



HAL
open science

PLANIFICATION URBAINE ET DEVELOPPEMENT DU GRAND ABIDJAN : CAS DES VILLES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM

Koutoua Amon Jean-Pierre, Tiona Ferdinand, N'Guessan Jérôme Aloko, Akou
Don Franck Valéry Loba, A.M. Kouadio, Cisse Chikouna

► **To cite this version:**

Koutoua Amon Jean-Pierre, Tiona Ferdinand, N'Guessan Jérôme Aloko, Akou Don Franck Valéry Loba, A.M. Kouadio, et al.. PLANIFICATION URBAINE ET DEVELOPPEMENT DU GRAND ABIDJAN : CAS DES VILLES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM. Géographie. UNIVERSITE FELIX HOUPHOUËT BOIGNY ABIDJAN-COCODY, 2019. Français. tel-02435354v2

HAL Id: tel-02435354

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-02435354v2>

Submitted on 30 Apr 2020

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.

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE



UNIVERSITE FELIX HOUPHOUËT BOIGNY
ABIDJAN-COCODY

Année Universitaire 2018-2019

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT
SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE



UFR des Sciences de l'Homme
et de la Société (UFR-SHS)
Institut de Géographie
Tropicale (IGT)

N° attribué par la bibliothèque

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

THESE UNIQUE

Pour l'obtention du grade de Docteur

Discipline : Géographie

Mention : Géographie Humaine et Economique

Spécialité : Urbanisation et Population

**PLANIFICATION URBAINE ET
DEVELOPPEMENT DU GRAND ABIDJAN : CAS
DES VILLES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE
ET DE GRAND-BASSAM**

Présentée et soutenue publiquement le **02 Octobre 2019** à l'Université F.H.B

Par : *KOUTOUA Amon Jean-Pierre*

Sous la Direction de M. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme
Directeur de Recherches

- Président** : **M. OUATTARA Tiona Ferdinand**,
Directeur de Recherches à l'Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africains (IHAAA)
- Directeur** : **M. ALOKO-N'GUESSAN Jérôme**,
Directeur de Recherches au Centre de Recherches Architecturales et Urbaines (CRAU)
- Examineurs** : **M. LOBA Akou Don Franck Valéry**,
Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan
- Mme. KOUADIO Anne Marilyse**,
Maître de Conférences de Géographie, Ecole Normale Supérieure d'Abidjan
- M. Cisse Chikouna**,
Maître de Conférences en Histoire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan

UNIVERSITE FELIX HOUPHOUËT BOIGNY ABIDJAN-COCODY

Pr ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, directeur de thèse

PLANIFICATION URBAINE ET DEVELOPPEMENT DU GRAND ABIDJAN : CAS DES VILLES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM

KOUTOUA Amon Jean-Pierre, Ingénieur des Travaux Publics/ Directeur Technique des
Mairies



Auteur :

KOUTOUA Amon Jean-Pierre, Ingénieur des Travaux Publics / Directeur Technique des Mairies, doctorant au Laboratoire de Cartographie, Population et Développement des territoires et des sociétés (CAPDEV).

Adresse :

UNIVERSITE FELIX HOUPHOUËT BOIGNY ABIDJAN-COCODY

Laboratoire de Géographie de la Population (CAPDEV)

BP 207 Bingerville- Côte d'Ivoire

jeanpierrekoutoua@yahoo.fr, jpamon52@gmail.com

tél : +225 48204342 ; +225 02484517

Crédits photos :

Archives Nationales de Côte d'Ivoire

PUD de Grand-Bassam 2017

Jean-Pierre AMON

Les autres crédits sont indiqués directement sur les images.

DEDICACE

*A DIEU QUI M'A DONNE LE SOUFFLE DE VIE,
A MON PÈRE (AMON KOUTOUA JEAN) ET À MA MÈRE (YEBOUA
MADELEINE), POUR LEUR SOUTIEN SANS FAILLE,
A MONSIEUR ASSIÉ AHUÉ FRANÇOIS ET MADAME KABRAN AMINATA
POUR AVOIR TOUJOURS CRU EN MOI ET POUR M'AVOIR
ENCOURAGÉ À ALLER LOIN DANS LES ÉTUDES.*

RESUME

Titre de la thèse : Planification urbaine et développement du Grand Abidjan : Cas des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam

Le progrès économique de la Côte d'Ivoire au lendemain de son indépendance en 1960 a incité les autorités à continuer à s'investir davantage dans la modernisation du pays. Pour atteindre cet objectif, l'Etat met en œuvre des politiques urbaines basées essentiellement sur l'aménagement du territoire. Le développement spatial de la ville d'Abidjan et de ses villes environnantes (Anyama, Bingerville et Grand-Bassam) a été donc guidé depuis l'origine par plusieurs schémas directeurs qui leur ont permis de bénéficier d'importants programmes de développement. Malgré cette volonté manifeste de l'Etat de faire des villes environnantes d'Abidjan des pôles de développement sous régionaux, elles restent toujours en proie à divers problèmes : pauvreté grandissante, déficit en infrastructures, précarité de l'habitat, conflits fonciers, etc. Les villes du Grand Abidjan, qui concentrent plus du cinquième de la population nationale et près de 60% du PIB, suscitent donc aussi bien des espoirs que des inquiétudes. La présente recherche vise à étudier le processus de création de ces villes, à expliquer les facteurs qui font obstacles à l'exécution des plans d'urbanisme directeurs, et à analyser le mode de gouvernance mis en place.

Bien que notre méthode de recherche soit essentiellement basée sur des données qualitatives, elle fait aussi appel à des données quantitatives et à l'inventaire des investissements communaux afin d'apprécier leurs incidences sur le niveau de vie des populations. Une série d'enquêtes auprès des structures administratives et semi-privées a ainsi fourni des informations relatives à la gestion et la planification des villes.

Les résultats de ces investigations révèlent que le système de planification urbaine en Côte d'Ivoire utilise des instruments classiques de l'urbanisme (le dessin des plans à grande échelle, puis le zoning et les détails avec les voiries) qui épousent l'idée d'une planification coloniale et européenne, aujourd'hui dépassée et qui éludent la vision fonctionnelle de la ville. Les gestionnaires de nos communes, en l'occurrence les autorités décentralisées qui connaissent au mieux les réalités des populations, sont très peu associées à la gestion et à la planification, domaines contrôlés par l'Etat. Aujourd'hui, le schéma directeur d'urbanisme est moins considéré comme un outil de planification urbaine qu'il l'était au début des années 1970, bien qu'il ait permis de stimuler le développement urbain de la ville d'Abidjan. Les différents acteurs de la ville le considèrent plutôt comme un instrument de coordination des actions publiques et privées, parfois en contradiction avec la vision des autorités municipales. Ainsi, pour l'amélioration de notre système de planification et de gestion des villes, il convient de développer de nouveaux outils de planification urbaine, mais également de réduire le rôle trop important des communautés villageoises dans la chaîne foncière en mettant en place des mécanismes de gestion communs entre l'Etat et les comités de gestion foncière.

Mots-clés : Grand Abidjan, développement urbain, gouvernance urbaine, planification urbaine, schémas directeurs.

ABSTRACT

Thesis title : Urban planning and Development in Grand Abidjan : with case study of the Districts of Anyama, Bingerville and Grand-Bassam

After the immediate independence period, the economic progress of Côte d'Ivoire has motivated the authorities to invest more in modernization of the country. To achieve this goal, the authorities have implemented urban policies based essentially on regional planning. The spatial development of the city of Abidjan and its surrounding cities (Anyama, Bingerville and Grand-Bassam) was guided at the beginning by several masterplans which contributed to implement an important development program in these cities. Despite this clear determination of the State to make these cities the sub-regional focal points of development, they always remain poor with infrastructure deficit, precarious housing etc. The cities of Grand Abidjan, those concentrate over one five of the country's population and nearly 60 per cent of GDP raises as much hope as concern.

The aim of the present contribution is to investigate the process of urbanization, explain the factors adversely affecting the achievement of the master plans, and finally analyze the current model of governance.

Firstly, our research method is based essentially on qualitative data; secondly, we also used the quantitative data and the inventory of municipal investments in order to evaluate their effects on the living standards of the population. Thus, a series of surveys involving the administrative and semi-private structures have produced information related to the planning and management of our cities.

The results of these investigations reveal that the system of urban planning in Cote d'Ivoire utilizes the conventional planning instruments (the design of plan on a large-scale, then, the zoning and the details of the road network) which are linked to the colonial and European planning method, that are nowadays obsolete and that elude the functional vision of the city. The managers of our communes which are the decentralized authorities who know more on the local population needs are rarely associated to the planning and management process totally controlled by the State government. Today, the masterplan is less considered as an urban planning tool than it was in the early seventies, although the development of Abidjan city was stimulated. The different actors of the cities consider it rather as an instrument of coordination of private and public actions sometimes in contradiction with the vision of the municipal authorities. Thus, to ameliorate the system of urban planning and management, we must design the new tools of urban planning and reduce the significant role of the local communities in land production by setting up a mechanism of common management between the government and local communities.

Keywords: Grand Abidjan, Urban development, Urban governance, Urban planning, masterplans.

AVANT- PROPOS ET REMERCIEMENTS

Les différents contacts avec le Ministère de la Construction et de l'Urbanisme, à travers la Direction de l'urbanisme et sa Sous-Direction de la planification urbaine, nous a inspiré le thème de cette thèse : « *Planification urbaine et développement du Grand Abidjan : Cas des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam* ».

Ce document, tout en couronnant nos efforts, sanctionne la fin de notre cycle universitaire. Il est le résultat d'un travail de longue haleine. Pour arriver à ce résultat, nous avons bénéficié du concours et de l'assistance de plusieurs personnes que nous tenons à remercier.

Tout d'abord, nos sincères remerciements vont à l'endroit de Monsieur ALOKO N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches au Centre de Recherches Architecturales et Urbaines (CRAU) pour avoir accepté de nous encadrer. Sa grande disponibilité, ses conseils, sa compréhension nous ont été très utiles au long de la rédaction de cette thèse. Sa grande expérience et son goût du travail bien fait ont été pour nous une source de motivation.

Nous ne saurions passés cette rubrique sans adresser nos remerciements au Professeur OUATTARA Tiona Ferdinand, Directeur de Recherches à l'Institut d'Histoire d'Art et d'Archéologie Africains (IHAAA) pour sa disponibilité, mais également pour avoir accepté de présider notre jury.

Nos sincères et chaleureux remerciements au Professeur LOBA Akou Valéry Maître de Conférences à l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), pour nous avoir donné l'amour de la recherche depuis notre année de Licence et qui n'a cessé de nous apporter son soutien et son encadrement pédagogique tout au long de cette thèse. Je n'oublierai jamais nos rencontres, nos discussions, nos moments de doute et ses encouragements permanents.

Aux Professeurs KOUADIO Anne Marilyse, Maître de Conférences en Géographie à L'ENS et CISSE Chikouna, Maître de Conférences en Histoire contemporaine à l'Université Félix Houphouët-Boigny, pour leurs apports et contributions dans le cadre de l'instruction de notre thèse. A Monsieur BINI Kouassi Roland, Directeur de la planification urbaine au Ministère de la Ville pour son soutien, ses conseils avisés et pour avoir mis à notre disposition des documents très utiles dans le cadre de la rédaction de cette thèse.

Nos remerciements vont aussi à l'endroit de tous nos formateurs, les enseignants de l'IGT de l'Université Félix Houphouët-Boigny, particulièrement au Docteur N'GOTTA N'GUESSAN qui a été un soutien pour moi dans mes premiers pas dans la recherche. Aux

Docteurs COULIBALY Sidiki de l'IGT, Djibril KONATE de l'Université de Korhogo et ANDIH Kacou Randos du CRAU pour leurs conseils lors de la phase de relecture.

C'est le lieu de remercier très sincèrement les enseignants des autres universités, surtout celles de l'étrangers, en particulier les Docteurs Jérôme CHENAL de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) et TARDY Rolande Christelle, de l'Université de Lausanne pour leur apporté la documentation nécessaire et des éclaircissements précieux tout au long de la rédaction de cette thèse. Les discussions fructueuses que nous avons eues lors de nos entretiens et leurs conseils ont été pour nous d'une grande utilité.

Nos remerciements vont également à l'endroit de tous les amis, collègues et doctorants. En particulier au Docteur Germain TEHOUA de l'Université de Bouaké, à monsieur NIAMKEY Sylvain, Historien et monsieur KAMAGATE Souleymane, consultant-correcteur, pour leurs apports au cours de la phase de relecture. A tous nos amis doctorants de la promotion 2013-2014, en particulier à messieurs KOUASSI Eric, BABELE Anderson, ESSAN Jean-Baptiste, KORE Hermann et NIAMKE Mathieu.

Une mention spéciale à monsieur KONAN Frédéric Ingénieur-Expert conseil en SIG et télédétection au CIGN, à monsieur N'CHO Lionel doctorant à l'IGT et à monsieur N'DRI Franck Willy cartographe, pour leur aide lors de la confection des cartes.

En dehors du cadre universitaire, nos remerciements vont aussi à l'endroit de toutes les autorités administratives et politiques grands contributeurs pour l'aboutissement heureux de ce travail. C'est pour nous le lieu de remercier ; monsieur KOUYATE Sidiki, Géomètre-Expert et monsieur KONE Lassinan, chef de service de la SVSAA au cabinet du Ministère de la Construction et de l'Urbanisme pour leurs conseils et leurs soutiens financiers.

Dans les services municipaux, nous remercions les chefs de services techniques suivant :

- Dr BAKAYOKO Kassoum de la mairie de Bingerville ;
- Monsieur BRINDOUMI Koffi Noël de la mairie de Grand-Bassam ;
- Monsieur OUATTARA Michel de la mairie d'Anyama.

Mention toute particulière à Ruth Andréa YEBOUE-KOUAME, pour son soutien psychologique, sa disponibilité et ses encouragements tout au long de la phase de relecture. Une mention spéciale ATTA Christelle et AMIAN Stéphanie, respectivement capitaine et commandant des douanes, pour leur soutien financier et leurs conseils. A toute ma famille, principalement à Me John ALIMAN, AMON Steven et AMON Viviane, pour leurs soutiens. Puisse Dieu Tout-Puissant rendre, à toutes ces personnes, le centuple de ce qu'elles ont consenti à notre égard.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	3
RESUME.....	4
ABSTRACT.....	5
AVANT- PROPOS ET REMERCIEMENTS.....	6
SOMMAIRE.....	8
LISTE DES FIGURES.....	10
LISTE DES TABLEAUX.....	12
LISTE DES PHOTOS.....	13
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	15
1. INTRODUCTION GENERALE.....	18
2. PROBLEMATIQUE.....	48
3. OBJECTIFS.....	50
4. CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE.....	51
5. HYPOTHESES DE RECHERCHE.....	53
6. METHODOLOGIQUE DE RECHERCHE.....	54
7. TRAITEMENT DES DONNEES.....	67
8. LES DIFFICULTES DE L'ETUDE.....	70
PREMIERE PARTIE : PROCESSUS DE CREATION DES VILLES DU GRAND ABIDJAN.....	71
CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS GENERALES D'EVOLUTION DES VILLES DU GRAND ABIDJAN.....	72
CHAPITRE 2 : DES VILLES EN PLEINE TRANSFORMATION MAIS FAIBLEMENT STRUCTUREES.....	114
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.....	139
DEUXIEME PARTIE : L'EXECUTION DES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS LIMITEE PAR DES PARAMETRES DIVERS.....	141
CHAPITRE 3 : LES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS SUCCESSIFS ET LEURS INSUFFISANCES.....	142
CHAPITRE 4 : PRATIQUE DE LA PLANIFICATION URBAINE ET SON IMPACT SUR L'ESPACE.....	175
CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.....	241
TROISIEME PARTIE : MODE DE GOUVERNANCE DES VILLES DU GRAND ABIDJAN.....	243
CHAPITRE 5 : LA GOUVERNANCE DES COMMUNES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM.....	244
CHAPITRE 6 : MODELE DE GOUVERNANCE ET PERSPECTIVES DE CREATION DES VILLES DURABLES.....	301

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE	310
CONCLUSION GENERALE	311
RECOMMANDATIONS.....	317
BIBLIOGRAPHIE.....	321
TABLES DES MATIERES	333
ANNEXES	342

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Carte du Grand Abidjan et de ses villes satellites.....	22
Figure 2 : Modèle de géographie comparée	52
Figure 3 : Carte topographique de la ville de Grand-Bassam	74
Figure 4 : Carte topographique de la ville d'Anyama.....	76
Figure 5 : Carte topographique de la ville de Bingerville	79
Figure 6 : Carte de la situation géographique du vieux Anyama	116
Figure 7 : Schéma du circuit du cola à Anyama	119
Figure 8 : Plan d'aménagement d'Abidjan de 1928	144
Figure 9 : Plan BADANI de 1952	146
Figure 10 : Plan SETAP de 1960.....	148
Figure 11 : Schéma de structure du BNETD de 1969	150
Figure 12 : Plan d'aménagement de l'AURA de 1974.....	152
Figure 13 : Schéma de structure à long terme de 1985.....	155
Figure 14 : Schéma directeur du Grand Abidjan de 2000.....	157
Figure 15 : Schéma directeur du Grand Abidjan de 2015.....	159
Figure 16 : Présentation de la primauté urbaine de la ville d'Abidjan sur l'ensemble des grandes villes de Côte d'Ivoire	169
Figure 17 : Evolution des lotissements dans la commune d'Anyama de 1971 à 2018	177
Figure 18 : Plan d'urbanisme directeur d'Anyama en 1987	180
Figure 19 : Plan d'urbanisme directeur de Bingerville en 1991	187
Figure 20 : Evolution des lotissements dans la commune de Bingerville de 1966 à 2018 ..	189
Figure 21 : Evolution du quartier France de 1850 à 1950.....	193
Figure 22 : Plan d'urbanisme directeur de Grand-Bassam en 1991	197
Figure 23 : Politique de base des terres aménageables	199
Figure 24 : Plan d'urbanisme directeur de Grand-Bassam en 2017	200
Figure 25 : Evolution des lotissements dans la commune de Grand-Bassam de 1998 à 2018	201
Figure 26 : Carte d'évolution de Grand-Bassam de 1980 à 1990	206
Figure 27 : Carte d'évolution de Grand-Bassam de 1990 à 2000	207
Figure 28 : Carte de l'évolution de Grand-Bassam de 2000 à 2017.....	209

Figure 29 : Carte de synthèse de l'évolution de la ville de Grand-Bassam de 1980 en 2017	212
Figure 30 : Carte d'évolution d'Anyama de 1980 à 1990.....	213
Figure 31 : Carte de l'évolution d'Anyama de 1990 à 2000	215
Figure 32 : Carte de l'évolution d'Anyama de 2000 à 2017	216
Figure 33 : Carte de synthèse de l'évolution d'Anyama de 1980 à 2017	218
Figure 34 : Carte de Bingerville en 1905	219
Figure 35 : Plan de l'évolution de Bingerville de 1937 à 1980	220
Figure 36 : Carte d'évolution de Bingerville de 1980 à 1990.....	221
Figure 37 : Carte de l'évolution de Bingerville de 1990 à 2000	222
Figure 38 : Carte d'évolution de Bingerville de 2000 à 2017	223
Figure 39 : Carte de synthèse de Bingerville de 1980 à 2017	226
Figure 40 : Part des populations intramuros et des villages rattachés dans l'armature urbaine des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam.....	249
Figure 41 : Directive du processus de contrôle d'aménagement en matière foncière	274
Figure 42 : Processus légal de planification en Côte d'Ivoire.....	277
Figure 43 : Carte des équipements à Grand-Bassam	297
Figure 44 : Carte des équipements à Bingerville.....	298
Figure 45: Carte des équipements à Anyama	299
Figure 46 : Carte de la ville historique de Grand-Bassam	304

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Justification du choix des quartiers	64
Tableau 2 : Matrice de synthèse de la collecte des données	66
Tableau 3 : Evolution globale de l'économie ivoirienne de 1960 à 1978.....	112
Tableau 4 : Principaux projets stratégiques réalisés ou en étude dans la cadre des PUD de 2000 et de 2030 à Anyama.....	183
Tableau 5 : Principaux projets stratégiques réalisés ou en étude dans la cadre des PUD de 2000 et de 2030 à Bingerville	188
Tableau 6 : Principaux projets stratégiques réalisés ou en étude dans la cadre des PUD de 2000 et de 2030 à Grand-Bassam.....	203
Tableau 7 : Evolution de l'occupation du sol par année selon la population des villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam	204
Tableau 8 : Nombre de nouveaux quartiers créés à Anyama de 1985 à 2002	214
Tableau 9 : Etat du linéaire dans les communes d'Anyama, Bingerville et de Grand-Bassam en 2018	229
Tableau 10 : Matrices d'actions prioritaires dans les secteurs de l'environnement, de l'urbanisme et de l'assainissement dans le Grand Abidjan.....	239
Tableau 11 : Fonctions et tâches des organisations administratives en matière d'urbanisme	246
Tableau 12 : Articles d'urbanisme spécifié dans la loi No 62-253.....	253
Tableau 13 : Loi des finances présentant les budgets d'investissements en terme d'équipements dans les secteurs urbanisme et habitat, sanitaire et éducation pour les années 1970 à 1999	260
Tableau 14 : Evolution des budgets de fonctionnement des communes de Grand-Bassam, Anyama et Bingerville	263
Tableau 15 : Budget spécial d'investissement pour les projets transférés dans les villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam de 2003 à 2018.....	264
Tableau 16 : Projets réalisés sur fonds propres de 2008 à 2018.....	267
Tableau 17 : Présentation de la Matrice Influence/Dépendance Indirecte (MIDI) entre les acteurs	272
Tableau 18 : Degré des Influences entre acteurs	273
Tableau 19 : Evolution des équipements scolaires de 2006 à 2018	279

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 : Vue du littoral à Grand-Bassam.....	75
Photo 2 : Vue du fleuve Comoé.....	75
Photo 3 : Plan d'eau lagunaire à Bingerville	80
Photo 4 : Le palais du gouverneur de la colonie à Grand-Bassam en 1895	92
Photo 5 : Le même palais à l'heure actuel réhabilité en plusieurs étapes depuis 1900	92
Photo 6 : Vue du canal de Vridi qui relie la lagune Ebrié à la mer	101
Photo 7 : Chargeurs de marchandises, transportant la cola dans les camions d'Anyama en direction des pays de l'hinterland	118
Photo 8 : Grossistes installés le long de la voie principale d'Anyama	118
Photo 9 : Palais du gouverneur à Bingerville	125
Photo 10 : Vue ancienne du palais de justice	130
Photo 11 : Vue actuelle du palais de justice en ruine	130
Photo 12 : Vue du quartier Appolonien de Grand-Bassam en pleine modernisation	136
Photo 13 : Villa de haut standing à Grand-Bassam	164
Photo 14 : Villa individuelle construite par les SCI sans bitume ni ouvrage d'assainissement au quartier « coup de frein » à Bingerville	172
Photo 15 : Le lotissement de Mockeyville à Grand-Bassam approuvé sans étude VRD, cause de nombreuses inondations en saison des pluies	172
Photo 16 : Quartiers marginaux en plein centre-ville d'Anyama	178
Photo 17 : Canal d'évacuation directement connecté à la chaussée à Zonsonkoi	184
Photo 18 : une route quasi-impraticables à Bingerville	191
Photo 19 : Construction d'une maison dans le lit du canal conséquence des rajouts sur le plan de lotissement approuvé de Mockeyville à Grand-Bassam	202
Photo 20 : Habitat de haut standing à l'entrée de Grand-Bassam	208
Photo 21 : Vue d'un ancien bâtiment colonial en ruine à Grand-Bassam au quartier France	210
Photo 22 : Vue aérienne de l'opération immobilière « Les Rosiers » à l'entrée de Grand-Bassam	211
Photo 23 : Habitation de haut standing construit par une promotion immobilière à Bingerville	225
Photo 24 : Rue revêtue menant à l'hôpital Mère-Enfant à Bingerville	230
Photo 25 : Rue en bon état au quartier France.....	230

Photo 26 : La nouvelle autoroute d'Anyama	230
Photo 27 : Voie encombrée aux heures de pointe à Bingerville	236
Photo 28 : Voie dégradée en saison des pluies à Anyama au quartier Scheinder	237
Photo 29 : Etat de la voirie réhabilitée	240
Photo 30 : Voirie en très mauvais état avant le bitumage	240
Photo 31 : Défaillance des ouvrages d'assainissement entraînant une dégradation du cadre de vie à Anyama au quartier Zonsonkoi	255
Photo 32 : Ouvrage d'assainissement obstrué aux abords de la voie à Grand-Bassam	256
Photo 33 : Absence totale de caniveaux aux abords de la chaussée à Bingerville	256
Photo 34 : Le pont de la victoire, réhabilité à la faveur de l'inscription du quartier France au patrimoine mondial de l'UNESCO	266
Photo 35 : Voie réhabilitée menant à l'hôpital Mère-Enfant à Bingerville	266
Photo 36 : Réhabilitation de l'EPP Château à Anyama par le programme PRICI	266
Photo 37 : Lycée Moderne d'Anyama	280
Photo 38 : Lycée Moderne 1&2 de Grand-Bassam	280
Photo 39 : Lycée Moderne Garçons de Bingerville.....	280
Photo 40 : Hôpital Mère-Enfant de Bingerville	283
Photo 41 : Hôpital Général d'Anyama	283
Photo 42 : Hôpital Général de Grand-Bassam	284
Photo 43 : Bibliothèque municipale de Grand-Bassam	286
Photo 44 : Bâtiments publics dans un état de délabrement à Bingerville	287
Photo 45 : Le centre de formation féminine d'Anyama en très mauvais état	287
Photo 46 : Absence d'ouvrage d'assainissement, provoquant des érosions en saison pluvieuse à Anyama	288
Photo 47 : Sol érodé à Bingerville	289
Photo 48 : Dépôt sauvages d'ordures dans le lit des thalwegs à Anyama	289
Photo 49 : Vue d'égouts engorgés à Grand-Bassam	290

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ACD :	Arrêté de Concession Définitive
ACP :	Arrêté de Concession Provisoire
AGEF :	Agence de Gestion Foncière
ANADER :	Agence Nationale d'Appui au Développement Rural
ANCI :	Archives Nationales de Côte d'Ivoire
AOF :	Afrique Occidentale Française
ATCI :	Agence de Télécommunications de Côte d'Ivoire
AUA :	Atelier d'Urbanisme d'Abidjan
AURA :	Atelier d'Urbanisme de la Région d'Abidjan
BNCI :	Bibliothèque Nationale de Côte d'Ivoire
BNETD :	Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement
BAE :	Banque de l'Afrique Equatoriale
BAO :	Banque de l'Afrique de l'Ouest
CAFOP :	Centre d'Animation et de Formation Pédagogique
CERAP :	Centre de Recherches et d'Action pour la Paix
CCCI :	Compagnie des Cultures de Côte d'Ivoire
CDI :	Centre de Documentation et d'Information
CICA :	Société Commerciale et Industrielle de la Côte d'Ivoire
CIE :	Compagnie Ivoirienne d'électricité
CCFOM :	Caisse Centrale de France d'Outre-Mer
CIGN :	Centre d'Informations Géographiques et Numériques
CFAO :	Compagnie Française d'Afrique de l'Ouest
CFCI :	Compagnie Française de Côte d'Ivoire
CFK :	Compagnie Française de Kong
CDI :	Centre de Documentation et d'Information
CNRA :	Centre National de Recherche Agronomique
CNRTL :	Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales
CRAU :	Centre de Recherches Architecturales et Urbaines
CTU :	Compte des Terrains Urbains
DAA :	District Autonome d'Abidjan
DAD :	Direction de l'Assainissement et du Drainage

DCGTX :	Direction et Contrôle des Grands Travaux
DGBF :	Direction Générale du Budget et des Finances
DGDDL :	Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local
DUDT :	Département Urbanisme et Développement Territorial
DQE :	Direction de la Qualité et de l'Évaluation
FIDES :	Fonds d'Investissement Économique et Social
FIAU :	Fonds d'Investissement d'Aménagement Urbain
FRAR :	Fonds de Recherche d'Aménagement Rural
FSH :	Fonds de Soutien à l'Habitat
GPS :	Système de Positionnement Global
GUPC :	Guichet Unique du permis de Construire
IGT :	Institut de Géographie Tropicale
IFL :	Investissement de Fonction Locale
IFN :	Investissement de Fonction Nationale
IFR :	Investissement de Fonction Régionale
INPHB :	Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny
INS :	Institut National de la Statistique
IRD :	Institut de Recherche pour le Développement
JICA :	Agence Japonaise de Coopération Internationale
MCLAU :	Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme
MCU :	Ministère de la Construction et de l'Urbanisme
MNPD :	Ministère d'État, Ministère du Plan et du Développement
MOOC :	Cours en ligne ouvert et massif
ONEP :	Office National d'Eau Potable
OSHE :	Office de Soutien à l'Habitat Économique
PACOM :	Projet d'Appui pour la Conduite des Opérations Municipales
PAS :	Programmes d'Ajustement Structurel
PDCC :	Programmes de Développement des Communes Côtières
PDM :	Projet pour le Développement Municipal
PIDL :	Programmes Intégrés de Développement Local
PIP :	Programme d'Investissement Public
PPU :	Programme Présidentiel d'Urgence

PRICI :	Projet d'Urgence de Renaissance des Infrastructures en Côte d'Ivoire
PUD :	Plan d'Urbanisme Directeur
PUd :	Plan d'Urbanisme de détail
PUIUR :	Programme d'Urgence d'Infrastructures Urbaines
RGPH :	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SCI :	Société Civile Immobilière
SCOA :	Société Commerciale Ouest Africaine
SDUGA :	Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan
SEMA :	Société d'Economie et de Mathématique Appliquées
SETAP :	Société pour l'Etude Technique d'Aménagements Planifiés
SETU :	Société d'Equipe des Terrains Urbains
SFU :	Société Française d'Urbanisme
SICOGI :	Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière
SICTA :	Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industrielles
SIGESCOD :	Système Intégré de Gestion des Collectivités Décentralisées
SODECI :	Société de Distribution d'Eau de la Côte d'Ivoire
SOGEFIHA :	Société de Gestion et de Financement de l'Habitat
SONATT :	Société Nationale des Transports Terrestres
SOTRA :	Société de Transport Abidjanaise
SPAO :	Société des Plantations de l'Afrique de l'Ouest
SPROA :	Société des Plantations Réunis de l'Ouest Africain
SVSAA :	Service de Vérification et de Sécurisation des Actes Administratifs
UNESCO :	Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture
UTP :	Union Tropicale des Plantations
VRD :	Voiries et Réseaux Divers
ZAD :	Zone d'Aménagement Différée

1. INTRODUCTION GENERALE

1.1 Compréhension du sujet

A l'occasion de la journée mondiale des villes en 2015, le Secrétaire Général des Nations Unies, Ban Ki-Moon, a souligné le rôle primordial jouée par la planification urbaine dans le développement des zones urbaines durables, socialement intégrées et prospères. Conscient du rôle de la planification urbaine dans le développement d'une nation, l'Etat Ivoirien a initié, à travers plusieurs plans de vastes projets d'aménagement urbain visant à améliorer le quotidien des populations. Les investissements consacrés à la réalisation des infrastructures se sont énormément intensifiés dans la capitale économique Abidjan et sa région. De ce fait, ces villes connaissent un rythme de croissance et un mode d'organisation aujourd'hui en forte évolution et qui préfigurent la constitution d'un espace métropolitain. Une des bases du succès de ce développement dans les années 1960-1980 est incontestablement la disponibilité et l'aménagement de terrains au profit de la collectivité nationale pour y construire des logements, réaliser des infrastructures de transports, des équipements sociaux, implanter des activités diverses, etc.

Les concepteurs des perspectives décennales de développement économique, social et culturel pour les années 1960-1970 mettaient, par ailleurs, l'accent sur les différentes infrastructures de développement dont devrait être dotée la capitale. Cette nouvelle politique a fait naître d'importants déséquilibres régionaux entre la ville d'Abidjan et le reste du pays : « il est impossible de combler avant longtemps l'écart qui existe entre les périphéries et les villes centrales, mais il faut s'efforcer de faire participer chacune de ces communes, à l'effort de production et aux résultats de la croissance » (Lierdeman, 1974).

Aujourd'hui, Abidjan et sa région constitue le principal pôle de concentration démographique de la Côte d'Ivoire. La ville a connu une croissance urbaine sans précédent, caractérisée par un étalement spatial important (INS, 1998). De 1960 à 1980, l'agglomération abidjanaise a connu un taux d'accroissement annuel de 10% (INS, 1998). Cette dynamique urbaine de la capitale économique et ses environs est due au fait qu'elle constitue un épicycle régional à fort potentiel économique, où l'industrie, l'agriculture et le tourisme constituent des secteurs dynamiques (Atta, 2000). Grâce à son statut de capitale sous régionale, cette ville bénéficie d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics en matière de planification urbaine.

Les villes périphériques du Grand Abidjan ne sont pas restées en marge de cette planification. Ces noyaux urbains sont constitués de villes très anciennes comme Grand-Bassam, Bingerville et Anyama, dont l'histoire est mêlée au passé colonial de la Côte d'Ivoire. En effet, ces villes ont été toutes dotées de plans d'urbanisme directeurs (Anyama en 1987, Bingerville en 1980, 1991 et Grand-Bassam 1905, 1991, et 2017) non approuvés, faute de consensus au ministère de la construction. Tous les plans de développement urbain des différentes localités susmentionnées sont pratiquement inclus dans ceux d'Abidjan. Les questions de planification de ces villes, sont donc abordées globalement au même titre que celles des autres communes d'Abidjan.

Par ailleurs, l'on constate qu'après plusieurs années de planification et de gestion leur niveau de développement est en deçà de ce que l'on espérait. En effet, l'urbanisation galopante enregistrée dans la région d'Abidjan depuis 1970 avec un taux d'accroissement moyen naturel de 10% l'an (INS, 1998), a entraîné une série de problèmes. Ceux-ci sont posés aux planificateurs urbains et dont la maîtrise de la croissance des villes environnantes n'est pas toujours aisée (Loba, 2008). Les nombreux changements opérés dans le Grand Abidjan (construction de grandes infrastructures routières, de buildings, modernisation du transport public, amélioration de la qualité de vie, etc) n'ont pas eu les effets attendus sur les noyaux périphériques. Pourtant, ces villes disposent de réels atouts pour le développement du tourisme, des loisirs, de la culture et du développement de l'habitat. Malgré ces potentialités, ces villes subissent une exploitation anarchique de leurs espaces par une juxtaposition de lotissements non viabilisés et d'opérations immobilières, une dégradation importante de leurs riches patrimoines culturels et architecturaux, une économie touristique en berne et un environnement urbain menacé à la fois par la mer et la lagune. Le niveau d'équipement des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam est caractérisé par un réseau de voirie urbaine en très piteux état, des infrastructures socio-économiques vétustes et présentant des déficits criards eu égard aux besoins des populations.

Les problèmes relatifs à une planification urbaine mal orchestrée par les pouvoirs publics offrent des pistes de recherche afin d'assister les structures déconcentrées et les collectivités locales en matière de planification, de gestion, de restructuration urbaine.

Fort de ces constats, notre sujet se propose de montrer les contraintes de la planification urbaine qui limitent le développement des villes du Grand Abidjan. Notre recherche envisage être une contribution au récent schéma directeur d'urbanisme, celui de 2015 afin qu'il connaisse un succès. Pour ce faire, l'étude s'articulera autour de la question

principale suivante : Quelles sont les raisons de l'échec des programmes de planification urbaine dans les villes environnantes du Grand Abidjan ?

Auparavant, nous présenterons les motivations du choix des trois villes, objet de notre travail de recherche.

1.1.1 Présentation du cadre géographique de l'étude

Le terme « Grand Abidjan » est une notion théorique développée par les urbanistes dans le milieu des années 1990. Il n'est donc pas une entité administrative dotée de la personnalité juridique et morale. Il renvoie à une zone englobant, à divers niveaux d'urbanisation, l'influence globale de l'agglomération d'Abidjan. Cette « zone d'influence » a été identifiée, dans les précédents Schémas Directeurs d'Abidjan, et a été progressivement étendue au fil des années. La « Place de la République » au Plateau étant considérée comme le centre d'Abidjan, l'étendue actuelle de la zone du Grand Abidjan couvre environ 52 kilomètres à l'ouest, 61 kilomètres à l'est et 42 kilomètres au nord, à partir du centre.

La zone d'étude du Schéma Directeur du Grand Abidjan horizon 2030 (Voir figure 1) comprend toute une région, le District Autonome d'Abidjan qui représente 54,6 % de la superficie totale, soit 210 052 ha ; et des parties de quatre autres régions : les Grands Ponts 11,5% (44 396 ha), l'Agnéby - Tiassa 5,5% (21 101 ha), le Massan 16,5% (63 285 ha) et le Sud Comoé 11,9% (45 769 ha). A l'intérieur de cette zone du Grand Abidjan, se trouvent entièrement ou en partie, 19 communes (Mission JICA, 2015). Cette zone est peuplée de 5309485 habitants avec un taux d'accroissement moyen annuel de 2,67% (INS, 2014). Il compte six noyaux urbains : le principal est la ville Abidjan, ville cosmopolite située au Centre-Sud du district avec une population de 4 395 243 habitants (INS, 2014), les communes d'Azaguié au Nord, Grand-Bassam, Bonoua, Alépé à l'Est et de Dabou et Jacquville à l'Ouest, constituent les cinq autres noyaux urbains du Grand Abidjan ; Anyama, Bingerville et Songon faisant partie du district d'Abidjan.

Les cas d'étude de notre recherche, comme toutes les agglomérations de taille moyenne de Côte d'Ivoire, sont confrontées aux problèmes de développement. La commune de Grand-Bassam, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2012 se localise à l'Est de la ville d'Abidjan, à 30 km de celle-ci. Elle couvre une superficie de 11 300 hectares avec une population de 179 063 habitants (INS, 2014). Malgré son passé glorieux et son statut de première capitale du pays (1893-1900), cette ville n'arrive malheureusement pas à amorcer son développement. Quant à la commune d'Anyama, elle est située dans la partie septentrionale de la ville d'Abidjan. Cette petite localité rurale est peuplée en majorité

d'autochtones Akyé et Abbey, d'une communauté Appolonienne issue de la migration vers Grand-Bassam dans les années 1940, de Malinké et d'une forte population composée de ressortissants de la CEDEAO en particulier de Maliens, Burkinabé, Guinéens et Sénégalais qui se sont installés à la faveur du développement de la culture du cola. Elle couvre une superficie de 868 km² avec une population de 148 962 habitants (INS, 2014). Malgré sa proximité avec la ville d'Abidjan, Anyama souffre d'un réel problème d'infrastructures socio-économiques qui entravent son développement. Enfin, la commune de Bingerville se localise également à l'est de la ville d'Abidjan. Elle est bordée par la lagune Ebrié et accueille une population de 91 319 habitants installée sur une superficie de 10 200 ha (INS, 2014). L'extension de cette ville est contrariée par la lagune Ebrié qui limite son développement. Elle possède aussi des potentialités touristiques malheureusement inexploitées.

Fort de ces atouts, ces villes revêtent une importance capitale dans la structuration de la région des lagunes. Elles possèdent de nombreuses potentialités souvent peu exploitées. La ville d'Abidjan, du fait de son statut de capitale sous régionale, a pu bénéficier d'importants programmes impulseurs de développement. Cependant, ses villes environnantes peinent à lui emboîter le pas. Dans cette optique, montrer les raisons de l'échec des programmes de planification urbaine dans les villes environnantes du Grand Abidjan nous paraît nécessaire, tant d'énormes efforts restent à faire pour un développement harmonieux de ses villes.

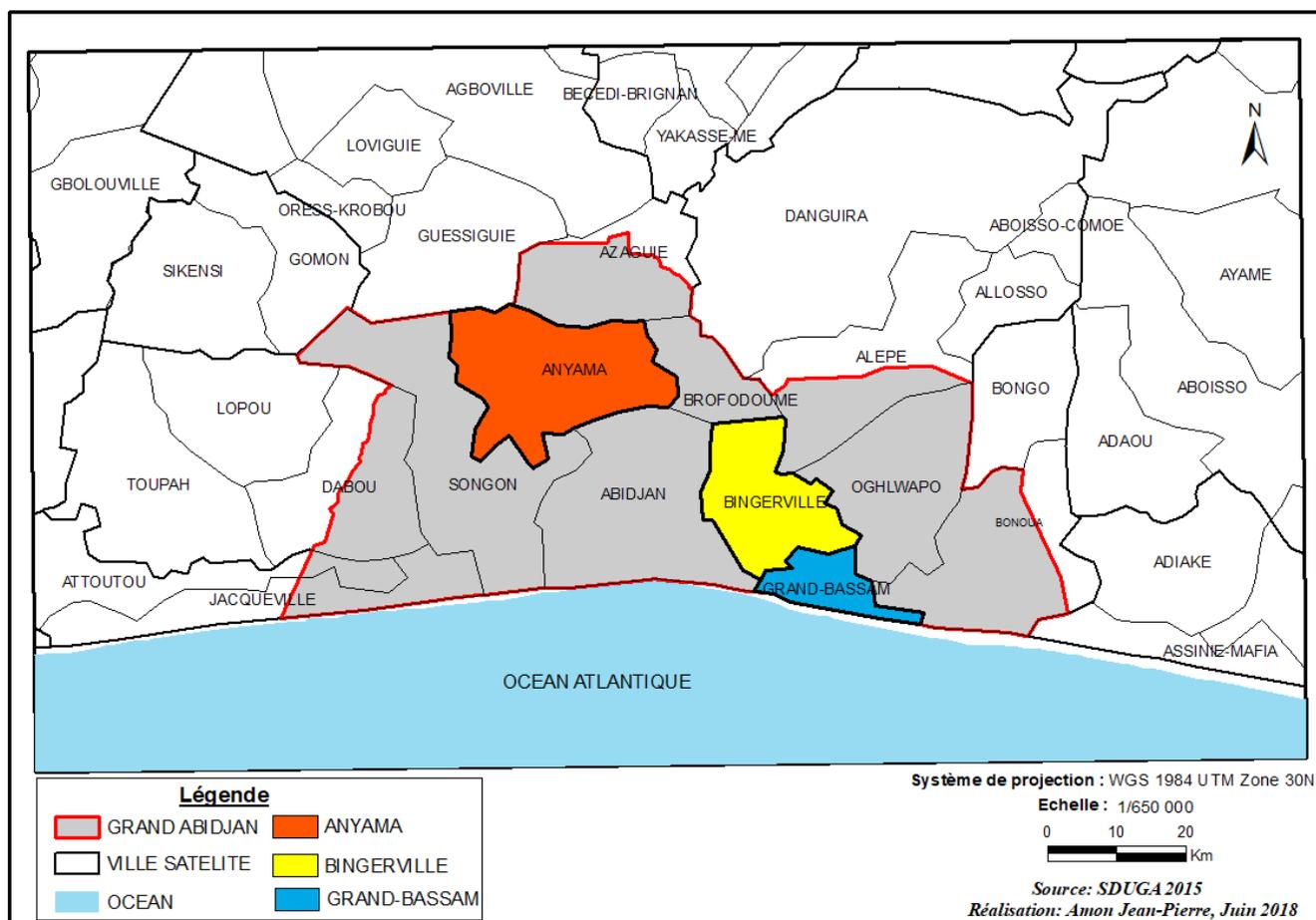


Figure 1 : Carte du Grand Abidjan et de ses villes satellites

1.1.2 Justification du choix des villes : Anyama, Bingerville et Grand-Bassam

Notre thèse s’appuie sur un travail empirique portant sur trois villes du Grand Abidjan.

Le choix de ces localités a été motivé par trois variables raisons qui sont les suivantes :

- les localités sont caractérisés par un retard de développement, dénominateur commun des trois villes ;
- la position géographique justifiée par la proximité d’Abidjan (situé dans un rayon de 40 Km du centre-ville d’Abidjan) ;
- leur histoire : Grand-Bassam et Bingerville sont deux anciennes capitales qui ont précédé la ville d’Abidjan. Anyama, est née du développement du chemin de fer.

1.1.2.1 Raisons spatiales

Les villes étudiées présentent un environnement spatial similaire : dégradation de l’environnement, conurbation urbaine, vétusté des équipements, manque d’infrastructures, présence de quartiers sous-équipés, difficultés à offrir des transports publics de qualité et accessibles à tous, etc. Le phénomène de l’attractivité des villes, compte tenu des activités

économiques qui s'y développent afin de maintenir la population locale, dans une période où la compétitivité entre les villes se fait de plus en plus en termes de leadership (Chenal, 2014). Les villes intermédiaires ont ainsi un véritable rôle à jouer dans l'armature urbaine. Elles doivent en effet assurer un développement plus harmonieux du territoire. Elles sont censées devenir le relais dans la redistribution de la croissance entre les métropoles et les grandes villes d'une part, et les bourgs et les petites villes d'autre part (Commerçon, 1990). A travers la décentralisation des services des métropoles, elles exercent une polarisation sur les petits centres environnants, généralement éloignés et peu équipés. La ville moyenne se définit par rapport à sa zone de pôle d'attraction et de services (Gohier, 1973).

Anyama, située au Nord de la ville d'Abidjan, manque cruellement d'infrastructures. Cela se justifie par la dégradation avancée de la voirie. La délocalisation de la capitale à Abidjan a donné lieu à une urbanisation anarchique, prédatrice d'espace et qui s'est développée au fil des années. Cette urbanisation anarchique a donné lieu à une « bidonvillisation » de l'espace. Grand-Bassam, première capitale de la Côte d'Ivoire, se localise à l'Est de la ville d'Abidjan. Elle est séparée de la ville de Bingerville par la lagune Ebrié qui s'étend jusqu'à Moossou. Cette ville et celle d'Anyama ont des problèmes similaires, cependant la situation ici est un peu plus reluisante grâce à son statut de première capitale de la Côte d'Ivoire. Ce statut particulier lui a permis de bénéficier de services de base. Cette cité balnéaire est depuis quelques années, dans sa partie sud, en proie à une urbanisation anarchique impulsée principalement par les promotions immobilières.

Deuxième capitale de la Côte d'Ivoire, la ville de Bingerville est située à l'Est de la ville d'Abidjan. L'état physique du site favorise les risques de pollutions favorables à l'érosion, à l'entassement des ordures ménagères qui entraînent une dégradation de l'espace et le développement de l'habitat populaire qui pilule dans l'ensemble de la ville.

Le caractère commun de l'environnement spatial de ces trois localités, a motivé notre choix parce que ces villes sont interconnectées entre elles administrativement, mais également sur le plan commercial et culturel. Certes Anyama, Bingerville et Grand-Bassam ont nécessairement connu dans leur évolution des trajectoires différentes (Anyama, ville commerciale du fait de la cola ; Bingerville, ville dortoir et centre éducatif par excellence et Grand-Bassam, ville à vocation administrative et touristique) ; mais elles ont toujours gardé des connexions entre elles. Ces liens sont motivés non seulement par des critères administratifs, mais également par des facteurs géographiques et historiques qui remontent à la colonisation.

1.1.2.2 Motivations géographiques

Le facteur position a également été un critère déterminant dans le choix des villes de notre étude. La position représente ici la situation géographique des villes étudiées. Selon Dollfus (1971), la position d'une unité géographique résulte de la conjonction d'un ou de plusieurs systèmes en relation avec les activités et les fonctions de l'unité. En effet, ces villes ont été choisies parce qu'elles sont toutes circonscrites dans l'aire d'influence du Grand Abidjan qui comprend 19 communes, dont 13 appartenant au district autonome d'Abidjan et 6 communes environnantes que sont Dabou, Jacqueville, Azaguié, Alépé, Grand-Bassam et Bonoua, avec une superficie totale de 349 202 ha (JICA, 2015)¹. C'est à l'intérieur de cette zone urbaine que nous avons ainsi choisi les trois communes que sont Anyama, Bingerville et Grand-Bassam. Ces villes, toutes situées en zone côtière où convergent d'importants flux migratoires et un réseau urbain existant depuis la colonisation.

La position d'une ville dans les dynamiques globales et régionales façonne son histoire et exerce un impact sur ses habitants (Hilgers, 2012). Cela est confirmé par les positions géographiques des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam à l'intérieur du Grand Abidjan. Par exemple, la localité d'Anyama se localise à 15 km d'Abidjan sur l'autoroute d'Abobo. Elle est à cheval dans le sens Sud-Nord sur deux importantes voies de communication : à l'Ouest la route nationale et à l'Est la ligne du chemin de fer reliant toutes deux la capitale économique du pays aux autres villes de l'intérieur en passant par des villes comme Bouaké, la deuxième ville du pays. La sphère d'influence de la ville d'Abidjan englobe Anyama qui, indirectement, profite du flot d'immigration entraîné par le développement économique de la capitale. La route Anyama-Abidjan devient subséquemment un axe de circulation important, assurant une partie de l'approvisionnement de la grande ville, et notamment Adjamé, sa banlieue nord (Vernière, 1969). Le territoire communal de Bingerville est situé à environ 10 km d'Abidjan. La ville de Bingerville et celle d'Abidjan, dans leur extension, se sont inexorablement rapprochées du fait des multiples projets d'aménagement. En effet, Bingerville est située à proximité du quartier résidentiel de Cocody, vitrine de la Côte d'Ivoire moderne, qui dans sa partie Est, est soumis à plusieurs projets d'aménagements de haut standing. Ces projets devraient en principe avoir un effet de « tâche d'huile » sur la commune, ce qui n'est pas le cas. La ville de Grand-Bassam est située à 30 km d'Abidjan et se trouve sur la nouvelle autoroute Abidjan-Lagos. C'est l'une des voies

¹Rapport final du Schéma Directeur du Grand Abidjan élaboré par la JICA en 2015, 1p.

les plus fréquentées du pays, tant le trafic y est important du fait de l'activité balnéaire et touristique qui caractérise cette localité. Les influences externes auxquelles sont soumis les petits centres urbains du fait de leur position, affectent inéluctablement leurs structurations et augmentent leurs diversités sociales. Une organisation mieux structurée et une diversité sociale plus large, renforcées par leur position géographique, doivent permettre à ces villes de bénéficier d'un statut particulier. Néanmoins, les habitants de ce type de ville partagent généralement la conscience de leur position située entre le milieu rural et la grande ville qui s'articulent et nécessitent chacun la mise en œuvre d'une approche analytique spécifique (Hilgers, 2012).

Ces positions stratégiques occupées par ces trois localités avec une planification urbaine menée par les pouvoirs publics depuis les indépendances, doivent en principe leur permettre de bénéficier des atouts subséquents pour leur développement (Rapport PUD Bassam, 2017). Mais, contrairement à ce que l'on s'attendait à voir, cette tendance a donné lieu à une urbanisation incontrôlée, prédatrice d'espace, et une croissance de ces villes sans développement économique.

1.1.2.3 Causes historiques

Le critère historique a également orienté notre choix. En effet, les villes de Grand-Bassam et Bingerville ont été respectivement capitales de la Côte d'Ivoire de 1893-1900 et de 1900-1934. Leur passé se confond inexorablement avec l'histoire coloniale du pays. Ces villes ont, très tôt, eu des contacts avec l'Europe atlantique car elles sont situées sur la côte, premier lieu de contact avec les Européens. A l'image de toutes les façades maritimes, les villes côtières ivoiriennes ont été ainsi des portes d'entrée au territoire, (Loba, 2008). Les colons se sont en effet servi de ces villes comme des plates-formes d'entrée dans l'hinterland. Ils y introduisirent des cultures de rente et construisirent plusieurs édifices qui devinrent des patrimoines historiques de ces villes.

La croissance d'Anyama est le résultat de la situation naturelle favorable de son site lié à l'évolution historique de la Côte d'Ivoire. En effet, du XIXe siècle jusqu'à 1923, la ville a été le centre de développement des cultures de rente comme l'igname, le café et le cacao. Mais, c'est surtout l'essor de la noix de kola, dans les années 1950, qui donna à la ville son passé glorieux.

La ville de Grand-Bassam est un centre urbain historique inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2012. Fondée au milieu du XIXe siècle par l'amiral Méquet (Mairie de

Bassam, 2015)², la ville est le principal centre administratif français jusqu'au transfert de la capitale à Bingerville pour cause d'épidémie de fièvre jaune. Son centre historique regorge de nombreux vestiges qui témoignent du passé colonial de cette ville. Bingerville a connu son début de peuplement avec le processus d'urbanisation provoqué par le transfert de la capitale qui va attirer une forte implantation des migrants. Peuplé de 900 habitants en 1910, la population urbaine va atteindre 35 944 habitants en 1998. Estimée à 48 143 en 2007 (INS), elle est aujourd'hui de 91 319 habitants (INS, 2014). La ville regorge de plusieurs monuments historiques dont le palais du gouverneur (actuel orphelinat), le palais de justice (actuelle sous-préfecture), l'hôpital général, etc. Outre ces aspects, les villes de Grand-Bassam et de Bingerville ont toujours entretenu des liens sociaux particuliers. Les peuples Abourés et Tchaman sont seulement séparés par une bande lagunaire étroite. Ils ont des liens territoriaux et de voisinage. A titre d'exemple, le village Abouré d'Ebrah, qui fait partie du territoire communal de Grand-Bassam, se situe dans la sous-préfecture de Bingerville. Ces interconnexions existent également entre les communes d'Anyama et de Bingerville qui ont longtemps été assimilées sur le plan administratif jusqu'à la création de la commune d'Anyama en 1985. Ces peuples entretiennent également des liens culturels similaires qui se matérialisent par les mêmes types de libation et le culte des morts. En somme, ces trois villes constituent des systèmes fortement interdépendants qui sont de vastes champs de recherches à explorer.

Ainsi, les problèmes de développement récurrents aux villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam, ont-ils attiré notre attention sur la problématique de la gouvernance urbaine et de la planification urbaine dans ces trois localités. La question de départ qui fonde notre étude est : Quelles sont les raisons de l'échec des programmes de planification urbaine dans les villes environnantes du Grand Abidjan ?

Pour mener à bien cette analyse, nous parcourons la littérature disponible afin de faire l'état des connaissances sur les différents problèmes que rencontrent les collectivités locales en termes de planification du développement.

² Rapport final du conseil municipal de la mairie de Grand-Bassam, 23p.

1.2 Etat de l'art

Plusieurs publications en rapport avec notre sujet existent, notamment sur le développement des villes du tiers-monde. Il en ressort que la planification du développement des villes résulte d'une action collective entre les élus locaux et l'administration centrale. Dans le cas spécifique de la région d'Abidjan, on peut dire qu'elle a servi de base à la mise en œuvre d'une politique de planification dont le principal acteur fut l'administration publique. Certes, cette politique a contribué à apporter à ces espaces des aménagements subséquents permettant à la ville d'exercer un rôle prépondérant dans le processus de croissance urbaine des années 1980. Cependant, naquirent de profonds changements et des inégalités sources de défis tels que : le retard de développement dans certaines régions notamment du Nord ivoirien, l'extension de la spéculation sur la propriété immobilière et foncière, le manque d'équipement dans certaines contrées en dépit de leurs nombreuses potentialités.

Nous nous sommes, donc intéressés à la dynamique urbaine des villes du Grand Abidjan, à la politique de planification urbaine à la base d'un tel déficit en équipements, aux problèmes de gouvernance urbaine et à leur comparaison avec la planification des métropoles du monde et d'Afrique subsaharienne.

1.2.1 Quelle orientation faut-il donner aux concepts de « *développement urbain* », et de « *planification urbaine* » ?

Répondre à cette interrogation nous amène dans un premier temps à donner une définition claire des concepts « développement » et « planification urbaine ». Le concept de **développement** est une notion polysémique qui a failli être prise en otage par les économistes (Loba, 2008). En effet, toutes les définitions rattachées mettaient en relief la croissance des valeurs de production et de divers autres agrégats économiques. En réalité, comme l'affirment Gillis et al (1998), la notion de développement renferme un important volet social et humain très souvent occulté. Il a fallu attendre l'éclosion des sciences sociales bien après la deuxième guerre mondiale pour voir le développement se définir comme un concept multidimensionnel qui, en plus des variables de croissance économique, intégrait les dimensions sociales, politiques et culturelles (Doctrines Truman, 1947). On entend donc désormais par développement, le processus continu de transformation d'un espace, d'un état social moins organisé vers un état plus organisé englobant une mutation des structures de production.

Diderot (2007) dans l'encyclopédie Encarta, définit le développement comme une généralisation progressive ou encore une évolution vers un stade plus avancé de quelque chose

ou quelqu'un. Bimbenet (2014) dans *Le Robert Illustré*, le perçoit comme l'action de donner toute son étendue à quelque chose. C'est donc, en d'autres termes, un projet global de transformation d'une société (Walckermann, 2005). Dans le même ordre d'idée, selon Hilhorst (1969), le développement est le processus d'accroissement du bien-être d'une région tel que l'expriment le niveau d'équipement, le cadre et les conditions de vie des populations. Toujours dans le sens de la croissance, Perroux (1981) conçoit le développement comme une combinaison des changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire croître cumulativement et durablement son produit réel.

Fortement présent dans le cercle économique, la notion de développement a intégré d'autres contextes, particulièrement celui de la géographie. Pour Santos (1971), la géographie s'intéresse plutôt aux répercussions du processus de transformation sur l'organisation et la structuration de l'espace. Ce processus de transformation est, selon Derruau (1998), soutenu par l'extension des terrains urbains, l'augmentation de la population et le développement d'activités économiques. Le développement urbain se révèle comme un processus continu de croissance de la ville ayant des incidences relatives et variables sur la production de richesse, sur le niveau de vie, sur le mode de vie, sur la qualité de vie des habitants qui aspirent de plus en plus à un bien-être et à un mieux-être (Bouabré, 2013).

Porter une réflexion sur le **développement urbain** revient alors à analyser l'évolution du processus de transformation des centres urbains, en s'intéressant au mécanisme d'extension spatiale, à l'évolution du niveau d'équipement, aux commodités des services urbains et de leur capacité à répondre aux besoins des populations.

Bimbenet (2017), définit la **planification** comme étant l'ensemble des programmes organisés selon un plan, lequel plan est un ensemble de dispositions arrêtées en vue de l'exécution d'un projet élaboré, comportant une suite ordonnée d'opérations, de moyens, et destinée à atteindre un but. Quant à Kouamé (2013), il définit la planification comme un ensemble conscient et intégré de mesures, de dispositions, de stratégies mises en place en vue d'atteindre un objectif bien identifié. Elle vise notamment à transformer des prévisions en objectifs et à établir les plans pour les atteindre dans un espace de temps bien défini. Certains auteurs de développement considèrent la planification comme une série d'activités formalisées qui permet à une société de provoquer et de gérer des changements, afin d'aboutir à un développement réfléchi et programmé d'une localité ou d'une entreprise quelconque.

La dimension sociologique de la planification urbaine est définie par Rivelois (1987), comme une forme de contrat que la collectivité se donne elle-même et qui révèle l'existence

de rapport de domination. La législation, les organisations sociales, les projets politiques, les stratégies, les pratiques culturelles, la programmation urbaine, la pratique de l'urbanisme sont donc autant de facteurs qui interviennent au cours du processus de planification et auxquels il faudra faire sans cesse référence afin de cerner l'impact social de la planification urbaine. Dans ce cas, la planification urbaine a pour but la conception et l'organisation de l'évolution de la société vers le progrès. Sa nature et sa forme dépendent des outils dont dispose l'Etat pour exercer son pouvoir : capacités administratives et d'organisation, importance des ressources budgétaires, cadre juridique et institutionnel, etc., mais aussi des objectifs qu'il se fixe. Elle se caractérise par sa cohérence avec les orientations politiques fondamentales, son intégration dans une réflexion prospective de long terme qui privilégie une planification plus constructive à la planification simplement tendancielle, son articulation progressive à l'évolution du niveau de développement économique à travers un enrichissement des méthodes qu'elle utilise. Elle a une fonction de mise en cohérence ou d'intégration des différentes politiques sectorielles, et permet ainsi d'éviter les déperditions d'efficacité et de rentabilité économique.

La planification urbaine dans son application laisse aussi le choix aux décideurs d'utiliser, selon une approche rationnelle, la méthode qui identifie au mieux le scénario le plus approprié, « the one best way » afin d'atteindre les objectifs fixés par les responsables politiques. « *By a rational decision, we mean one made in the following manner: 1. the decision-maker considers all the alternatives (courses of action) open to him; i.e., he considers what courses of action are possible within the conditions of the situation and in the light of the ends he seeks to attain; 2. he identifies and evaluates all of the consequences which would follow from the adoption of each alternative; i.e. he predicts how the total situation would be changed by each course of action he might adopt; and 3. He selects that alternative the probable consequences of which would be preferable in terms of his most valued ends.* » (Meyerson and Banfield, 1955). Un espace planifié est un espace aménagé, organisé et rééquilibré afin de le rendre plus cohérent et de le mettre en valeur selon des objectifs prévus. Selon Lefebvre (2000), aménager un territoire est un acte qui répond à des besoins d'organisation, de répartition, d'équilibre, de développement et de contrôle des populations, des fonctions et des ressources.

Par contre, un espace non planifié est un espace peu développé et caractérisé par le manque d'équipements socio-économiques de base, la faiblesse des structures de production et la difficulté à offrir des services urbains de qualité. Tous ces facteurs ont des répercussions

sur le cadre de vie des populations locales. La planification urbaine fait partie des outils dont dispose le pouvoir politique. Si elle est marginale dans une certaine mesure, dans les économies de marchés très développées, elle est fondamentale voire vitale pour les pays en développement. Cette planification débouche, dans la plupart des cas, sur des plans de développement qui sont des cadres opérationnels permettant d'avoir une vue d'ensemble sur l'état des lieux suite aux interventions antérieures, de fixer les objectifs à atteindre, de définir et d'identifier les actions et activités dont la réalisation permet d'atteindre les objectifs visés dans le délai de temps retenu. Dans le cadre de cette recherche, la **planification urbaine** consistera à analyser les problèmes identifiés dans les villes constituant une portion du Grand Abidjan par centres d'intérêt et l'opérationnalisation des programmes de développement.

1.2.2 Genèse de l'urbanisation et dynamique urbaine des villes du Grand Abidjan

L'urbanisation est un phénomène universel, caractéristique de l'époque actuelle même si des villes ont existé depuis l'antiquité. Ce concept marque le niveau de croissance des paysages urbains et renferme aussi l'accroissement démographique des villes. Le phénomène d'urbanisation s'est intensifié partout dans le monde. La population urbaine a presque quadruplé en l'espace d'un demi-siècle, en passant de 750 millions en 1950 à presque 3 milliards en 2000. En 2011, la population mondiale a franchi le seuil de 7 milliards d'habitants dont la moitié vivait dans les villes. On estime qu'en 2030, la barre de 5 milliards d'urbains serait franchie sur 8,3 milliards d'individus (ONU, 2011).

Le processus de métropolisation des pays du tiers monde définit une forme de développement urbain qui se caractérise en premier lieu par l'étalement urbain, le développement d'agglomérations de grande dimension et la formation, à l'échelle mondiale, d'une armature spécialisée de métropoles (Bassand, 1997). Les villes africaines ne dérogent pas à cette règle, avec la création de villes toujours plus grandes, toujours plus peuplées dans une région du monde qui conserve encore aujourd'hui, les taux de croissances démographiques les plus élevés (Tabutin, Schoumaker, 2004).

Le continent africain, dans son ensemble, se caractérise par une croissance urbaine extrêmement rapide. Vennetier (1991) soutenait déjà cette affirmation, il y a presque trente ans et abonde dans le même sens que les auteurs précédents. Selon lui, bien que déclenchée tardivement après la seconde guerre mondiale, l'urbanisation de l'Afrique tropicale s'est effectuée à un rythme rapide. Au début du XX^{ème} siècle, notamment après la première guerre mondiale, l'Afrique a connu un taux de croissance urbain très élevé. Cavallier (1996) nous

instruit que ce pourcentage était comparable à celui des pays latino-américains et dépasse largement celui des pays industrialisés. Ces taux sont de l'ordre de 1% l'an pour l'Europe ; 2% l'an en Amérique Latine ; et en Afrique, il oscille entre 2,5% et 5 %. De ce fait, l'occupation coloniale avait mis en place une espèce d'embryon de réseau urbain qui fut complété ultérieurement en dehors des villes traditionnelles.

Après les villes militaires ou "forts", il fut créé des chefs-lieux de région. Mais c'est surtout après les années d'indépendance que le fait urbain en Afrique a connu un essor spectaculaire. Aujourd'hui, parler de l'Afrique revient à mener une réflexion sur la croissance de ses villes. Cela est d'ailleurs corroboré par la Banque mondiale en 1995 : « Les pays en développement sont en train de se transformer en un monde de villes et de grandes métropoles. En 1960, moins de 22% de leurs habitants vivaient dans des villes. En 1990, cette proportion avait atteint 34%. D'ici l'an 2020, elle dépassera probablement 50%. »

A la deuxième conférence des Nations Unies sur les Etablissements humains « Habitat 2 » en Juin 1962 à Istanbul, ont été décrits les aspects de la croissance urbaine qui marquent l'évolution des villes en Afrique subsaharienne. Il en ressort que, pour une meilleure appréciation des dynamiques et des mécanismes économiques et sociaux du phénomène d'urbanisation, il faut accentuer les efforts de nos gouvernants sur le développement de l'agriculture urbaine. Une décentralisation mieux contrôlée et un financement régulier aux projets d'urbanisation peuvent être un catalyseur.

La Banque Mondiale (1972), renchérit dans le même sens. En effet, dans un souci de relance et de développement des villes des pays pauvres, elle a initié des programmes de prêts spécifiquement destinés au secteur urbain. Ainsi, a-t-elle approuvé des prêts d'un montant de 25 milliards de Dollars. 15 milliards de Dollars de plus seront alloués dans les cinq années à venir. Ce programme d'assistance au secteur urbain avait pour principal objectif de financer des projets visant à améliorer le cadre de vie des pauvres.

Selon Arnaud (1998), en 1960, le degré d'urbanisation était de 13% pour l'ensemble du continent. Ce taux a atteint 34% en 1987 avec une population urbaine d'environ 195 millions sur un total de 575 millions d'habitants. Atta (2000), s'inscrit dans la même projection en affirmant : « la colonisation a donné un modèle d'organisation de l'espace urbain reposant sur une réglementation stricte du processus de lotissement censé donner une image ordonnée à la ville ». A cet effet, la puissance coloniale avait instauré un système d'immatriculation des parcelles afin de sécuriser l'accès à la propriété et de prévenir les occupations illégales et anarchiques du domaine public. De la période coloniale à la période

post-coloniale, la ville d'Abidjan a connu une grande activité politique et économique. Cette évolution a eu pour corollaire des mutations au niveau socio-spatial, autant pour la ville elle-même que pour son espace péri-urbain, (M'Bringah, 1981).

Evoquant l'évolution spatiale d'Abidjan, Haeringer (1972), a distingué trois étapes : la ville coloniale (1912-1950), la ville portuaire (1950-1970), le nouveau périmètre (à partir de 1970). Cela reste insuffisant, vu l'avènement des Sociétés Civiles Immobilières (SCI) dans les années 1990 qui constituent pour nous la quatrième étape. En effet, ces sociétés jouent un rôle important dans le développement de la métropole Abidjanaise en agglutinant certaines périphéries comme Anyama et Grand-Bassam. Ces SCI ont contribué à accroître l'occupation des terrains dans ces zones périphériques et à étendre également la vitesse de propagation des tentacules de la ville.

Pour Dubresson (2003), suite au développement des activités économiques dans les villes, l'installation des grandes maisons de commerce avec leur siège principal, les entreprises industrielles et diverses activités des services, comme ce fut le cas pour la ville d'Abidjan, les jeunes ruraux ont migré vers les villes à la recherche d'une amélioration de leur condition de vie. Selon l'INS (2001)³, la Côte d'Ivoire est passée en quelques années d'une situation d'urbanisation embryonnaire à une situation d'urbanisation explosive et remarquable. La croissance démographique est un facteur essentiel de cette urbanisation.

Faisant allusion au concept d'urbanisation, Atta (1978) insiste sur le rôle prépondérant joué par l'habitat dans l'espace urbanisé. A l'échelle de toute agglomération, toutes les autres formes d'utilisation n'occupent, comparées à la zone résidentielle, qu'un espace modeste. Il ressort de cette assertion que c'est l'habitat qui est le principal facteur de la dynamique spatiale des villes. En revanche, Atta (1978), fait une description des paysages urbains ivoiriens en s'appuyant sur la morphologie de l'habitat et le type d'occupation des sols. Pour lui, c'est l'habitat qui, soumis à une évolution rapide, détermine avec netteté le paysage de la ville. L'évolution de l'habitat s'est faite dans le double sens du durcissement et de la densification. Cette densification, qui est l'une des causes principales, est liée au dynamisme interne des citadins et aux apports extérieurs de diverses origines ; qui sont pour Dubresson (2003), les éléments essentiels de la croissance urbaine rapide de la ville d'Abidjan. L'auteur fonde, en effet, son analyse sur le fait que dans les pays en développement, le taux de natalité est élevé.

³Ce rapport d'enquête interpelle les autorités sur la forte croissance démographique du pays, en particulier dans le grand-Abidjan.

Il se chiffre dans l'ordre de 45‰ à 50‰ selon les pays. A cela, s'ajoute la baisse du taux de mortalité (15‰), résultante des progrès de la médecine, qui a donc une forte incidence sur le taux d'accroissement naturel qui se situe entre 3 et 3,5% dans certaines villes en développement.

Les apports extérieurs sont fournis essentiellement par l'exode rural. Au fur et à mesure que la poussée démographique des villes s'affirme, on voit évoluer leurs formes, (Claval, 1981). La croissance démographique des villes engendre donc la croissance spatiale du lieu où est bâtie la ville. Aujourd'hui, la ville d'Abidjan est devenue un grand centre urbain dont le rayonnement dépasse les frontières de la Côte d'Ivoire. Cette ville à une histoire, elle a suivi un long trajet qui lui a permis d'être là aujourd'hui (Diabaté, 1991).

Semi (1974) indique que les travaux d'aménagement engagés ont, d'une part considérablement changé la trame des paysages urbains et, d'autre part, contribué à un gonflement rapide de la population et ce, vu qu'une importante main d'œuvre était mobilisée pour les dits travaux et pour l'exercice de plusieurs petits métiers réservés aux indigènes. Ainsi, l'un des fondateurs de la géographie urbaine en France, Blanchard (1911) écrit-il en préface à sa monographie sur Grenoble : « l'idée essentielle de cette étude est que l'origine et le développement de la ville sont explicables en termes de conditions physiques du site ». La ville devient un phénomène géographique en tant qu'élément du paysage, comme le souligne Pinchemel. Cette orientation sera définitivement entérinée dans les années 1950 par Chabot (1948), George (1952) ou encore Sorre (1952), qui insistent sur les fonctions des villes, sur les paysages urbains et sur les relations ville-campagne. La ville est ainsi de moins en moins une annexe dans les monographies régionales. Comme l'explique Chabot (1957), la pratique est plutôt de construire la région en partant de la ville.

1.2.3 Mode de gouvernance et politique de planification urbaine

La ville est le cadre géographique privilégié d'une certaine forme de planification adaptée au contexte du développement dans lequel nous nous plaçons. En effet, depuis les années cinquante, la planification a changé plusieurs fois de références théoriques dans les pays du Nord. Ces changements ne sont pas traduits de manière mécanique en Afrique au sud du Sahara encore sous le joug de l'impérialisme (Kipré, 1985). Cependant, ils ont contribué à une évolution des principes de planification au cours du temps. Se basant essentiellement sur une bibliographie nord-américaine, Côté, Poulin et al (2001) distinguent quatre grands paradigmes de la planification que sont : la planification rationnelle, la planification

stratégique, la planification pluraliste ou « controversielle », et la planification concertée ou participative.

La planification rationnelle est apparue dans les années cinquante. Elle est fondée sur l'idée que l'action publique doit être guidée essentiellement par la science. La logique est « positiviste, déterministe et linéaire ». Le débat s'organise entre décideurs politiques et experts. La participation publique n'intervient qu'en fin de démarche pour valider les propositions et vérifier leur acceptabilité sociale. Ce modèle a rapidement montré ses limites liées à la fois aux lacunes des connaissances scientifiques et à la complexité des systèmes sociaux à prendre en compte.

La planification stratégique tient son origine du domaine militaire où elle était utilisée pour mettre en œuvre des stratégies dans le cas des conflits armés. Ensuite, elle a été utilisée dans le monde des affaires qui la voyait comme un moyen de rentabiliser ses profits. Enfin, le secteur public a suivi ce même objectif de rationalisation pour atteindre une plus grande efficacité. L'avènement du référentiel global néolibéral, à partir des années 1980, permet sa généralisation et son application au domaine de l'aménagement et de l'urbanisme (Jobert, 1994). Ce concept est apparu comme un dépassement de la planification rationnelle. Elle s'appuie sur une démarche d'évaluation (ex ante et ex post) dans laquelle les avis et connaissances des experts constituent toujours le fondement des décisions mais sont complétés par la consultation des sources externes pour connaître les enjeux. Les planificateurs favorisaient plus certains groupes sociaux que d'autres et éprouvaient des difficultés à proposer plusieurs scénarios alternatifs.

La planification stratégique consiste par ailleurs à focaliser l'action publique sur la recherche de résultats à travers la mise en œuvre d'actions précises.

Ainsi, les méthodes utilisées par la planification stratégique doivent-elle être sélectives, proactives, contextualisées et enfin itératives. Nous pouvons identifier 7 grandes étapes pour réaliser ce modèle de planification (Padioleau et Demeestere, 1989) :

- 1- Dresser un portrait global de l'environnement ;
- 2- Identifier les enjeux essentiels ;
- 3- Identifier les grandes orientations stratégiques potentielles ;
- 4- Analyser les forces et les faiblesses du territoire en relation avec les grandes orientations potentielles ;
- 5- Sélectionner et prioriser les orientations selon les objectifs ;
- 6- Définir les différentes mesures pour assurer l'application ;

7- Contrôler et évaluer afin de réviser les priorités.

Les auteurs démontrent l'importance et les différentes étapes de l'élaboration d'une planification stratégique. Cependant, ils ne font pas allusion à un aspect important qui est celui de la participation des élus locaux sans lesquels tous ces projets ne pourront voir le jour.

Trepanier (1995), défend l'idée de « la planification stratégique s'appuyant à la fois sur une vision globale de l'avenir souhaitable et sur une vision ciblée des enjeux clés, impliquant des actions à court terme sur des objets concrets et avec des projets réalisables. Les deux facettes de cette double vision s'interfèrent : il s'agit à la fois de savoir où l'on va et les gestes immédiats et continus à poser pour y parvenir par étapes.

Dans les années 60, on pensait d'abord en termes de structures globales les actions concrètes devant « naturellement » s'y insérer, selon une logique hiérarchique. Dans les années 80, l'urbanisme de projet a été mis en exergue car plus concret ; on a fait valoir l'importance de tenir compte des ressources et des outils disponibles, de même que l'importance de la dimension qualitative du projet. Dans la planification stratégique courante, les deux dimensions sont essentielles et complémentaires ». Ce modèle stratégique remet en cause l'aspect physico-spatial de la planification, d'autant plus qu'il ne rapproche pas la notion de plan à celle de projet. Ce modèle a l'avantage d'être flexible et de pouvoir s'adapter rapidement au contexte tant économique que politique en adoptant une vision, à la fois globale et ciblée.

Ce type de planification se focalise alors sur la réalisation d'objectifs particuliers (infrastructures de transport ; territoire particulier pour le développement économique, social ou la protection de l'environnement ; équipement structurants...). En insistant sur la notion de réseau, Dupuy (1992) met en valeur certaines logiques ou enjeux du territoire. Toutefois, cette approche de la planification ne permet pas d'avoir une vision globale du territoire et de ses enjeux.

La planification urbaine reste nécessaire pour guider la coordination des interventions publiques et privées, tant dans la fourniture des services et équipements des quartiers anciens que dans l'aménagement des zones d'extensions (Farvacque-Vitrovic et Godin, 1997). Ces auteurs mettent plutôt en exergue la fourniture des équipements et services dans les zones d'extension qui vont favoriser l'implantation d'équipements structurant l'espace. Davidoff (1965) a défendu l'idée d'une planification que l'on pourrait qualifier de pluraliste ou « controversielle ». C'est le mouvement de « l'advocacy planning ». Cette notion offre une nouvelle vision de la planification urbaine visant à prendre en compte l'intérêt des citoyens.

Ce système nécessite de financer les groupes les plus faibles pour les aider à élaborer leur propre planification et de former des planificateurs avocats aptes à défendre leurs intérêts.

Cette proposition, qui met au centre la controverse et la confrontation des projets, a subi plusieurs critiques. On lui a reproché la faiblesse de ses fondements scientifiques et sa faible capacité à produire des solutions acceptables et durables, ainsi que son peu de réalisations concrètes. Elle a tout de même eu une forte influence sur la culture de la planification américaine. Elle a contribué également à former des aménagistes et des planificateurs engagés dans les mouvements de contestation urbaine des années soixante et soixante-dix aux Etats-Unis, notamment avec les travaux de (Friedmann, 1973).

Enfin, un quatrième type de planification, qu'on appelle en anglais argumentative, interprétative ou communicative et en français interactive ou communicationnelle ou plus simplement concertée ou participative, est apparu au cours des années soixante-dix. Contrairement au courant post-moderne, l'approche collaborative permet de renouveler la planification à travers la communication entre les différents acteurs qui interviennent dans la mise en œuvre de projet de développement. Pour Forester (1989), qui demeure l'une des figures de proue du courant communicationnel, la planification doit être considérée avant tout sous l'angle d'un processus politique, parce qu'elle interagit avec des institutions politiques et qu'elle met en cause certains pouvoirs. A ce sujet, l'auteur se démarque de l'idéologie technocratique et se réclame de la démocratie participative. D'un point de vue théorique, il faut noter la forte influence des travaux de Habermas (1984-1987) sur l'agir communicationnel. Cet auteur se démarque également des autres grâce à l'un de ces écrits sur les activités interactives orientées vers la concertation, et qui a pour fonction principale la coordination des actions et plans d'actions entre les différents partenaires.

L'auteur le plus prolifique sur la planification de type collectif est Hamel, dont les publications s'échelonnent entre 1986 et 2008. Il s'intéresse aux pratiques participatives sous l'angle de l'institutionnalisation de l'action collective en tant que lieu où se confrontent logique du gouvernement, actions de la bureaucratie, légitimité des élus et revendications des acteurs communautaires. Il s'interroge sur la manière dont les mouvements sociaux s'insèrent dans la démocratie délibérative et peuvent redéfinir les rapports entre l'Etat et la société civile. Le principe de ce type de planification est celui qui retiendra notre attention tout au long de ce travail. Il s'appuie sur le dialogue et l'échange d'opinions pour une construction collective des enjeux, afin de favoriser l'émergence de projets et de solutions innovatrices qui dépassent les intérêts des différents groupes en présence.

Selon Farvacque-Vitrovic et Godin (1997), les grandes critiques de la planification urbaine en Afrique se résument en ces termes :

- 1- Trop centralisée ;
- 2- Trop isolée, à l'écart du processus parallèle de programmation des investissements ;
- 3- Sans consultation avec les populations concernées ;
- 4- Trop longue, la situation sur le terrain évolue plus vite qu'elle ;
- 5- Trop inadaptée au contexte actuel, incapacité d'adapter les documents d'urbanisme aux besoins réels et à un contexte qui a radicalement changé depuis les indépendances.

Faisant une analyse du cas ivoirien, Lierdeman (1972) insiste sur le fait que les principes de planification mis en œuvre en Côte d'Ivoire jusqu'à présent sont de type exclusivement sectoriel. Pour lui, le planificateur doit d'abord procéder à un examen rétrospectif de la croissance dans les différents secteurs, sur la base des tendances ainsi reconnues et à partir d'un inventaire des programmes en cours de réalisation.

Jaglin et Dubresson (1993) affirment que, confrontés à la raréfaction de leurs ressources financières, pris dans l'étau de l'ajustement structurel, les Etats d'Afrique Noire ont réduit fortement leurs investissements urbains depuis le début des années 80, alors que la croissance démographique se poursuit à vive allure. Atta (1984) nous dit à ce propos que les villes ivoiriennes sont à la fois les résultats d'initiatives privées et d'actions directes de l'Etat. C'est l'Etat qui crée et organise l'espace urbain. La gestion foncière en Côte d'Ivoire date de l'époque coloniale. Depuis les années 80, la croissance démographique des villes de l'intérieur, et plus précisément des pôles régionaux, est supérieure à celle d'Abidjan. La mise en place des programmes prioritaires doit permettre d'améliorer les conditions de vie et les activités des ménages dans les quartiers lotis sous-équipés des 9 pôles régionaux, (MCU, 1995).

Quant à Saint-Vil (1973), il soulève la question du développement des villes ayant abrité les fêtes tournantes de l'indépendance. Dans son étude sur Gagnoa (ville située à l'ouest de la Côte d'Ivoire), il suggère des orientations d'aménagement de la ville. Dans ce travail, l'auteur insiste sur le rôle joué, par le vingtième anniversaire de l'indépendance de la Côte d'Ivoire, célébrée à Gagnoa, dans la rapide croissance de cette ville. Ce qui soulève le problème de la croissance des villes de l'intérieur n'ayant pas eu la chance d'abriter les festivités tournantes de l'anniversaire de l'indépendance nationale. L'auteur ne se pose pas cette question, mais souligne par contre le dysfonctionnement du plan d'urbanisme directeur par rapport à l'extension réelle de l'agglomération. Les conclusions de cette étude signifient

qu'en matière d'aménagement urbain, l'optique du politique n'est toujours pas celle des populations concernées et qu'une bonne politique d'aménagement urbain gagnerait à tenir compte des préoccupations réelles des populations intéressées. Cela suppose la participation de celle-ci à la vie de la ville.

La Banque Mondiale a joué un grand rôle dans cette prise de conscience. Elle a été le premier des organismes de financement et d'aide au développement à élaborer une stratégie en matière de politique urbaine, dès le début de la décennie 70, et à lancer des programmes d'actions coordonnées : les « projets de développement urbain ». Nicolas et Gaye (1988), affirment que, par volonté politique ou par nécessité, de nombreux villages africains deviennent des « villes ». Ce passage d'un ordre traditionnel à un ordre « urbain » implique d'importantes modifications de l'environnement et une profonde évolution des mentalités. L'ouvrage des auteurs précités, présente les difficultés rencontrées. Il dresse un bilan encourageant qui ouvre de riches perspectives, et illustre, à sa manière, la progression de la société civile face à l'Etat central.

La revue française d'urbanisme (1969) présente les différents plans d'urbanisme de la ville d'Abidjan. Les auteurs donnent ici des repères techniques dans la restructuration spatiale d'Abidjan et de ces périphéries. C'est en quelque sorte le projet « Abidjan moderne » qui est présenté. La table ronde, avec les bailleurs de fonds sur la décentralisation et l'aménagement du territoire, initiée par le ministère de l'intérieur (1997), présente un tableau synoptique d'actions relatif aux objectifs spécifiques d'une politique d'aménagement du territoire. Elle structure ce programme de décentralisation en Investissement de Fonction Nationale (IFN), Régionale (IFR) et Local (IFL). Pour les différents acteurs présents, les nouvelles politiques nationales de décentralisation et d'aménagement du territoire telles que définies par nos gouvernants doivent se faire d'abord au niveau national, régional et local.

L'aide financière de 40 milliards de Dollars allouée par la Banque mondiale en 1995 aux collectivités locales avait comme résultats escomptés d'améliorer la croissance dans les zones urbaines, de créer et d'assurer de meilleurs mécanismes de financement et de gestion, d'accroître le développement durable en améliorant et en protégeant l'environnement. Nzuzi (1989), présente un essai méthodologique d'aménagement urbain. Cette méthodologie permet de comprendre les besoins jugés prioritaires par la population et la façon dont les habitants perçoivent leur ville et souhaitent l'aménager. Pour Schwartz (1995), le projet de développement de la région sud-ouest n'a pas produit les résultats escomptés. Pour cet auteur, la mise en valeur de cette région a été source de croissance certes, mais d'une « croissance

sans développement ». L'on s'est plutôt penché sur l'exploitation des ressources de la région que sur leur valorisation. Les prévisions démographiques estiment que d'ici 2020, c'est une proportion de 63% de la population qui habitera en ville (Banque mondiale, 2014). Pour faire face à ces besoins, les projets urbains mis en place devraient fournir des services de base à un plus grand nombre de population afin d'améliorer les conditions de vie des plus défavorisés. Ces projets devraient également faire la promotion des mesures d'accompagnement telles que l'information, la planification urbaine et la gestion foncière (Farvacque-Vitrovic et Godim, 1997). Ce document de la Banque Mondiale présente des conclusions qui peuvent être tirées afin d'assurer un plus grand développement de nos villes.

Bergeron (1991) nous instruit sur les différentes politiques d'habitat qu'a connu la métropole Abidjan et nous révèle comment l'intervention des institutions financières internationales a contribué à définir une politique de l'habitat qui a pris en compte les franges sociales défavorisées. Selon lui, la politique en faveur de la modernisation de l'habitat a été possible grâce à l'existence d'un cadre juridique et réglementaire qui a fait de l'Etat l'un des détenteurs privilégiés des réserves foncières urbaines. C'est également à l'autorité publique qu'est revenue la gestion de l'aménagement et l'équipement des terrains urbains par le biais de la Société d'Équipement des Terrains Urbains (SETU) créée en 1972. Cette prééminence des pouvoirs publics a été le moteur de l'urbanisation d'Abidjan.

La préoccupation de l'autorité publique a été d'organiser l'espace de la ville par la production d'un schéma directeur d'urbanisme susceptible de lui permettre de définir un plan d'aménagement global. C'est donc pour faire le bilan de ce processus que la DCGTX (1994) a mené une étude qui précise le mode d'occupation du sol et l'organisation spatiale de la ville. Il a également été question de définir les plans de détail des différents quartiers par l'adoption d'une réglementation qui a permis de spécifier le type d'habitat réservé à chacun d'eux avec l'appui de la DCGTX. La DCGTX (1994) avait dès lors entrepris pour le compte de l'Etat une étude qui a répertorié les différentes réserves foncières disponibles à Abidjan et les lotissements auxquels elles étaient destinées.

En Côte d'Ivoire, Dureau (2000) affirme que l'Etat ivoirien qui est le principal promoteur de logement a mis en place des sociétés immobilières telles que la SICOI, la SOGEFIHA et a réalisé 60000 logements économiques à Abidjan de 1960 à 1980, s'est épuisé avec la crise économique des années 80. Afin de pallier les problèmes de développement liés au phénomène de disparité régionale, l'Etat s'est engagé à aménager des terrains à la périphérie de la ville d'Abidjan. Cette expérience a contribué à l'extension de la voirie et des

réseaux divers de la ville sur les nouveaux sites. Malgré l'efficacité de l'Etat dans le domaine de l'occupation de l'espace périurbain, cela n'a pas permis de résorber les écarts de développement qui existent entre la ville d'Abidjan et ses villes environnantes. Ainsi, des problèmes demeurent.

1.2.4 Les problèmes de gouvernance urbaine, conséquences d'une planification hasardeuse

Prenant acte des changements qui ont marqué le paysage urbain au cours du présent siècle, les analyses post-modernes suggèrent une relecture de l'histoire de la planification urbaine (Goodchild, 1990). Cet ouvrage, souligne les tensions et les ambivalences de cette planification par rapport :

- 1- à l'étalement de la centralité ;
- 2- à l'effacement ou à la redéfinition des frontières entre le public et le privé ;
- 3- aux emprunts historiques et à la référence au vernaculaire dans la construction des immeubles et des espaces habités.

Ces analyses manifestent un scepticisme certain à l'endroit des explications causales pour accorder une place prépondérante aux significations qui accompagnent la transformation des espaces urbains associés au changement social (Milroy, 1991).

Les modes de penser la ville et d'agir sur elle se révèle inadaptés et de nouveaux rapports de force se dessinent entre pouvoir national, pouvoirs locaux et citoyens (Gervais-Lambony, 1994). En abordant la question de la restructuration des quartiers illégaux à Abidjan, Justin (1994) tente de resituer les mécanismes de conception et de réalisation de ces projets. Cette étude reste très intéressante car elle propose une réflexion articulée autour de trois axes : les premières opérations de restructuration, les interventions en cours initiées par le MECU et enfin le futur programme de restructuration. Un caractère original des villes africaines est la pérennité d'activités de type rural constituant un secteur primaire de type traditionnel vivace, mais qui a su ainsi s'adapter à des besoins nouveaux (Vennetier, 1991). Chenal (2009) affirme ainsi que la ville africaine, si elle existe comme élément structurant de l'espace, est en continuelle crise économique ; ce qui fait qu'elle ne s'étend pas sous l'effet de la croissance économique, mais plutôt sous l'effet de la croissance démographique.

L'Afrique qui s'urbanise rapidement suscite à la fois des signes d'espoir et d'inquiétudes. Ainsi, Milton (1971) l'un des pionniers de la démographie moderne abonde dans le même sens en opposant l'urbanisation démographique à l'urbanisation technologique

dans les pays sous-développés. En effet dans les pays développés, la croissance des villes résulte de l'industrialisation et de la modernisation économique, tandis que dans les pays du Tiers-Monde l'urbanisation précède la rénovation et le développement des secteurs productifs, en ne créant des emplois que dans les secteurs tertiaires improductifs. Cette croissance est plus le résultat d'un processus démographique et social, qu'économique. Contrairement aux pays du sud qui sont d'ores et déjà fortement handicapés et rien n'indique pour l'heure qu'ils auront des chances importantes de rattraper leur retard. Souffrant d'un retard scientifique et technologique, d'une carence de cadres qualifiés, d'une insuffisance d'infrastructures de communication et de transports, confrontées aux fluctuations non contrôlées du cours des matières premières et aux difficultés d'une fluctuation balbutiante, les anciennes colonies de l'occident sont pour la plupart démunies d'atouts (Loriaux, 1998).

Quant à Gapyisi (1989), il montre que certains remèdes communément appliqués pour résoudre les problèmes d'habitat urbain contribuent parfois plus à les aggraver qu'à les alléger. Dans son ouvrage, l'auteur propose certaines directives en matière de politique urbaine en soulignant notamment la question centrale de la participation populaire et de la démocratisation urbaine. L'organisation et l'extension des villes africaines s'est faite selon Merlin (2000), « de façon spontanée et précaire » avec le développement des bidonvilles sur des terrains appartenant à l'Etat ou achetés à des lotisseurs privés et vers les périphéries et autres espaces qui naguère étaient plus ou moins naturels ou à vocation agricole.

Blary et Al (1997) affirment qu'au cœur des problèmes des métropoles du Sud, sévit une crise des services urbains qui remet de plus en plus en cause leur dysfonctionnement organisationnel et appellent à promouvoir des formules alternatives pour une meilleure gestion de la ville. Pour ces auteurs, il faut une redéfinition de la gestion des infrastructures ainsi qu'une nouvelle répartition du rôle des différents acteurs communaux.

Longtemps, les théoriciens comme les décideurs sur place n'ont pas vu la ville dans sa véritable dimension. Aujourd'hui, où la moitié des Africains y vivent, on s'interroge sur les vrais problèmes et sur les solutions possibles (Gaye, 1996). Pour maintenir le tissu urbain d'Abidjan, Bourgoïn et Guillaume (1979) montrent que les plans d'aménagement et les études prévisionnelles se succèdent, s'efforçant de maîtriser une croissance qui, peu à peu fait déborder la ville de ses limites administratives, absorbant ou refoulant les populations. Stren et White (1993) affirment que dans un contexte de crise issue d'une croissance démographique rapide, la plupart des pays africains connaissent aujourd'hui de graves problèmes de gestion urbaine dont l'approche demeure souvent inappropriée. L'optimisme des premières années

d'indépendance s'est enlisé dans la prolifération de l'habitat précaire irrégulier, non planifié, la détérioration sensible des services de santé, des transports publics et la montée du chômage.

D'un point de vue théorique, nous pouvons décrire deux types de situations qui sont à la base de ce défaut de planification. Tout d'abord, la critique marxiste qui remet en cause la notion de rationalité car celle-ci ne critique ni la société, ni le capitalisme mais se laisse dominer par les forces économiques dominantes. La seconde critique correspond aux travaux développés par la rationalité communicationnelle qui est un processus qui renvoie essentiellement au maintien de l'interaction entre les acteurs, de manière à maintenir le consensus afin de déboucher sur une vision commune qui aboutit sur des actions communes (Douay, 2007). Du point de vue des pratiques, les principaux reproches se concentrent sur la mise en œuvre des plans élaborés, et donc une certaine incapacité à passer de la planification à la prise de décision pour mettre en œuvre des actions en vue d'atteindre les objectifs et de réaliser les différents projets (Alexander, 1984). L'échec de ce modèle de planification a contribué à développer une nouvelle approche que l'on peut presque qualifier d'anti-planification. Ce modèle de planification peut être désigné comme étant incrémental (par exemple, avec les travaux de Lindbloom, 1990). Il s'agit donc d'une multitude de décisions et d'actions éclatées qui permettent des améliorations successives, mais cependant marginales. Le manque de moyen de la municipalité dans la gestion de leur commune se justifie, selon Touré (1993) du quotidien *Fraternité Matin* : « *L'autorité des maires est limitée, car les commerçants récalcitrants leur font le chantage des prochaines élections. Afin de pallier à cette difficulté, on suggère de confier la gestion des marchés à des sociétés privées qui verseraient une somme forfaitaire à la mairie. Mais les maires craignent d'être ainsi dépossédés de tout moyen d'influence* ».

Les deux phénomènes à la base de l'évolution urbaine récente en Afrique sont très certainement l'urbanisation rapide de ces pays et les profondes modifications qui s'opèrent dans les domaines de la gestion urbaine, de la conception de la ville et de la mise en œuvre des politiques urbaine qui s'y réfèrent (Ministère de la coopération Française, 1997).

Pour Farvacque-Vitrovic et Godin (1997), la décentralisation a permis d'optimiser la gestion de la ville. Néanmoins, force est de constater que l'expérience communale s'est fait suivre d'une multiplicité d'acteurs souvent soutenus par les bailleurs de fonds, mais agissant en ordre dispersé. Le PDM (2003) indique que cette situation est souvent vécue lorsque le cadre législatif de la décentralisation n'est pas réellement affiné. AFRICITES (2006) estime que la non coordination des actions de développement devient un facteur de non

développement, et ce du fait que d'énormes conflits de compétences entre administration centrale, élus locaux et secteurs privés, font constamment irruption. A cela, le PDM (2003) insiste même sur la question des transferts de compétences car, sans cette passation de pouvoir, la décentralisation ne peut être effective.

Il faut donc, selon Degni (1988) et Farvacque-Vitkoic et Godin (1997), que nos Etats considèrent la décentralisation comme un cadre d'action et une opportunité pour renforcer le pouvoir local et l'impliquer dans la conduite des projets. Certes, l'implication peut être lente, d'où les conflits de compétences avec l'administration centrale. Dans de nombreuses villes en effet, les maires sont sans expérience et sans moyens comme l'atteste (Hauhouot, 2002). Vanderschueren et Al (1996) proposent aux municipalités des méthodes de réduction et de lutte contre la pauvreté. Ils préconisent l'accès aux réseaux de services urbains aux populations les plus pauvres, une organisation du secteur informel en appuyant de façon effective les micro-entreprises, l'agriculture urbaine et les réseaux de transport viables afin de faciliter l'accès des pauvres aux institutions financières.

L'un des éléments clés de ces suggestions d'intervention est la nécessité de créer un cadre facilitateur et d'assurer la participation maximale de tous les acteurs. Ce type d'action facilitatrice implique de renforcer le rôle du marché, d'éliminer les obstacles à la participation des pauvres et de redéfinir le rôle du gouvernement local. En Côte d'Ivoire, Bourgoin et Guillaume (1979) expliquent que la croissance explosive (11,5%) de la ville d'Abidjan est l'une des plus fortes du monde ; multipliant aussi les risques de développement anarchique dans une cité qui doit accueillir chaque année 100 000 nouveaux arrivants, immigrants sans traditions urbaines. L'un des problèmes majeurs de gestion urbaine, comme le souligne Antoine (1996), est sans doute le problème de la croissance démographique. En effet, Dakar n'a pas échappé à la logique démographique de l'urbanisation car n'étant pas suffisamment préparée à accueillir un flux important de population. On assiste alors à la dégradation progressive des conditions de vie des citoyens.

1.2.5 Comparaison de la planification des villes d'Afrique subsaharienne à des métropoles d'Amérique Latine et d'Asie

La démarche comparative s'impose afin de mettre en évidence les réalités propres aux villes d'Afrique subsaharienne et les autres métropoles d'Amérique Latine et d'Asie afin de dégager les grandes tendances de l'évolution des villes. Cette démarche permet de comprendre les spécificités propres à chaque zone géographique et de la façon dont la planification urbaine

s'est opérée au fil du temps. Cette comparaison permet, selon Dupont et Pumain (2000), de vérifier d'une part les différents processus les uns des autres selon la taille et d'autre part de s'interroger sur les questions de seuils, de continuités et de ruptures.

Pour Leimdorfer (1999), Abidjan souffre aujourd'hui d'une planification urbaine avec un développement relativement « anarchique » et spontané, visible par la présence de nombreux quartiers précaires et par la croissance proliférante du commerce informel. Cette forme d'urbanisation a été héritée de la colonisation qui a engendré de forts contrastes entre quartiers européens et indigènes. Cette situation se retrouve à Kampala, où la colonisation a permis une segmentation morphologique de l'espace qui repose sur des systèmes de normes architecturales et urbanistiques différents. Dans un premier temps, la ville « blanche », qui fait l'objet d'un aménagement volontariste reposant sur la ségrégation socio- raciale et le zonage fonctionnel. Ce dernier est responsable de la création d'étendues homogènes. Et de l'autre, à l'ouest de l'agglomération, dans la capitale des Baganda (le kibuga), la résistance africaine au projet urbain britannique, maintient un paysage marqué par le désordre apparent, la voirie mal hiérarchisée et l'irrégularité du bâti. Ce dernier montre une relative mixité puisque des maisons de maître en dur et toit de tuile jouxtent des cases plus précaires (Calas, 2000).

A Bogota par exemple, l'intensité de la ségrégation résidentielle est organisée selon un schéma nord/sud et les formes de production du logement en vigueur, très segmentées, génèrent de très fortes hétérogénéités dans l'occupation de l'espace métropolitain ; elles dessinent une carte des densités, bien éloignée du modèle concentrique classique dans les métropoles du Nord. A partir du milieu des années 1970, sous l'effet de la transition démographique et d'une baisse d'intensité des flux migratoires, Bogota entre dans une phase de croissance moins rapide (un peu supérieure à 3 % par an), et le front d'urbanisation franchit les limites du District. Le modèle de développement spatial périphérique de la période de croissance démographique rapide cède progressivement place à un nouveau modèle de développement métropolitain. La dynamique d'urbanisation de Bogota implique les communes limitrophes (Soacha, Chia, etc.) sur lesquelles s'exerce l'étalement urbain, mais aussi des communes plus éloignées comme Madrid qui polarisent le processus de métropolisation (Dureau, 2000).

Dupont et Pumain (2000), expliquent que le fait urbain se distingue le long des voies de communication. Pour cela, elles distinguent deux types d'étalement urbain : le schéma d'expansion urbaine en « doigt de gants » de l'agglomération de Paris par exemple ou en « ailes de moulin » de Santiago du Chili correspondant à un développement de la ville le long

des axes de communication routiers et ferrés. Il s'agit en fait d'un développement concentrique en fonction des isochrones, c'est-à-dire à une distance temps bien précis du centre. Le même scénario se présente à Delhi, où la croissance démographique de la ville s'est accompagnée d'une expansion spatiale de l'agglomération urbaine par annexion de zones rurales se trouvant sur les grandes voies de communication (Dupont, 2000).

A Kampala, l'avancée de la tache urbaine le long des axes de communication précède souvent le modèle d'étalement en tache d'huile, par remplissage des espaces vides. A Moscou, ce scénario semble un peu différent. Dans cette métropole, la tache urbaine a pris la forme d'une « pomme de terre germée », avec quelques excroissances au-delà de l'anneau autoroutier qui délimitait l'agglomération urbaine principale dans un « cercle sensiblement oblong » (Dupont et Pumain, 2000).

Les contraintes du site (accidenté, présence de reliefs, etc.) peuvent limiter l'évolution de la ville et induire des déformations spécifiques de la tache urbaine comme à Quito, ou à Bogota. La présence d'un fleuve peut également orienter l'expansion urbaine selon une direction privilégiée, comme observé pour Le Caire et la ville d'Alépé en Côte d'Ivoire.

Par contre, à Sao Paulo, le processus de transformation permanente de la ville contraint les plus pauvres à se rabattre sur des localisations toujours plus lointaines ou sur des terrains urbains très précaires (sur les flancs des collines). L'expansion urbaine irrégulière et les investissements publics qui en découlent, non seulement ne garantissent pas toujours le maintien sur place des plus pauvres, mais ouvrent de nouveaux espaces au marché immobilier formel destiné aux strates plus aisés (Menna-Barreto, 1998). Par ailleurs, à Bafoussam, au Cameroun, les fonctions urbaines sont principalement résidentielles, commerciales, agricoles et industrielles. Cette manière de planifier la ville, entraîne de nombreuses activités informelles qui se manifestent le long des rues par des activités commerciales atteignant 70 à 90 % de l'emploi non agricole (Makamté, 2018).

En outre, à Delhi, la prolifération des lotissements illégaux a contribué de manière décisive au développement des périphéries. Ces lotissements s'étant développés hors de tout règlement d'urbanisme, ils ne sont pas reconnus par la municipalité et ne peuvent donc pas bénéficier d'infrastructures et de services. Certains de ces lotissements, implantés dans la ceinture agricole, atteignent la taille de villes moyennes (30 000 à 50 000 habitants). Alors qu'à Old Delhi, le centre historique est affecté par un double mouvement. Un dépeuplement résidentiel est en cours, tandis que les établissements commerciaux et les ateliers industriels ont proliféré, en totale contradiction avec les objectifs du schéma directeur d'urbanisme (Dupont, 2000). La

raréfaction à Bogota, des terrains urbanisables à moindre coût et une compétition accrue pour les terres avec les programmes de logements pour classes moyennes tendent à limiter la part de l'auto-construction illégale dans la production de logement au sein du District et à transférer maintenant l'urbanisation illégale sur les communes limitrophes (Dureau, 2000).

El Kadi, (2000) nous montre l'exemple particulier d'une planification qui semble avoir « réussi ». En effet, dans le noyau central de la ville du Caire 50 %, des villas (170 sur 270) furent rasées et remplacées par des immeubles de rapport dont trente tours. 50 lots de 200 m² furent subdivisés en lots plus petits et les surélévations des anciens immeubles ont multiplié le coefficient d'occupation du sol par 10. Ainsi, le nombre d'emplois offerts à Zamalek en 1986 a atteint 14 500, la population active résidante s'élevait à 8 400 travailleurs, avec un taux d'emploi de 1,7%, ce qui confirma Zamalek dans sa vocation de pôle économique. Entre 1980 et 1992, le paysage urbain se transforme profondément. Le tiers des villas et petits immeubles (500 sur 1 500) furent démolis et remplacés par des tours, plus de 200 bâtiments y furent surélevés. C'est dire que presque la moitié du parc construit en 1950 a été rénovée en 12 ans.

Au regard des différentes comparaisons, il ressort que les formes d'urbanisation peuvent contraindre à l'étalement urbain avec des différents modes de peuplement des périphéries. En revanche, les contextes géographiques différents, d'un endroit du globe à un autre, peuvent contraindre le mode de planification de la ville. Cependant, les politiques d'expansion restent quasiment similaires selon que l'on se trouve en Amérique latine ou en Afrique subsaharienne. Dans les métropoles d'Afrique subsaharienne, l'urbanisation des périphéries reste informelle et similaire d'une capitale à l'autre. La plupart des lotissements qui s'y trouvent sont réalisés sans plan d'urbanisme d'ensemble, bafouant ainsi toutes les règles d'urbanisme classique. Les corollaires de cet urbanisme de faite, sont la naissance de vastes quartiers illégaux parfois dans des zones non aedificandi, à l'image des townships de Johannesburg et le vaste quartier de Bardo à San-Pédro en voie de restructuration.

En somme l'état de l'art fait donc ressortir la question de la forte croissance démographique des pays sous-développés et les problèmes qu'elles suscitent (inadéquation entre l'offre et la demande dans les secteurs sociaux, manque d'équipements, faiblesses des investissements, etc). Ces écrits ont le mérite de dégager les effets induits de la planification urbaine mal élaborée et qui ont pour conséquence une occupation anarchique de l'espace. Nous constatons, dans la plupart des écrits relatifs aux villes africaines et à la gestion de leurs

modes de planification urbaine, que les problèmes rencontrés pour une zone géographique donnée sont les mêmes dans presque toutes les villes des métropoles d'Afrique Subsaharienne. Cette même tendance se rencontre également en Amérique Latine. Par contre, les villes Asiatique se différencient des deux autres, du fait que la transition démographique a accéléré le fait urbain.

Le recours à la décentralisation par le biais de la communalisation et le mode de gouvernance participative des acteurs locaux n'ont pas encore réussi à faire sortir la ville africaine, et ivoirienne en particulier, de ces maux. La crise économique et la mauvaise gestion des biens publics ont pour conséquence l'augmentation du taux de chômage. Aussi, la nécessité d'y faire face s'impose-t-elle à nos gouvernants. Avec les politiques urbaines inadaptées, des administrations incompétentes, des services urbains défaillants, une démographie croissante, les villes africaines sont presque partout comme étranglées par des problèmes sociaux. En Côte d'Ivoire, depuis la crise économique survenue en 1980 avec l'avènement des Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) encouragés par les structures d'aide au développement qui ont conduit à un arrêt brusque des différents projets de planification et aussi avec les effets de la crise militaro-politique de 1999-2011, la quasi-totalité des villes sont confrontées à de nombreux dysfonctionnements similaires à ceux évoqués ci-dessus. Subséquemment, les recherches en urbanisation ont très peu mis l'accent sur les effets de la planification urbaine dans le développement des villes du Grand Abidjan. Notre étude tentera d'apporter une modeste contribution à la science, en montrant les raisons de l'échec des programmes de planification urbaine dans les villes environnantes du Grand Abidjan à travers le système de planification urbaine et le mode de gouvernance adopté par ces villes, qui mettent en mal le développement des villes ivoiriennes.

C'est donc en termes « d'enjeux » à l'horizon 2030 que se pose la question de la planification urbaine en Côte d'Ivoire et la manière dont celle-ci est élaborée et programmée. Ces « enjeux » portent à la fois sur l'organisation de la société, le renforcement du pouvoir étatique et la maîtrise de l'espace national.

2. PROBLEMATIQUE

Dès son accession à la souveraineté internationale, la Côte d'Ivoire a choisi l'aménagement du territoire comme cadre de définition et outil de mise en œuvre de sa politique économique et sociale (Atta, 2000). Ainsi, la planification a été pratiquée sans discontinuité depuis 1962, date de démarrage du premier plan de développement économique et social (1962/1964)⁴. Les sept premiers plans ont été élaborés et mis en œuvre selon une approche centralisée (descendante), sectorielle et essentiellement pilotée par l'administration publique.

Cette approche a axé ses choix de développement sur Abidjan et sa région dans un premier temps. Subséquemment, de nombreuses localités dont les périphéries furent le siège d'une intense activité agricole, accèdent au statut de ville et de chef-lieu de circonscription administrative (Loba, 2009). Ce dynamisme en lien avec le développement de l'économie de plantation a suscité d'importants flux migratoires en direction de la ville d'Abidjan et ses environs, désormais perçus comme des centres de diffusion du progrès et du développement. Du fait de leur statut de villes pionnières et des potentialités économiques, Abidjan et sa région accumulent de plus en plus de population et soumettent l'espace à de multiples contraintes.

En vue de mieux gérer et coordonner cette croissance, le développement spatial de la région d'Abidjan a été guidé, depuis l'origine, par des documents de planification :

- Le plan de 1928 alors que la ville ne comptait que 5 000 habitants ;
- Le plan Badani (1952) qui coïncide avec l'ouverture du Canal de Vridi en 1951 et qui annonce le futur développement portuaire et industriel de la ville ;
- Le plan Setap (1960) vise à structurer l'agglomération qui se développe ;
- Les études socio-économiques Sema (1963-1965) prolongées par le schéma de structure du BNETD en 1969 et marquées par la première prise de conscience du caractère explosif et durable de la croissance de la ville ;
- Le plan d'urbanisme de l'AURA en 1974 ;
- Les perspectives décennales de développement urbain d'Abidjan, élaborées dans la période (1978-1979) par SCET internationale ;
- Le schéma de structure à long terme, élaboré en 1985 par l'atelier d'urbanisme d'Abidjan.

⁴La Côte d'Ivoire étant en pleine croissance économique due à la bonne vente des matières premières agricoles principalement le café et le cacao, l'Etat multiplie les grands projets de développement et élabore les premiers plans de développement urbain.

Cette manière de planifier (avec des projets programmés sur un horizon de quatre ans), s'est avérée de moins en moins efficace face à un environnement économique aléatoire.

Cependant, à la fin de la décennie 1970, sont apparus des programmes de stabilisation et des Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) soutenus par les partenaires au développement. Ces différents programmes ont affaibli les programmes de développement urbain et ont amené les pouvoirs publics à repenser le système de planification afin de mieux l'adapter au contexte de l'époque. C'est ainsi que le schéma directeur du Grand Abidjan voit le jour en 2000. Il a pour objectif d'impulser une nouvelle dynamique au processus de planification qui s'est essoufflé à cause de la crise économique. Ce schéma directeur couvre, en plus des 10 communes de la ville d'Abidjan, les centres périphériques que sont Bingerville, Anyama, Grand-Bassam et Songon⁵.

Malgré cette volonté de l'Etat, les villes du Grand Abidjan sont de plus en plus en proie à des crises de divers ordres. Bien que la planification soit en principe source de progrès et de développement, les villes continuent à connaître des difficultés en termes d'infrastructures, de commodités de services, d'emploi, etc. Pire, l'état physique de ces communes s'est de plus en plus dégradé (insuffisance d'aménagement de l'espace urbain, déficit en équipements et services de base, dégradation des cadres et conditions de vie).

Avec le développement fulgurant de la ville d'Abidjan, les pouvoirs publics ont ainsi rencontré des difficultés dans la mise en œuvre des plans, impactant le développement de certaines villes environnantes du Grand Abidjan. Nous nous posons alors la question suivante : Pourquoi pareille situation arrive-t-elle ? Pourquoi ces villes n'arrivent-elles pas à devenir des centres secondaires autonomes malgré les nombreux plans élaborés ?

Nous sommes préoccupés par l'insuffisance de développement de ces villes du Grand Abidjan ayant eu toute l'attention de la part des pouvoirs publics. C'est en ce sens que notre étude intitulée : Planification urbaine et développement du Grand Abidjan : cas des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam ; nous apparaît ainsi comme une piste de réflexion afin d'apporter notre modeste contribution aux actions de développement de la région d'Abidjan.

Le problème qui découle de ces constats est le suivant : Bien que le Grand Abidjan ait bénéficié de plusieurs programmes de planification urbaine, ses villes environnantes éprouvent de réelles difficultés à amorcer leur développement urbain.

⁵ Reference : voir décret d'approbation du SDUGA de 2000, Décret N°2000-669 du 06 Septembre 2000.

La question de départ qui fonde ainsi notre étude est : Quelles sont les raisons de l'échec des programmes de planification urbaine dans les villes environnantes du Grand Abidjan ?

Pour définir des options stratégiques, qui vont engager la vie quotidienne de millions de personnes sur des décennies, il est nécessaire de débattre et de se poser des questions fondamentales comme :

Quel est le processus de création des villes environnantes du Grand Abidjan ?

Les différents plans d'urbanisme directeurs réalisés favorisent-ils réellement le développement des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam ?

Quelles sont les failles du mode de gouvernance adopté dans les villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam ?

3. OBJECTIFS

3.1 Général

Montrer les raisons de l'échec des programmes de planification urbaine dans les villes environnantes du Grand Abidjan afin d'améliorer le système de planification urbaine et de gouvernance des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam.

3.2 Spécifiques

- Etudier le processus de création des villes environnantes du Grand Abidjan ;
- Déterminer les facteurs obstacles à l'exécution des plans d'urbanisme directeurs ;
- Analyser le mode de gouvernance mis en place dans les villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam.

4. CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE

La théorie du développement endogène (Friedman 1963, Aydalot 1985)

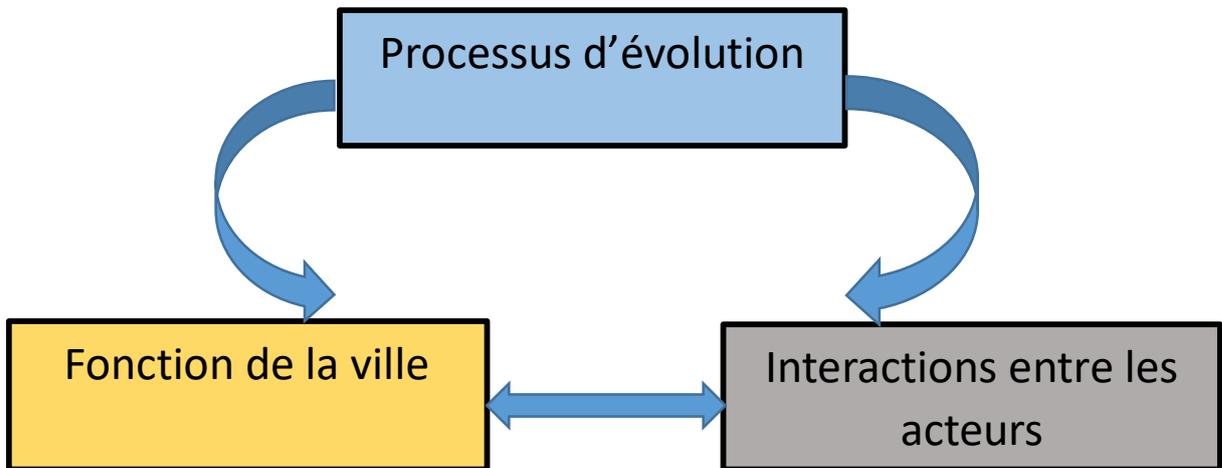
Les théories, utilisées pour expliquer le retard de développement des villes moyennes, foisonnent et sont à la croisée de plusieurs sciences dont l'économie, la sociologie, l'anthropologie, etc. Dans les pays du Nord comme ceux du Sud, ces théories ont fait l'objet de plusieurs réflexions qui expliquent les inégalités de développement dans l'espace et qui favorisent le retard des espaces excentriques et marginalisés (Trembley, 1999).

Cette thèse s'appuie la théorie du développement endogène, développée par les auteurs tels que (Friedman 1963, Aydalot 1985). Le but essentiel de cette théorie est de réduire les inégalités entre la région centrale et les périphéries afin de permettre une participation plus active de la communauté dans le processus de développement de la région. Ce processus prend sa source dans la valorisation des ressources naturelles de l'espace, avec un perpétuel souci de protection de l'environnement et met en interaction les savoir-faire locaux et culturels des populations qui y vivent. Cette théorie met en relation les besoins et les aspirations des populations dans un espace donné. Le concept de développement endogène se pose donc comme un rempart au concept de développement de l'économie classique sur lequel est basé le modèle actuel de développement des pays du Nord. Il constitue en ce sens, une réponse aux problèmes mis en relief par l'analyse centre-périphérie (Trembley, 1999). Le centre est caractérisé par une offre de biens et de services et la périphérie, un lieu de forte demande où les populations sont utilisatrices. Penser en termes de centre et de périphérie permet une réflexion sur l'interaction entre les lieux du monde : des liens de dépendance réciproque où les inégalités sont la règle, mais qui ne fonctionnent pas en sens unique (Grataloup, 2004).

Les facteurs entravant le développement des pays du Sud peuvent être économiques, géographiques, institutionnels, humains. Nos pays subissent ainsi la domination, l'exploitation de leurs ressources et l'échange est inégal. Or, ce sont ces mêmes ressources et potentialités que met en relief cette théorie pour un développement harmonieux entre centre et périphérie qui prend en compte plusieurs facteurs environnementaux et les aspirations des populations.

Cette théorie s'applique dans le cadre de notre réflexion, en permettant de mettre en évidence une étude micro-géographique comparant trois villes moyennes aux aspects et aux trajectoires différentes, en s'appuyant sur un schéma de référence : le modèle (Alain, 1984).

Selon la taille des villes, le modèle utilisé repose sur trois (3) postulats qui sont : le processus d'évolution, les fonctions de la ville et les interactions entre les différents acteurs de la ville.



Source : Alain, 1984

Figure 2 : Modèle de géographie comparée

D'abord le processus d'évolution : il apparaît déterminant pour résoudre le retard de développement des villes car elle constitue une rupture formelle avec les idéaux de l'impérialisme colonial qui tend à piller les ressources et à asseoir une domination permanente des pays du Nord sur ceux du Sud. Cette vision impérialiste est de loin occultée par ce modèle qui donne au milieu la pleine capacité de ces ressources afin de se développer. S'opposant à l'économie du marché, ce modèle qui repose sur la théorie de développement endogène rompt le lien avec l'économie de pillage. Cette maximisation du profit à tout prix, va être mise de côté car elle n'assure aucune considération des aspects territoriaux, bafouant ainsi les valeurs locales et culturelles.

Ensuite les fonctions de la ville : elle permet d'analyser les fonctions assignées à la ville dès sa création et le modèle de planification mis en œuvre afin de cerner les contours qui ont motivés la conception des plans. La mise en œuvre de ce modèle, nécessite l'implication effective des pouvoirs publics. Ce type d'implication débouche sur un développement par le bas (Clyde Weaver), sur un développement décentralisé (Bernard Planque), ou un développement ascendant (Michel Bassand). Cette forme de développement tend à s'émanciper de la toute puissante administration qui centralise toutes les prérogatives à son niveau. Cela suppose que l'Etat doit accompagner les communes à mettre en place leur programme de planification par la méthode d'assistance-conseil aux collectivités.

Enfin, les interactions entre les acteurs : Plusieurs acteurs interviennent dans la gestion de la ville à savoir : les autorités déconcentrées, les structures décentralisées, les opérateurs économiques, les bureaux d'études et les populations. Dans cette approche, les pouvoirs publics ne sont plus maîtres absolus dans la gestion du territoire car cette nouvelle donne les oblige à transférer certaines prérogatives à de nouveaux acteurs locaux, distincts de ceux du pouvoir central. Cette théorie est à l'origine de la naissance de la décentralisation qui a connu une avancée notable en France ces dernières années et qui a permis aux petites communes rurales de redynamiser leur potentiel développement. Appelée également autocétré ou « agropolitain », le développement endogène est pour Friedman, « l'expression de la foi dans l'aptitude d'un peuple à progresser dans la direction qu'il a choisie ». Introduite en Côte d'Ivoire depuis 1980, ce n'est qu'au cours des vingt dernières années que ce processus a été réellement engagé. Certes, la volonté politique est perceptible mais le manque de moyens financiers, cumulé à une trop grande ingérence du pouvoir central, fait toujours défaut.

Par ailleurs, cette théorie permet de mettre en place les bases d'un développement participatif qui intègre les élus locaux dans l'aménagement et dans le processus de planification de leur ville. La ville apparaît davantage comme une machine à faciliter les relations. Elle est transformation sociale, diversification des rôles et des relations dans un cadre élargi. Cette théorie, nous permet de définir les hypothèses de recherche afin de faire ressortir les facteurs à la base de l'échec des nombreux programmes de planification qui ont été mis en œuvre dans le Grand Abidjan.

5. HYPOTHESES DE RECHERCHE

5.1 Hypothèse générale : notre thèse

Le retard des villes du Grand Abidjan est dû à une planification ascendante essentiellement pilotée par l'Etat.

5.2 Hypothèses testables

- Le processus de création recèle en lui-même les germes du retard des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam ;
- Les villes sont sous-développées à cause de la nature des plans qui sont exécutés ;
- Les dispositions d'ordre administratif et institutionnel constituent des failles au système de gouvernance.

6. METHODOLOGIQUE DE RECHERCHE

6.1 Echelles et unités d'observation

Elles sont définies comme les différentes échelles de collecte et de traitement des informations. Nous avons deux échelles d'étude : l'échelle globale, prise au niveau des communes (Anyama, Bingerville et Grand-Bassam) et l'échelle de détail, prise au niveau des quartiers de chaque commune. Selon le découpage établi par l'Institut National de la Statistique, les villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam comptent respectivement 10, 16 et 10 quartiers. L'unité d'observation de base se situe ici à l'échelle communale. Ces unités d'observation vont permettre d'identifier les conditions de vie des populations, l'élaboration des projets de développement, le système de gouvernance et le processus de création de la ville.

Les unités d'observation sont :

- *Les services de base*

La collecte des données a particulièrement pris en compte les services utilisés, principalement par la population. Elle concerne particulièrement les services administratifs, les établissements scolaires, les structures sanitaires et les infrastructures socio-économiques.

Ces structures jouent un rôle majeur dans l'amélioration du niveau de vie dans la commune. Elles participent également à l'animation du secteur urbain et d'elles dépendent, en effet, le rayonnement et l'attractivité de la ville sur les populations.

- *Les activités économiques*

Zones à forte densité de population, ces villes attirent généralement des fonctionnaires qui y résident compte tenu de leur proximité avec la ville d'Abidjan. Les activités économiques sont essentiellement dominées par le secteur informel, notamment le commerce l'artisanat, l'agriculture, le transport et divers autres services.

- *L'habitat*

Selon Georges (1974), l'habitat est l'élément témoin de la modernisation de la vie urbaine. Il permet d'appréhender les bonds qualitatifs du développement urbain, et ce, de par l'architecture, la qualité des matériaux de construction et le niveau d'équipement.

6.2 Description et étude des variables d'analyse

Les variables d'études sont des informations ou des indicateurs permettant de vérifier les hypothèses afin d'atteindre les objectifs fixés. Dans le cadre de cette étude, les variables se rapporteront à deux ensembles :

Les variables liées au processus de fondation des villes et à leurs niveaux de dotation en équipements,

Les variables liées à la nature des plans et au mode de gestion des villes.

6.2.1 Les variables relatives au processus de fondation des villes et à leur niveau de dotation en équipement

Les variables spatiales permettent de connaître les fondements de la ville ; mais aussi de faire un état des lieux du niveau d'équipement de ces villes depuis leur création. Ces informations donnent par ailleurs des indicateurs précieux sur le milieu physique, le processus historique et enfin sur les équipements socio-économiques pré- et postcoloniaux.

Concernant le milieu physique

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none">- La superficie et les limites de la ville- La variation pluviométrique	<ul style="list-style-type: none">- La morphologie du site- Les unités topographiques constituant l'assiette du site

Fondement historique et situation socio-économique

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none">- L'effectif de la population- Le taux d'accroissement moyen annuel de la population- Les années de création des villes- La structure par âge, par genre et par nationalité de la population- L'évolution de la densité de population	<ul style="list-style-type: none">- Le mode de peuplement- Les catégories socio-professionnelles- la nature et le type d'activités économiques de la ville- L'histoire coloniale des villes- Les fonctions occupées par ces villes

Au niveau des équipements

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Le kilométrage de voies bitumées - Le nombre de forages et leur date de mise en service - La capacité des forages, le taux de couverture - Le nombre de ménages abonnés et non abonnés en eau et en électricité - La longueur du système d'égout - Le nombre de ménages connectés au service d'assainissement et le taux de couverture - Le nombre d'établissements sanitaires - La capacité d'accueil des établissements sanitaires et scolaires - Le taux de couverture des établissements sanitaires et scolaires - Le nombre d'abonnés téléphoniques 	<ul style="list-style-type: none"> - Le type et l'état de la voirie - La qualité du service et l'état du réseau d'eau et d'électricité par quartier - La qualité du réseau d'assainissement - La localisation et l'état des établissements scolaires par commune - La localisation des établissements sanitaires - l'état des centres hospitaliers - La typologie et la fonction des services administratifs - La qualité du service téléphonique - La qualité des services touristiques - L'état des équipements touristiques - La localisation des sites touristiques - Les plans d'urbanisme de détail - Les plans d'urbanisme directeur

6.2.2 Les variables liées à la nature des plans et au mode de gouvernance

Ces types de variables permettent de cerner les questions essentielles auxquelles sont confrontées nos villes. Ils permettent par ailleurs de faire un diagnostic sur l'état de la planification urbaine dans les villes du Grand Abidjan. Ces variables que nous analyserons sont de quatre types et concernent : la nature des plans, les opérations d'aménagement foncier, l'état du foncier urbain et le mode de gestion des collectivités locales.

Nature des plans

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Le périmètre couvert par les PUD - Le nombre de superficie développée (ha) par année - L'évolution de la tâche urbaine - Le nombre de lots mis en valeur et non mis en valeur - La densité d'occupation de l'espace - La superficie des lots à urbaniser - La quantité des espaces verts consommés 	<ul style="list-style-type: none"> - Les types et la nature des constructions envisagées - La typologie des quartiers - Le type d'habitat et sa localisation - Le cadre juridique et réglementaire du PUD - Le mode d'exécution des PUD - La dynamique des nouveaux fronts d'urbanisation - Les types de planification adoptée par les PUD - Les stratégies autochtones de gestion du foncier - Les motifs de la mise en place des PUD - Les orientations des PUD - La méthode de mise en œuvre des PUD - Les budgets alloués pour l'exécution des PUD

Les opérations d'aménagement foncier

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none"> - La fréquence d'exécution des programmes de développement - Le nombre de quartiers bénéficiaires - Le nombre de lots créés par opération de lotissement - Le nombre de lotissement approuvés - Le nombre de programmes effectués 	<ul style="list-style-type: none"> - Le type de lotissement et leurs procédures d'approbation - Le mode d'équipement des lotissements effectués - Les acteurs du lotissement - Le type de gestion foncière - La qualité des acteurs de la chaîne foncière

L'état du foncier urbain

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de litiges fonciers - Le nombre de quartiers précaires régularisés - Le niveau de réserve foncière par espace vert naturel 	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité foncière des villes - Types de marchés fonciers - Mode de mise en valeur de l'espace morcelé - Type de litige foncier - Mode de règlement des litiges fonciers - Qualité des protagonistes - La purge des droits coutumiers

La gestion des collectivités locales

Variables quantitatives	Variables qualitatives
<ul style="list-style-type: none"> - Le niveau du budget - Les montants des recettes fiscales, des recettes de prestation et du revenu du patrimoine - Le niveau de la subvention de l'Etat - La part de la subvention de l'Etat dans le Budget - La part des partenaires au développement dans le financement des équipements urbains - Le montant des investissements 	<ul style="list-style-type: none"> - La source des financements - Les principaux partenaires - Les acteurs et initiateurs du développement urbain et leurs réalisations - Les contribuables - La nature et la typologie des investissements - Les procédures administratives de mobilisation (stratégies de collecte des fonds et de décaissement des fonds) - Les secteurs de la vie socio-économique ciblés par les investissements (les affectations budgétaires des mairies) - Les projets ciblés par les programmes triennaux

6.3 Techniques de collecte des données

Dans le cadre de cette recherche, quatre techniques ont été utilisées pour la collecte des informations. Nous avons eu recours à la recherche documentaire, à l'observation directe, à l'inventaire et enfin à des enquêtes conduites à l'aide de guides d'entretien. La recherche sur internet a aussi été abondamment utilisée et elle nous a permis de consulter les ouvrages de plusieurs spécialistes sur les questions de planification urbaine.

6.3.1 La recherche documentaire

C'est essentiellement auprès de divers services des administrations publiques et privées (Ministère de l'intérieur, Ministère de la construction, collectivités locales, BNETD, etc.) que nous avons eu accès aux données nécessaires à l'aboutissement de cette recherche. Ces données sont pour l'essentiel des statistiques se rapportant aux rapports généraux des experts, à la démographie, à la décentralisation, à l'environnement urbain de la ville, mais aussi aux différents budgets d'investissements alloués aux ministères, aux rapports financiers des services techniques. De façon pratique, cette recherche a constitué une composante essentielle et importante des procédés d'investigation utilisés dans le cadre de cette étude. Les axes de réflexion théorique et méthodologique de l'analyse documentaire ont eu comme vecteurs disciplinaires : la géographie urbaine, l'histoire, la démographie, l'économie du développement, la statistique et la géographie des transports. En tant que principal outil d'investigation, la recherche s'est effectuée tout au long de l'étude et a porté sur une littérature aussi diverse que variée, portant pour l'essentiel sur les ouvrages d'étude urbaine.

De façon spécifique, les sources documentaires consultées ont fait références aux ouvrages relatifs à l'histoire de la fondation des villes étudiées en partant de l'époque précoloniale jusqu'à l'aube des indépendances. Ces sources documentaires ont été consultés dans les bibliothèques telles que la BNCI et l'ANCI. Les ouvrages et articles relatifs aux obstacles liés au développement des villes moyennes en général et en particulier à la région du Grand Abidjan ont été pour l'essentiel consultés à l'IRD et au CERAP. Les études relatives aux différents plans exécutés dans la région d'Abidjan, au rôle de l'administration et des partenaires au développement dans la mise en œuvre de ces programmes de développement, les budgets d'investissement des communes et les textes liés à la décentralisation des villes ivoiriennes ont été consultés les CDI du Ministère du budget et des finances, de la Direction de l'Urbanisme, de la DGDDL et de la DUDT du BNETD. Enfin, les moteurs de recherches tels que Métoplis et Ecogéo ont été également utilisés afin de connaître l'évolution des villes dans le temps.

6.3.1.1 Les sources statistiques

Ces différentes investigations nous ont amenés à consulter les annuaires de l'Institut National de la Statistique (INS). Les statistiques nous ont permis de quantifier les éléments d'analyse afin de comprendre l'ampleur de ceux-ci dans la comparaison entre les villes. En ce qui concerne les premières données statistiques, nous avons recueilli auprès des services spécialisés de l'INS, les résultats portant sur le RGPH de 1988, 1998 et de 2014. Ces données sont pour l'essentiel des statistiques se rapportant à la démographie, à l'éducation, à l'économie, aux équipements collectifs, à l'habitat et à l'environnement.

Elles nous ont permis de disposer, dans le cadre de notre étude, d'éléments statistiques essentiels pour une étude géographique. Ces données nous ont également permis d'observer et d'analyser de façon précise et diachronique la complexité des phénomènes spatiaux. Cependant, leurs interprétations devront se faire de manière cohérente et critique.

6.3.1.2 Les sources cartographiques

Les bases de données cartographiques du Centre d'Informations Numériques et Géographiques (CIGN) du BNETD ont été essentielles pour la réalisation de notre étude. La présence d'une carte dans une étude géographique permet en effet de décrire de manière approfondie les réalités spatiales observées (phénomène physique, humain et économique). Elle est aussi un outil d'aide à la décision car elle permet de vérifier avec exactitude la localisation et la toponymie des sites habités et les zones d'investissements prioritaires. Elle permet également d'observer les discontinuités spatiales de divers phénomènes (Loba, 2009).

Cette étude a eu recours à plusieurs types de cartes :

- Les cartes de bases : Elles renferment les données physiques, topographiques, démographiques et économiques. Ces cartes ont été consultées pour la plupart à la bibliothèque de l'IGT.
- Les photographies aériennes : C'est par le biais des photothèques du CIGN que nous avons pris connaissance des différentes photos aériennes. Le traitement de ces photos nous ont permis de confectionner les cartes. Ces photos ont également montré l'évolution des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam sur trois périodes, à savoir 1980, 2000 et 2017. Elles mettent en évidence les pratiques sociales à différentes époques, les modes d'habitat et la structure des différentes villes étudiées.

- Les Schémas d'Urbanisme Directeur du Grand Abidjan (SDUGA) : Ils couvrent une grande région homogène composée, soit d'une très grande ville et de l'ensemble des villes satellites, soit tout simplement un ensemble de villes contiguës. C'est un document graphique prioritaire pour la planification du développement d'un territoire. Ces plans ont été, pour la plupart, consultés auprès du Ministère de la Construction et de l'Urbanisme.

La ville d'Abidjan a connu plusieurs plans qui s'échelonnent de façon suivante :

- Le plan d'aménagement de la ville d'Abidjan de 1928
- Le plan BADANI de 1952
- Les études SEMA en 1963
- Le schéma de structure du BNETD de 1969
- Le plan d'aménagement de l'AURA en 1974
- Les perspectives décennales de 1979
- Le schéma de structure à long terme de 1985
- Le schéma directeur de 2000 à l'échelle 1/150000ème
- Le schéma directeur d'urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) de 2014 a permis d'extraire des données détaillées au niveau de l'occupation des sols, de connaître les projets en cours ainsi que les projets à moyen et long terme.

Ces différents plans nous ont permis de comprendre la ville d'Abidjan et sa région depuis sa fondation jusqu'à l'époque actuelle. Leur analyse retrace l'histoire des villes étudiées, leurs diverses fonctions, mais permet surtout de comprendre les changements intervenus entre une planification et une autre. Ces analyses nous ont donné des indications utiles sur l'impact de la planification dans la région d'Abidjan.

- Les plans d'urbanisme directeur : Ces plans sont élaborés à l'échelle des villes moyennes comme celles étudiées. Les plans consultés sont les PUD d'Anyama 1987, Bingerville 1980 et 1991 et Grand-Bassam, 1987, 1991 et 2017. Les PUD complètent le schéma d'urbanisme directeur qui, normalement le précède, en précisant pour le secteur ou le quartier qu'il couvre, le détail de l'organisation urbaine et les règles d'utilisation des sols. Malheureusement, ces plans n'ont jamais été approuvés, à l'exception de celui de Grand-Bassam 2017.

6.3.1.3 Les sources administratives et des bureaux d'études

Ces rapports ont été surtout produits par les ministères et les bureaux d'études tels que le BNETD et la JICA. Plusieurs rapports relatifs à l'urbanisation, à la gestion des villes et leurs potentiels de développement, à la restructuration des bidonvilles sont ainsi produits chaque

année. Les différents rapports des PUD du Grand Abidjan, ainsi que des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam, ont été également consultés. Ils nous ont permis de connaître les projets de développement réalisés et ceux projetés dans le futur afin de voir leur impact sur le cadre de vie des populations.

6.3.1.4 Les services de l'administration territoriale

6.3.1.4.1 Les services municipaux

Dans chacune des villes étudiées, nous nous sommes rendus auprès des services de l'administration décentralisée, avec lesquels divers registres ont été consultés. Les registres obtenus auprès des secrétariats généraux nous ont renseignés sur la planification des projets de développement. Les services financiers nous ont aussi fournis des documents relatifs à la mobilisation des ressources financières et à la composition du budget communal.

Nous avons également consulté des documents sur les stratégies de mobilisation des fonds, ainsi que sur les stratégies de développement mises en exécution. Au niveau des services techniques, nous avons pu obtenir des informations relatives aux équipements fonctionnels, à la gestion du domaine foncier, aux dispositions relatives à l'aménagement urbain, aux dispositions financières et règlementaires, ainsi que sur l'élaboration des programmes triennaux.

6.3.1.4.2 Le ministère de l'intérieur

C'est à ce ministère que revient la gestion des collectivités décentralisées par le biais de la Direction Générale de la Décentralisation et du Développement Local (DGDDL). Les divers rapports et annuaires statistiques consultés nous ont permis de comprendre la gestion des villes, et les objectifs visés par l'Etat pour leur développement.

Auprès de cette direction du Développement Local, nous avons pu obtenir des informations sur l'élaboration, l'exécution, le contrôle et l'évaluation des plans et programmes de développement des Collectivités Territoriales ainsi que le processus de contrôle des budgets. La direction chargée du personnel nous a également fourni des informations sur le personnel affecté par l'Etat auprès des collectivités. Cette base de données, nous a permis de savoir la qualité des agents sur le terrain.

6.3.1.4.3 Les services chargés de divers réseaux de distributions

Les réseaux de distribution de services, comme la SODECI et la CIE, nous ont apporté des informations concernant l'adduction en eau potable, la fourniture de l'électricité et les réseaux de voirie. Le BNETD et les services techniques nous ont également renseignés sur les différents réseaux de voirie.

6.3.1.4.4 Le ministère de la construction

C'est auprès de ce ministère que nous avons pu obtenir l'essentiel de nos informations, par le biais de ses antennes régionales et de ses directions comme celle de l'urbanisme et celle du domaine urbain. Les textes de lois, les arrêtés et leurs modifications (les textes sur les domaines, le foncier, le code de l'urbanisme, les lois sur la planification urbaine) ont été consultés auprès de ce ministère. Leurs analyses nous ont permis de comprendre les processus de transformation de la ville. Ces lois sont d'une importance capitale dans le processus de développement des villes car leur application permet une modification de l'espace urbain. Les textes de loi et les documents d'urbanisme sont les éléments fondateurs de la ville (Chenal, 2009).

Aussi, la direction de l'urbanisme a-t-elle mis à notre disposition, les différents plans de développement qui ont été élaborés dans les communes étudiées, ainsi que les schémas directeurs d'urbanisme initiés pour la région du Grand-Abidjan. L'analyse de ces plans a mis en évidence les failles de notre système de planification.

6.3.1.4.5 Le ministère du plan et du développement

Dans ce ministère, nous avons pris connaissance des différents programmes de développement élaborés au niveau national et particulièrement dans la région d'Abidjan. Au sein de la direction générale du plan, nous avons pu nous enquérir de la conception et de la mise en œuvre de la politique, des stratégies et des objectifs en matière de planification. Au niveau de cette direction, nous avons pu avoir des informations concernant la programmation et la mise en œuvre des projets de développement au sein de chaque ministère, notamment à travers les plans quinquennaux dans les années 70-80 jusqu'aux programmes d'investissement publics (PIP) à partir des années 2000 en passant par les FRAR et les FIAU. Ces informations nous ont été particulièrement utiles, car elles nous ont permis de comprendre comment le processus de planification est mené jusqu'à son terme au niveau de chaque ministère.

6.3.1.4.6 *Le ministère de l'économie et des finances*

Ce ministère, à travers la Direction Générale du Budget et des Finances (DGBF), a mis à notre disposition les informations relatives aux budgets d'investissements et d'équipements des différentes collectivités étudiées à partir des années 1980, date de la communalisation, jusqu'à 2015. Ces budgets, nous ont permis de prendre connaissance des programmes qui ont été mis en œuvre dans le domaine d'urbanisme et de l'habitat, mais aussi des montants alloués en termes investissements pour les divers programmes de l'Etat (PIP, FRAR, FIAU, etc). Nous avons comparé ces programmes, avec les projets établis dans le cadre des différents plans directeurs, afin de nous rendre compte des projets réalisés et ceux qui n'ont pu l'être.

6.3.2 Observation directe

L'observation sur le terrain constitue l'une des principales sources d'acquisition de données en géographie. Notre méthodologie de recherche s'appuie en grande partie sur ces informations qui ont été l'occasion de nous confronter à la réalité du terrain. En effet, grâce à des visites récurrentes sur le terrain, nous avons pu observer plusieurs endroits des communes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam. Ces visites ont été effectuées tout au long de la rédaction de notre thèse (de Mars 2014- Juillet 2018) pour des besoins d'actualisations de certaines données. En effet, les villes d'Anyama, Bingerville et de Grand-Bassam sont soumises ces dernières décennies à une importante pression foncière et à surtout à la multiplication des grands projets de l'Etat. Les principales entités observables sont essentiellement les équipements, les infrastructures de base et l'habitat. Pendant plusieurs mois, nous avons arpenté les rues de ces différentes localités afin de nous imprégner du quotidien des populations et toucher du doigt les réalités de l'espace urbain. Cette prospection de la ville a permis de mieux appréhender les difficultés liées au manque d'infrastructures. Aussi, ces différentes visites ont-elles été pour nous, l'occasion de nous rendre compte de l'état de l'environnement dans ces villes.

6.3.3 L'inventaire

Nous avons collecté des informations concernant l'état des équipements, les infrastructures, les services et les réalisations de divers ordres, effectuées dans les différentes communes. Notre tâche, dans cette partie de l'étude, a consisté à actualiser l'existant.

Tableau 1 : Justification du choix des quartiers

Typologie des quartiers	Répertoire des quartiers retenus	Justifications
Quartiers résidentiels	Anyama (Quartier résidentiel) Bingerville (Administratif, Résidentiel) Grand-Bassam (France, France résidentiel)	-Services administratifs, -Lotissement de type administratif -Viabilisation des terrains achevée -Habitat de type moderne -Installation d'infrastructures collectives -Equipements de type socio-éducatif et sanitaire -Centres commerciaux
Quartiers populaires	Anyama (Schneider, Zossonkoi) Bingerville (Harris, Blanchon) Grand-Bassam (Impérial, Château, Quartier phare)	-Lotissement de type administratif -Viabilisation des terrains inachevée par endroit -Habitat de type moderne et précaire -Equipements socio-éducatifs -Présence d'infrastructures collectives
Quartiers précaires	Anyama (Gare, RAN, PK18) Bingerville (Gbagba, Gbagba Extension) Grand-Bassam (Oddos, Gbamélé)	-Lotissement de type administratif -Lots non viabilisés -Habitat de type précaire -Equipements de base absent -Absence d'infrastructures collectives

6.3.4 L'entretien

L'observation a été complétée par des entretiens. Ces entretiens ont consisté à aller sur le terrain pour prendre l'avis des chefs de services des administrations publiques et parapubliques. Ces autorités, constituées d'élus locaux et des chefs des services administratifs, sont des acteurs décisifs qui donnent les principales orientations opérationnelles de la ville à court, moyen et long termes. Elles ont une parfaite connaissance du développement urbain, de l'organisation spatiale et de la gestion des villes étudiées ainsi que de leur niveau d'équipement. Les représentants de la municipalité que sont les chefs de services techniques et les chefs de services financiers, ont été interrogés par le biais d'un guide d'entretien. Les entretiens ont porté sur l'historique du processus de développement des villes, sur la conduite du processus de décentralisation, mais aussi sur la portée sociale de la politique municipale (en matière d'équipement, de sécurité et de gestion de l'environnement). En outre, il a été aussi question des moyens dont disposent les municipalités pour conduire les différents

programmes triennaux. D'autres guides d'entretien ont été préparés pour les autres chefs de services que sont les services administratifs des ministères, en l'occurrence le ministère de la construction et de l'urbanisme, le ministère du plan, le ministère de l'intérieur et le ministère de l'économie et des finances. Les bureaux d'études ayant participé à l'élaboration des plans d'urbanisme seront aussi sollicités pour l'occasion. Ces guides d'entretiens ont permis de connaître les réalités propres à chaque service dans chacune des communes étudiées. Ces visites nous ont permis de savoir le mode de préparation et d'exécution du budget communal ainsi que des programmes triennaux.

A la fin de ces entretiens, nous avons pu renseigner la matrice du jeu des acteurs à l'aide du logiciel MACTOR. L'utilisation de la Méthode ACTeurs, Objectifs, Rapports de force (MACTOR) a permis d'analyser le jeu des acteurs, c'est-à-dire d'identifier les acteurs du développement des villes, afin de déterminer leurs degrés d'influence dans la gestion de la ville. Cette approche analytique s'est articulée en deux étapes :

- L'identification des acteurs : il s'agit dans cette étape d'identifier les acteurs clés sont ceux qui peuvent influencer ou commander directement ou indirectement le développement des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam.
- La hiérarchisation des acteurs : après avoir établi la fiche des acteurs, nous avons évalué les rapports de force et d'influence entre chaque acteur. La hiérarchisation des acteurs a visé l'analyse des relations d'alliances ou de conflits entre les acteurs et l'établissement d'un ordre d'importance dans leurs rôles de commandants dans le développement et dans la gestion des villes. Des matrices d'influences directes et de dépendances entre chaque couple d'acteurs ont été utilisées comme outils d'évaluation.

Enfin, les directions départementales de la construction ont été consultées afin de savoir le mode d'occupation du sol et les zones d'extension futures. Les informations ont été recueillies par le biais d'un guide d'entretien autour des points suivants : la gestion de l'environnement, les besoins en équipements, l'emploi, le logement et le foncier.

Tableau 2 : Matrice de synthèse de la collecte des données

Variables	Principaux indicateurs	Techniques de collecte des données
Variables relatives au processus historique et à la situation socio-économique	- La morphologie du site - La superficie et les limites de la ville	Recherche documentaire Observation directe
	-La proportion d'actifs par secteur d'activité socio-économique - La densité de la population par quartier -La nature et le type des activités économiques -La fonction occupée par les villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam - Le mode de peuplement des villes étudiées	Recherche documentaire Inventaire Observation directe
Variables relatives aux équipements	-Le nombre de ménages abonnés à la SODECI et à la CIE -Le nombre d'établissements sanitaires -Le type et l'état de la voirie -La qualité du réseau d'assainissement -La typologie et les fonctions des services administratifs	Recherche documentaire Inventaire Observation directe
Variables relatives à la nature des plans	- Les budgets alloués pour les PUD - Les types et la nature des constructions - La fréquence d'exécution des lotissements -Le nombre de programmes effectués - Le mode d'exécution des PUD -Les types de litiges fonciers - Les modes de planification adoptés - Le mode d'exécution de la purge des droits coutumiers -Les différents plans directeurs des villes étudiées	Recherche documentaire Guide d'entretien Observation directe
Variables relatives à la gestion des collectivités locales	-Les montants des recettes fiscales, des recettes de prestation et du revenu du patrimoine -La part de la subvention de l'Etat dans le Budget - Les projets réalisés sur fond propre -La part des partenaires au développement dans le financement des équipements urbains -La source des financements des programmes -Les principaux partenaires de développement -Les secteurs de la vie socio-économique ciblés par les investissements (les affectations budgétaires des mairies) - Les projets ciblés par les programmes triennaux	Recherche documentaire Guide d'entretien

7. TRAITEMENT DES DONNEES

Cette étape de traitement des informations recueillies pendant l'étude théorique et l'enquête de terrain nous a amenés à regrouper les informations selon nos différents centres d'intérêts. Par la suite, une classification a été faite dans le but de mettre en évidence celles qui doivent être cartographiées ou bien présentées sous forme de tableaux ou de graphiques ou tout simplement rédigées. Ce traitement s'est fait à l'aide des logiciels ArcView 3.2, Excel, Mactor.

7.1 Le traitement cartographique

Il s'agit ici de faire une lecture des différents plans des villes étudiées dans une perspective historique ; ce qui nous a permis de décrire et de comprendre l'histoire de l'urbanisation de ces villes. Le contenu des différentes propositions faites au cours des dernières décennies ont été analysées, afin de faire émerger une idéologie qui, à un moment donné, a été à l'origine de la création de la ville.

Cette analyse cartographique s'est faite essentiellement par l'utilisation exclusive de l'outil informatique, d'abord pour la saisie, l'explication, la restitution ou l'édition des informations recueillies. Les cartes réalisées ont particulièrement mis l'accent sur l'évolution spatiale des villes, leur niveau d'équipement et l'évolution de leurs charges démographiques. Du plan d'aménagement de 1928, aux schémas directeur d'urbanismes de 1952 à 2014 pour le Grand Abidjan en passant par les plans d'urbanisme directeurs des villes étudiées, ont été tous pris en compte. Ces plans ont été réalisés par des bureaux d'études comme le BNETD, l'AUA et la JICA. Ils permettent de mettre en évidence les projets qui ont été réalisés et ceux qui n'ont pu l'être. Les photographies aériennes réalisées en 1986 par l'ex-IGCI (Institut Géographique de la Côte d'Ivoire) et le BNETD, nous ont été utiles dans l'analyse de la dynamique spatiale des localités étudiées. Aussi, les plans de lotissement approuvés par le ministère de la construction et de l'urbanisme nous ont-ils permis d'analyser la structuration de l'espace et de mieux le comprendre. Grâce à ces plans, nous avons pu actualiser les cartes et connaître de façon objective les mutations opérées au fil des années et cela, afin de procéder à une comparaison avec les photographies aériennes citées plus haut.

La photo interprétation nous a été d'une grande utilité afin de réaliser les dessins cartographiques. Les plans d'urbanisme directeurs des villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam ont été tous scannés et convertis en fichier image afin de faciliter leur traitement par le logiciel ArcView 3.2. En outre, nous avons eu recours aux images LandSat et aux plans

guides des villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam pour la réalisation des cartes d'évolution spatiales. Ces cartes nous ont permis de voir l'évolution de la dynamique urbaine de la ville et les équipements qui ont été réalisés en fonction du plan directeur. L'analyse cartographique a été axée autour de trois bornes chronologiques : les périodes allant de 1980 à 1990, de 1990 à 2000 et de 2000 à 2017.

7.2 Le traitement statistique

Les données recueillies auprès des différents services administratifs ont été traduites sous forme de matrice et de tableaux statistiques à une ou double entrée. Egalement, nous nous sommes inspirés d'un nombre important de données statistiques provenant de diverses sources, à savoir : le Ministère du Logement, de la Construction, de l'Urbanisme et de l'Assainissement, les rapports des différents PUD et les différents recensements de la population de l'INS (RGPH 1975, 1988, 1998, 2014). Après la réalisation de ces tableaux statistiques, une analyse a été menée afin de les exprimer en graphiques à travers le logiciel Excel. Les tableaux statistiques et les graphiques mettent ainsi en l'évolution des équipements et la dynamique de l'urbanisation des villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam.

7.3 Le traitement qualitatif

Les informations recueillies auprès des différents interlocuteurs dans les services de l'administration, au sein des bureaux d'études et dans la littérature en général ont été ordonnées, réparties et analysées selon leurs spécificités. Nous avons pu ainsi obtenir une série d'informations relatives aux politiques et stratégies de développement local, ainsi que des informations sur les mécanismes de gestion et d'occupation des espaces urbains. L'on a aussi pu relever les préoccupations et les besoins des élus locaux.

Vu l'importance des variables à étudier, nous avons eu recours au logiciel MACTOR pour l'analyse des données qualitatives. Les résultats de ces analyses seront traduits dans des tableaux. Nous avons, par la suite, essayé de confronter les informations recueillies sur le terrain, ainsi que les données obtenues à l'aide du logiciel MACTOR avec celles contenues dans la littérature relative à notre problématique. Cette démarche a permis de faire une typologie des problèmes relevés durant nos investigations, selon les spécificités économiques et ethnoculturelles des localités étudiées.

Le traitement des données a abouti à une organisation de ce travail en trois (3) grandes parties :

Première partie

Le processus de création des villes du Grand Abidjan

Dans cette première partie, il sera question de faire l'historique des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam par une approche diachronique afin de dégager les grandes tendances d'évolution de ces villes. Il sera aussi question de voir les différentes fonctions qui leurs ont été assignées par le colonisateur et ce, à travers un état des lieux des infrastructures de développement dont ont bénéficié ces villes.

Deuxième partie

L'exécution des plans d'urbanisme directeurs limitée par des paramètres divers

Cette partie abordera les questions liées à la mise en œuvre des plans. Cela nous amène à chercher les mobiles qui ont sous-tendu leur exécution. Ensuite, nous analyserons leurs impacts sur l'espace. Par ailleurs, une étude des options de développement choisies par le planificateur sera prise en compte dans notre analyse. Enfin, nous montrerons que ces plans sont élaborés par les mêmes planificateurs depuis la création des premiers plans d'urbanisme donnant ainsi l'idée d'une ville européenne et dualiste, tout en maintenant les mêmes choix de développement mis en œuvre depuis l'époque coloniale.

Troisième partie

Le mode de gouvernance des villes du Grand Abidjan

Cette partie analysera les méthodes de gestion urbaine utilisées par les collectivités locales depuis l'avènement de la communalisation en 1980. Il s'agit de montrer le mode opératoire de gouvernance urbaine opérée par la transition du jeu des acteurs, principaux animateurs de la ville et les différentes tâches qui leurs sont assignées dans le processus de planification urbaine. Il sera également question de montrer les différentes stratégies utilisées pour la mobilisation des fonds. Ensuite, seront détaillées les méthodes utilisées afin de s'adapter au mode de gouvernance participative et à la communalisation. Enfin, nous évoquerons la trop grande dépendance des communes vis-à-vis de l'Etat, ce qui nuit gravement à leur développement.

8. LES DIFFICULTES DE L'ETUDE

A l'image de toute recherche scientifique, nous avons rencontré des difficultés. La première fut celle de l'indisponibilité des personnes ressources, à savoir : les chefs de service et les autorités communales. La gestion des villes étant perçue comme un domaine d'étude particulièrement sensible, surtout en période électorale, nous avons dû faire de nombreux va-et-vient afin d'avoir certaines informations. Une autre difficulté a été l'absence de certaines données et informations récentes qui n'ont pas pu être obtenues auprès de certaines administrations.

En outre, certains chefs de service étaient réticents à donner les informations car l'instabilité politique qu'a connue le pays a entraîné une méfiance dans les administrations. Dans certaines communes, nous avons eu l'impression que, dès qu'une équipe perdait les élections, elle ne laisse aucune archive sur place. Tout se passe comme si l'administration « *n'était pas une continuité* ». L'on se rend vite compte qu'aucun archivage n'est fait de façon correcte, aussi bien au niveau des collectivités décentralisées que de l'administration.

Au sein de certaines structures privées, les informations étaient quasi confidentielles. En effet, une certaine concurrence existe entre les bureaux d'études ; ce qui ne facilite pas la tâche des étudiants-chercheurs en quête d'informations. Très souvent, nous avons essuyé des refus systématiques dans certains services. Les difficultés ainsi évoquées n'ont pas constitué d'obstacles majeurs à la réalisation de notre étude. L'étendue de la zone d'étude a aussi pesé énormément dans nos investigations. Notons aussi l'absence de partenariat entre les universités et les structures privées afin de faciliter l'accès à l'information. Nous déplorons aussi le manque de financement pour ce type de recherche qui demande beaucoup de moyens financiers, constituant ainsi un obstacle majeur pour les travaux de recherche des étudiants.

**PREMIERE PARTIE : PROCESSUS DE CREATION
DES VILLES DU GRAND ABIDJAN**

CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS GENERALES D'EVOLUTION DES VILLES DU GRAND ABIDJAN

Les villes du Grand Abidjan ont connu une évolution lente et difficile, à l'exception de la ville d'Abidjan. Régions aux conditions naturelles favorables, ces villes vont connaître au début de l'ère coloniale, une longue période de balbutiement.

Cependant, avec la politique expansionniste de la France à l'intérieur des terres, et surtout avec l'ouverture du canal de Vridi en 1950, la ville d'Abidjan en particulier va connaître un développement fulgurant au détriment des autres (Bonnassieux 1987, Koffi 2014). Les villes de Grand-Bassam et de Bingerville, portes d'entrée des Européens en Côte d'Ivoire, vont devenir de facto des centres urbains secondaires. Ayant ainsi perdu leur prestige d'antan, ces villes vont devenir des centres urbains névralgiques dans lesquels la dynamique urbaine est impulsée principalement par les activités administratives.

Nous analyserons les données du milieu naturel, puis l'évolution des villes à la veille l'ère coloniale, ensuite nous montrerons la mise en place du fait urbain grâce à l'expansion coloniale. Enfin nous décrirons l'impact de l'émergence de la ville d'Abidjan sur la transformation des villes environnantes en des centres secondaires purement administratifs.

1. LES DONNEES DU MILIEU NATUREL

1.1 Grand-Bassam, un milieu dynamique favorable à l'implantation humaine

La ville de Grand-Bassam est située sur le littoral ivoirien. Elle est délimitée par des latitudes 4° et 5°30 nord et des longitudes 2°25 et 7°30 ouest. La commune de Bassam est limitée à l'est par Mondoukou, à l'ouest par Azurety, Gbamélé et Modeste ; au nord par Vitré I, II et Ebra enfin au Sud par l'océan atlantique. C'est un milieu dynamique présentant une unité fonctionnelle indissociable. Il s'étire du cap des palmes (Libéria) dans l'ouest au cap des trois pointes (Ghana) à l'est sur près de 600 km. Le littoral ivoirien est une plaine basse, surtout marécageuse. Etroite à l'ouest, il s'accroît vers l'est et développe un vaste système de lagunes. Il est orienté ouest, sud, ouest-est et nord-est.

La ville dispose d'un climat équatorial de transition caractérisé par quatre saisons, deux saisons sèches et deux saisons de pluviées qui s'alternent en fonction de la position du Front Intertropical (FIT). Ce sont :

- la grande saison sèche : décembre - mars
- la grande saison des pluies : avril - juin

- la petite saison sèche : juillet - septembre
- la petite saison des pluies : octobre - novembre

Les températures moyennes oscillent entre 24 et 27°C avec une pluviométrie de plus de 1500 mm par an. Le déficit hydrique, qui représente le bilan entre la précipitation et l'évaporation, est surtout accentué aux mois de janvier et de juillet. Le degré hygrométrique de l'air qui varie très peu selon les saisons, reste élevé : il est de l'ordre de 80%. Le sol est constitué de sédiments détritiques (sables, argiles, graviers). La pluviométrie élevée et le climat chaud favorisent une altération intense des roches ferrallitiques qui prédominent et des sols hydromorphes des bas-fonds ; ce qui rend l'aptitude culturale des sols relativement médiocre. La végétation du littoral est composée de quelques vieux cocotiers et de la mangrove.

Grand-Bassam se localise dans la zone centrale du bassin sédimentaire du sud de la Côte d'Ivoire (figure 3). Le cordon littoral quaternaire est constitué de cordons marins sableux successifs. La ville est caractérisée par une plaine dont les altitudes dépassent rarement 50 m. Le contexte géologique apparaît simple dans ses grandes lignes. Le bassin sédimentaire, repose sur un substrat de formations birrimiennes constitué de roches métamorphisées. Le continental terminal, situé dans la partie septentrionale du bassin sédimentaire correspond à des sédiments épais du tertiaire, grès plus ou moins ferrugineux, sables et argiles. Dans la partie sud, s'étend un bassin subsidient dont la formation a commencé au crétacé avec la sédimentation marine sableuse, argileuse et calcaire. Cette subsidence est attachée au continent dans la zone des lagunes par une base de terre littorale formée de dépôts quaternaires marins, lagunaires et continentaux.

Ce milieu dynamique constitué du cordon littoral, du bas de plage et de l'avant plage, présente une unité fonctionnelle indissociable car spatialement intégré et propice à l'implantation humaine.

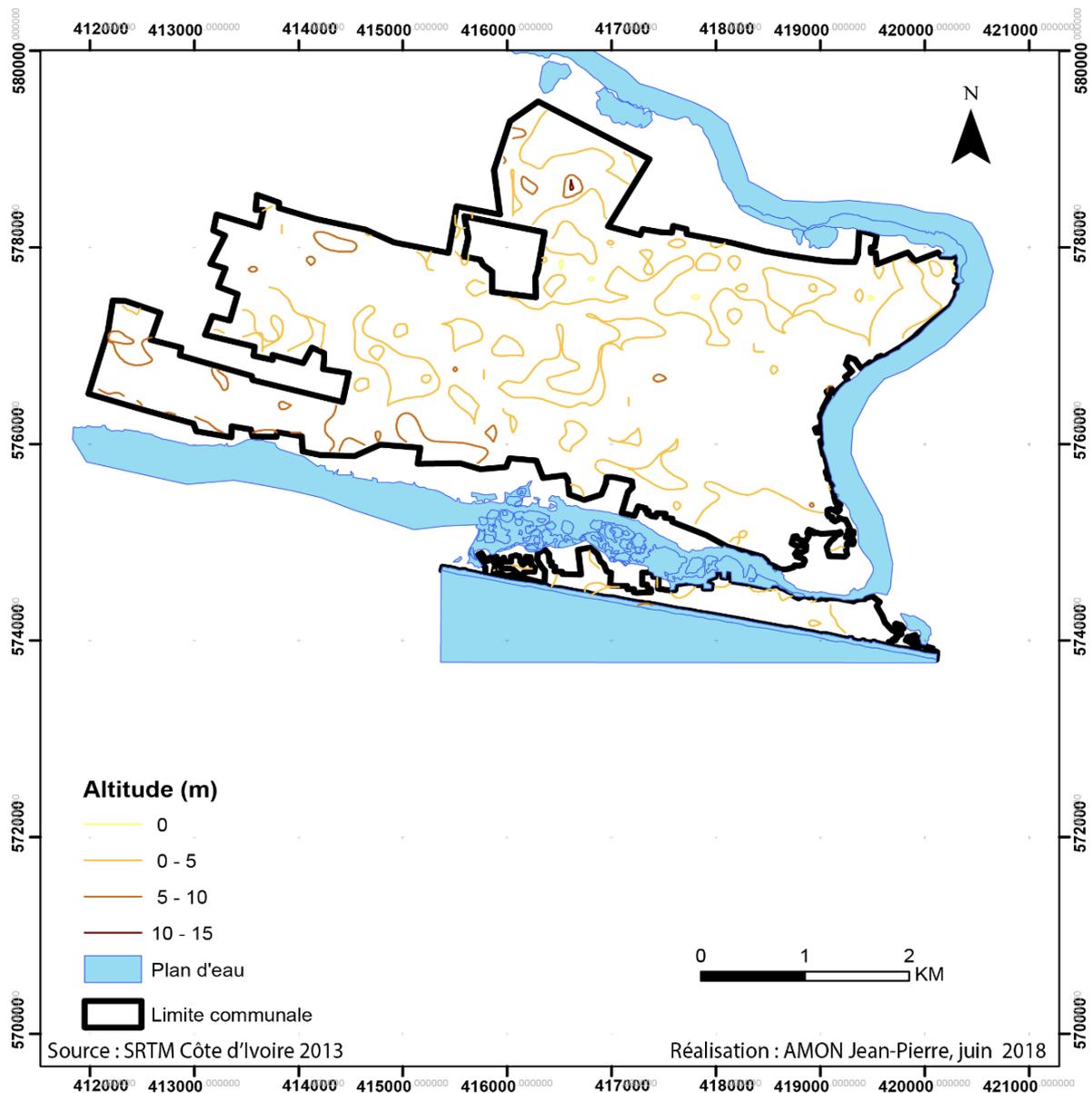


Figure 3 : Carte topographique de la ville de Grand-Bassam

La ville de Grand-Bassam est située dans une zone de plaine côtière, donc présente un site relativement monotone dans l'ensemble. Le site est drainé par le fleuve Comoé (photo 2), les lagunes Ebrié et Ouladine ainsi que l'océan Atlantique (photo 1). Ces cours d'eau confluent pour former à Grand-Bassam le plus vaste estuaire de la Côte d'Ivoire avec l'ouverture l'embouchure.

La zone est limitée par deux entités bien distinctes et elle est séparée par la lagune Ouladine. Ces entités sont :

- le cordon littoral, caractérisé par un sable grossier et fin ;
- le nord de la lagune Ouladine, recouvert de plaine faisant partie du bassin sédimentaire côtier.



Photo 1 : Vue du littoral à Grand-Bassam
(Source : Rapport PUD de Grand-Bassam, 2017)



Photo 2 : Vue du fleuve Comoé
(Source : Rapport PUD de Grand-Bassam, 2017)

Les lagunes sont des étendues d'eau saumâtre alimentées par le fleuve Comoé et constituent l'élément distinctif et original de la commune. Relativement peu profondes, elles présentent des fonds plats et vaseux en raison de leur rôle de bassin de décantation. Le contact des lagunes avec le cordon littoral est direct. Cependant, les eaux lagunaires se sont insinuées dans toutes les dépressions, créant ainsi de multiples bras. La pénétration de l'onde de marée confère au système formé par le fleuve Comoé et les lagunes un caractère estuarien. L'intrusion saline remonte au-delà des ponts de Moossou jusqu'à la conférence du fleuve Comoé. Au regard de ce qui précède, l'on peut retenir que le site est plat dans son ensemble, donc favorable à l'urbanisation. La présence de plan d'eau lagunaire et maritime donne un caractère particulier à la ville. Il ne pose véritablement pas de contraintes majeures dans l'évolution spatiale de la ville.

Au vu du régime climatique favorable, avec des températures oscillantes entre 24 et 30°C, une pluviométrie abondante avec la présence de cours d'eaux propices aux cultures maraîchères, un relief de plaine dont les altitudes dépassent rarement les 50m. De ce qui précède, ce milieu dynamique constitué de cordon littoral sur plus d'une vingtaine de kilomètre est propice à l'installation humaine. Qu'en est-il pour la commune d'Anyama ?

1.2 Anyama, petite bourgade en zone forestière favorable à l'implantation humaine

Située à proximité de la ville d'Abidjan, précisément à 24 Km de celle-ci, Anyama est perchée sur une étroite bande de terre argilo-sableuse s'étendant en basse côte entre les formations des lagunes du sud et le socle cristallin au nord. Anyama appartient à l'ensemble des communes satellites de la métropole Abidjanaise qui ont été intégrées au district d'Abidjan en 2000. A l'exclusion du plateau d'Abobo qui se prolonge jusqu'aux quartiers PK18 et RAN, l'assiette topographique dans laquelle la ville d'Anyama est implantée est fortement accidentée (figure 3). Le relief est dominé par des collines et des vallées encaissées, reliées par des versants abrupts, des escarpements raides, des dénivellations importantes.

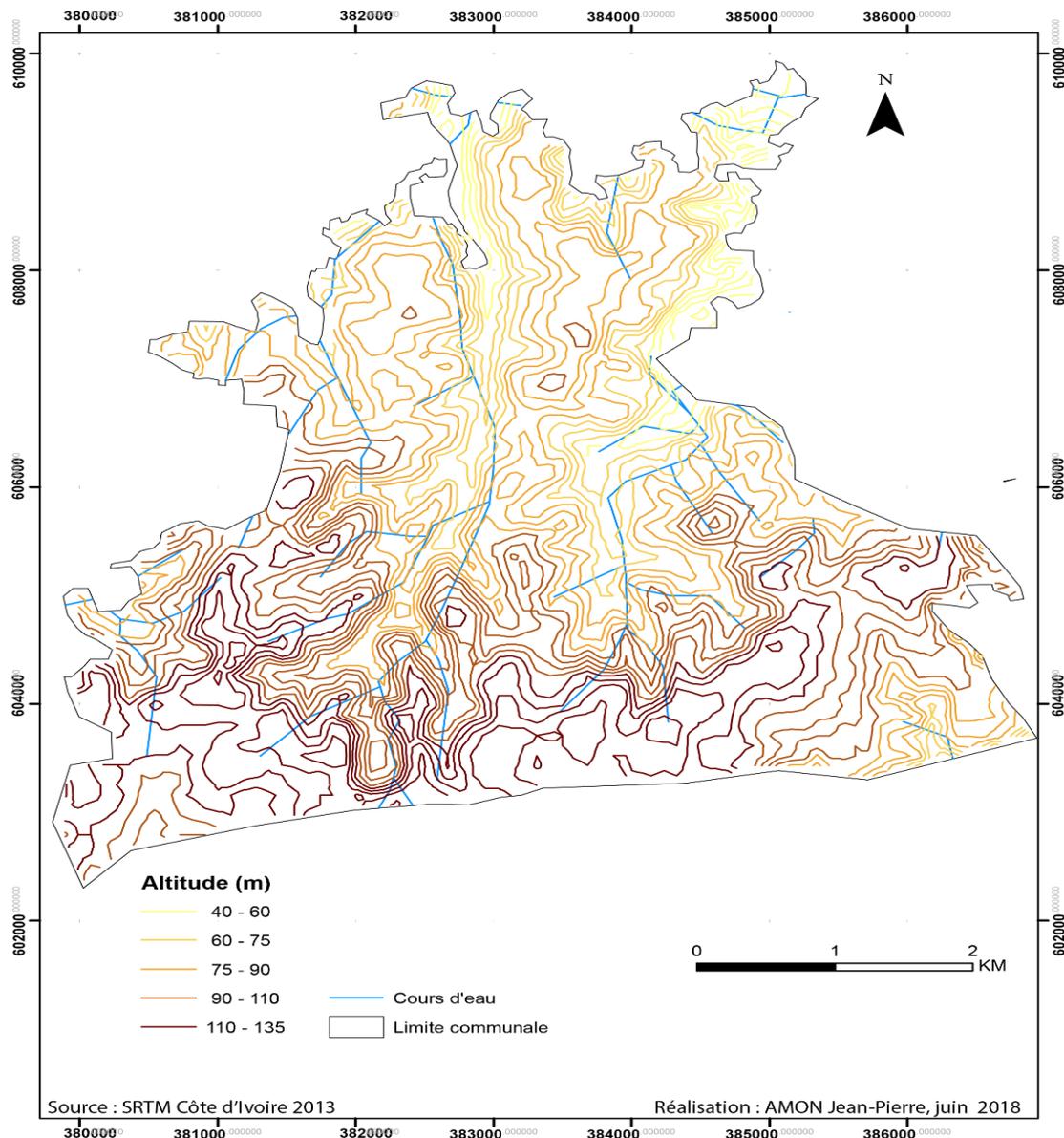


Figure 4 : Carte topographique de la ville d'Anyama

A l'est et à l'Ouest, les rivières Apepo et Aboffi coulent dans les bas-fonds, encadrant un plateau central. Les talwegs de ces vallées en auges, à fonds relativement plats et larges, forment des espaces marécageux (Coulibaly, 2008). Anyama se trouve au Sud de la Côte d'Ivoire ; son climat est chaud et humide. C'est un climat de type équatorial ou Attiéen, caractérisé par une pluviométrie supérieure à 1500 mm par an. L'humidité atmosphérique est toujours supérieure à 80 % avec une amplitude thermique annuelle de 5° et sa température moyenne est autour de 26°.

En outre, on note quatre saisons qui jouent un rôle important dans l'établissement du calendrier agricole des populations paysannes. Ces saisons sont les suivantes :

- Deux saisons pluvieuses :
 - la grande saison d'avril à juillet où tombent 60 % des pluies, dont 25 % en Juin.
 - la petite saison des pluies, en octobre et novembre où tombent 15% des pluies.
- Deux saisons sèches :
 - la grande saison sèche, de décembre à avril, avec les minimums de janvier février (qui toutefois, ne reçoivent exceptionnellement que moins de 50 mm de pluies).
 - la petite saison sèche, d'août et de septembre, où les minimums sont encore moins marqués.

Il faut retenir qu'Anyama présente deux types de sols : des sols ferrallitiques, faiblement humifères, où les éléments minéraux sont fortement dissociés et des sols plus argileux, donnés par les schistes. Ces sols, difficilement lessivés, sont riches en base. Leur couleur est généralement orangée ou rouge, alors qu'elle est ocre jaune ou brune sur roche mère sableuse. La nature des sols varie aussi avec la topographie : sol de vallée, sol de pente, sol de plateaux présentant des différences notables (Vernière, 1966). Et pendant la grande saison des pluies, en juin, les torrents d'eau qui dévalent les chemins de la ville d'Anyama disparaissent aussi vite qu'ils sont formés.

La ville s'allonge le long d'une ligne de crête, de part et d'autre de la route principale. Elle s'étale aussi latéralement le long des pentes dont le dénivelé atteint parfois 25 à 50 mètres, en particulier dans les quartiers situés à l'ouest de la route principale. La concentration des eaux de ruissellement et l'absence de canalisation accentuent le ravinement des vallons perpendiculaires à l'axe central et pose des problèmes d'évacuation. Le remblai de la voie ferrée constitue un obstacle empêchant un bon drainage des parties basses. Les eaux s'écoulent en direction du bassin versant « la Bété », qui dessine un arc de cercle au nord de la ville en direction de l'est.

La commune d'Anyama est dominée par un climat de type chaud et humide avec une pluviométrie abondante favorable aux cultures de rente. Les températures moyennes oscillent entre 26 et 32°C. Les sols de types ferrallitiques faiblement humifères favorisent la présence de minéraux propices aux cultures vivrières, dont la ville constitue l'une des grandes pourvoyeuses en vivres de la ville d'Abidjan. Bien qu'elle soit plus ou moins accidentée, la ville ne présente aucun risque pour les habitants. Au regard de ce qui précède, Anyama est un site propice à l'implantation humaine. Qu'en est-il de la situation à Bingerville ?

1.3 Bingerville, un site marqué par un relief tourmenté à la lisière de la lagune

Le territoire communal de Bingerville est situé à environ 10 km d'Abidjan, la capitale économique. La commune de Bingerville est limitée à l'Est par Eloka, à l'Ouest par la commune de Cocody, au Nord par la lagune Adjin et au Sud par la lagune Ebrié. Les fronts lagunaires sont dominés par des falaises quelque peu escarpées et incisées par des vallées à fond plat, Loba (2009). Le relief de la ville est dominé par une topographie de forme ondulée dessinant une succession de collines dont l'altitude moyenne est comprise entre 40 et 100 m (figure 4). Ce relief résulte d'une longue érosion des massifs anciens situés au sud-est de la Côte d'Ivoire, entre le 5ème et le 6ème degré d'altitude nord. Dans cette localité, se développent sur deux types de reliefs séparés par un talus.

- Sur la pointe nord des lagunes, les plateaux avec un vallonnement important ;
- Du côté des terres, la plaine faisant partie des bassins sédimentaires côtiers.

Le site urbain est, par moment, traversé par des pentes supérieures à 10% et ce, entre le plateau central, la zone lagunaire et les basses zones, en général à Adjamé-Extension, Loba (2009). Les altitudes moyennes oscillent entre 5 et 95 m dans ce secteur.

La ville s'étale sur plusieurs niveaux :

- La partie haute occupe une légère descente vers le sud (jardin botanique) ;
- La partie basse (quartier GBAGBA) occupe une zone située en bordure de lagune. Cette zone est en partie inondable ;
- La zone intermédiaire occupe l'escarpement de pente supérieure ou égale à 10% qui sépare les deux secteurs précités ;

Les environs immédiats de la ville sont occupés par des plateaux de faibles dimensions séparés par de profonds talwegs.

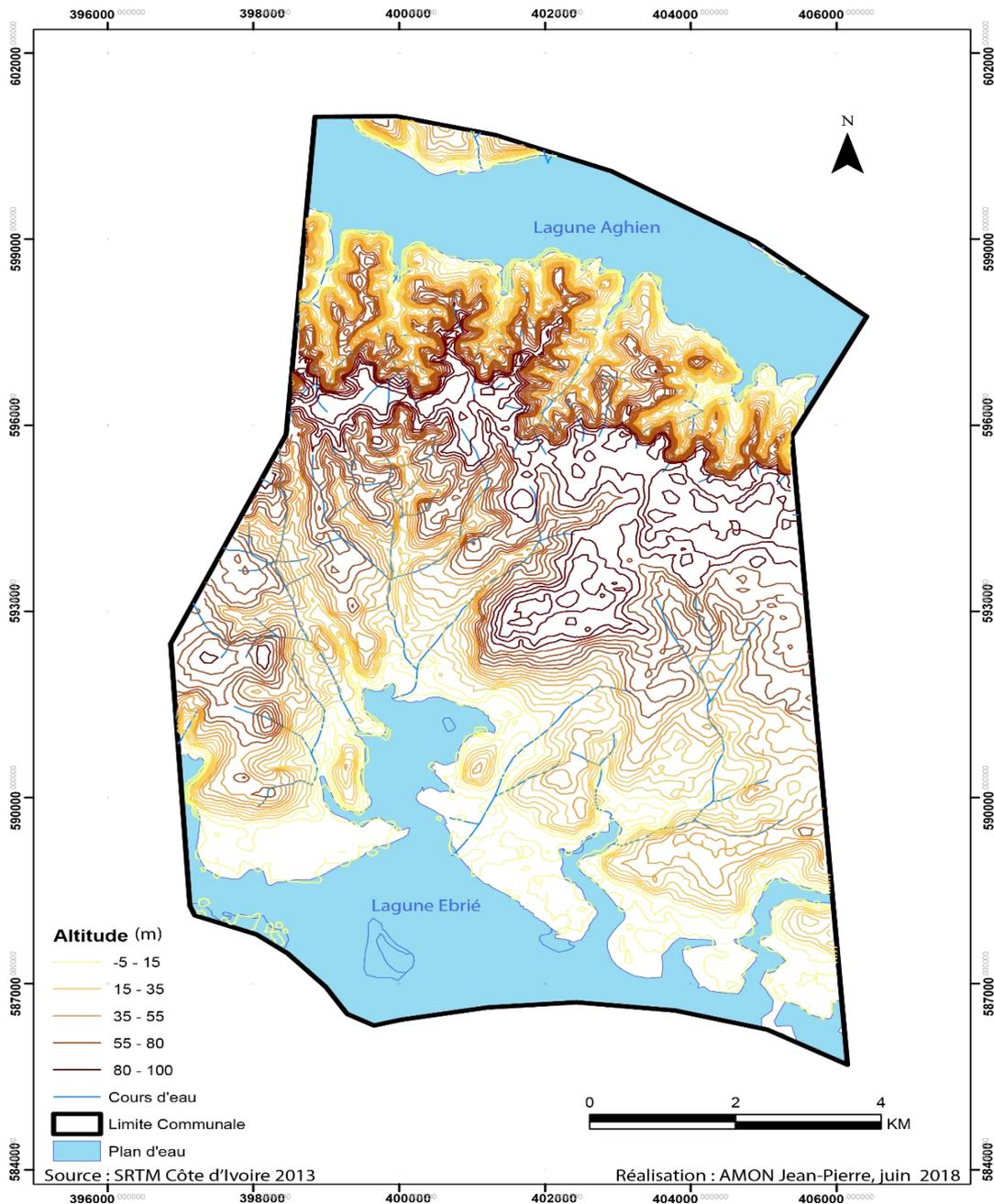


Figure 5 : Carte topographique de la ville de Bingerville

Le nord de la ville présente une morphologie mieux structurée et est occupée par les plantations.

Ainsi, la physionomie urbaine se présente-t-elle de la manière suivante :

- Sur les plateaux, au nord, le quartier administratif (ex résidence des colons) ;
- Sur les versants, s'étend le reste de la ville jusqu'à atteindre, dans sa partie sud, la lagune Ebrié (photo 3), limite naturelle de toute extension.



Photo 3 : Plan d'eau lagunaire à Bingerville
(Source : Image Google, 2018)

Le sol est de type ferrallitique, profond et fortement désaturé. Il est constitué essentiellement de sable, du côté de la plaine côtière et au niveau du plateau, de sable à la surface et l'argile en profondeur. Ce sol subit fortement l'action du climat.

Bingerville, tout comme Abidjan, bénéficie d'un climat de type subéquatorial à régime bimodal caractérisé par quatre saisons : deux saisons sèches et deux saisons pluvieuses.

Les précipitations sont abondantes et varient entre 1500 et 2500 mm/an réparties sur 90 à 180 jours avec une température uniforme de 25 à 30°C. Le climat est donc chaud et humide, avec une végétation de forêt ombrophile sempervirente caractérisée par la présence de géants de structures originales (contreforts, racines, palettes et échasses). Un réseau lagunaire y est fortement développé car la ville est entourée des $\frac{3}{4}$ par la lagune Ebrié, (Boka, 2008). On retient que le site est relativement monotone dans l'ensemble et donc favorable à l'urbanisation.

La présence de la lagune permet le développement du tourisme balnéaire. Malgré l'aspect monotone du relief, le site n'a jamais connu de catastrophes naturelles majeures. Il ne pose donc véritablement pas de contraintes à l'implantation humaine et à l'évolution spatiale de la ville. Ce qui fut exploité par le colon pour son installation.

2. L'EVOLUTION DES VILLES A LA VEILLE DE L'ERE COLONIALE

2.1 La pratique de l'urbanisme à l'ère précoloniale

L'urbanisme à l'ère précoloniale présente une complexité dans le système d'organisation et de gestion, et varie d'une tribu à l'autre. Ce système de gouvernance est basé partout en Afrique de l'ouest sur des pratiques coutumières et ancestrales héritées des aïeux. Il s'est même pérennisé avec l'arrivée des Européens. En Côte d'Ivoire, le sud n'étant pas encore totalement urbanisé, c'est par les grandes cités du nord que débute le fait urbain. Comme le souligne l'historien Duby (1966), la ville est née de la route. C'est-à-dire qu'elle est un produit de l'échange, qui accompagne la division du travail. Le développement des grands empires répond à ce postulat, car la route a permis le développement du commerce qui est à la base de la mise en place des modèles d'organisation des villes précoloniales.

Dans cette pratique, chaque ethnie ou tribu a ses propres usages. Malgré cette diversité, tous les peuples se référaient aux pratiques ancestrales et de divinations pour la gouvernance de leur terroir. Les coutumes, à cette époque, étaient considérées comme des lois dont les anciens en étaient les seuls détenteurs. Les villes pionnières ayant connu ce type d'organisation en Côte d'Ivoire sont : Kong, Bondoukou et Bouna. Ces villes, dans leur évolution, étaient des cités marchandes, avec pour point central Kong. Selon Kipré (1985), l'agglomération primitive de cette ville s'était développée sur un fonds de population Tiéfo⁶ et avait acquis, probablement dès le XVIIe siècle, une croissance plus rapide que les autres villages Tiéfo grâce à la présence active des Dioula dans le bassin aurifère de la Volta-Noire dès le XVIe siècle. Le rôle des commerçants Dioula a été donc important dans l'économie des villes précoloniales. Leur installation à la lisière de la forêt colatière, permet une multiplication des échanges à proximité des voies d'évacuation relativement courtes que sont le Soudan et la Haute-Volta. Bénéficiant des liens étroits avec leurs voisins de Bobo-Dioulasso et ceux de Bamako, les Dioula s'installèrent à Kong en y imposant leur mode d'organisation politique et commercial. Les conquêtes successives leur ont permis d'être au centre d'un immense empire s'étendant de Bondoukou à Bouna, jusqu'au royaume Mossi et dont la plaque tournante des échanges était la grande ville de Kong.

⁶ Ce groupe ethnique est issu du Sud-Ouest du Burkina Faso dont le fief est Noumoudara situé sur l'axe Bobo-Banfora. Ce peuple, constitué jadis de grands guerriers, a été dispersé suite à la guerre les opposants à Samory Touré. C'est à la recherche de refuge que certains se sont retrouvés dans le Nord de la Côte d'Ivoire précisément dans la région de Kong, formant ainsi la grande famille Ouattara et alliés. Aujourd'hui en voie d'extinction, ils sont à la recherche de leur propre identité culturelle.

Les guerres successives et les rivalités claniques entre Abron, Koulango et les commerçants Yarsé⁷, ont favorisé une pénétration rapide et presque sans résistance des Dioula sous l'impulsion de Samory Touré. Avec l'annexion des villes de Bondoukou et Bouna, les Dioula y développèrent plusieurs activités économiques florissantes tout en ouvrant une porte d'accès à l'or du Nord. C'est également dans la partie Est que l'expansion des villes entre le XVIIe et XIXe siècle se renforce, notamment avec l'aristocratie d'origine Dagbonba⁸ qui est à la tête du royaume de Bouna. Comme l'illustre Kipré (1985), la présence des deux cités (Bondoukou et Bouna), au sein d'un royaume, ne pouvait qu'amplifier les rivalités entre Lobis et Koulangos. Ces rivalités furent profitables aux Dioulas.

La gestion de leur patrimoine foncier était assurée par les chefs de terre à qui l'on se référait, grâce à leur sagesse et aux liens étroits qu'ils entretenaient avec les ancêtres. NGOMSIK-KAMGANG (2012) s'interroge à cet effet : « Existe-il un système du droit coutumier Africain ? : A savoir qu'un système ou l'ordre juridique comporte les structures et les modes de fonctionnement des instances reliées à l'application des règles de droit ainsi que les services qui en découlent. Certains auteurs affirment que la diversité des coutumes et la transmission orale ne permettent pas de dire que l'Afrique noire précoloniale avait un système juridique. Considérant le droit comme un ensemble de règles qu'une société impose à ses membres, je dis sans hésiter que les coutumes africaines comportaient des dispositions qui régulaient le fonctionnement des sociétés. Il existait alors, un système de droit coutumier africain. »

Cette affirmation, à notre avis ne semble pas surprenante car certains concepts et termes techniques utilisés dans le passé, avaient de certaines façons, tendance à créer des relations sociales, à consolider le droit et le système foncier urbain. A cet égard, ELIAS OLOWALE cité par NGOMSIK-KAMGANG (2012), écrit qu'un chef Nigérien déclarait en 1912 devant le West African Lands Committee (association de journalistes occidentaux) : « A mon sens, la terre appartient à une grande famille dont beaucoup de membres sont morts, quelques-uns encore vivants, et dont le plus grand est encore à naître. » Et l'auteur de conclure « C'est bien là en effet le véritable concept africain du droit de la propriété chez les Soudanais

⁷ Les Yarsé sont un peuple originaire du Sahel, dont l'activité principale est le commerce et l'artisanat. Colporteurs, à majorité nomade, ils se déplacent dans le cadre de leurs activités commerciales en parcourant de longues distances à l'aide d'ânes qui représentent pour eux des meilleurs compagnons du fait de leur robustesse et avec lesquels il existe une relation de symbiose.

⁸ Les Dagomba sont originaires du nord du Ghana islamisé, ils trouvent refuge dans le nord du Côte d'Ivoire à cause des guerres de succession.

comme chez les Bantous ». Comme nous l'avons souligné, les invasions, la traite, la colonisation, la limitation des frontières, traduisent l'histoire de la Côte d'Ivoire dans ce qu'elle a de plus sombre.

Comme le souligne Kipré (1985), le rôle important des cités marchandes dans la Côte d'Ivoire précoloniale, impulsé par les Dioula, l'ancienneté de leurs relations à longue distance, l'articulation entre l'expansion commerciale d'un groupe socio-ethnique, est l'expression d'une hégémonie militaire et politique de peuples minoritaires d'installation relativement récente. Les occidentaux à leur arrivée ont donc complètement occulté les coutumes et mœurs ancestrales en cherchant à les transformer. Or, bien avant leur arrivée, il existait des mesures prescrites par les coutumes et qui relevaient de l'autorité des dignitaires coutumiers (chef, roi, sultan), bien respectés, et avec lesquels l'Afrique noire a pu bâtir des civilisations puissantes et prospères.

Cette civilisation aussi puissante soit-elle, n'a-t-elle pas de limite ?

Face à la complexité et aux méthodes aléatoires du système foncier précolonial, et face aux usages hétéroclites des règles qui en découlent, un nouveau modèle s'impose : celui des colons qui commençaient à nouer les premiers contacts avec les populations du sud.

2.2 Les premiers contacts avec les Européens

A l'époque des royaumes Africains, rares sont les informations relatives à l'histoire de la Côte d'Ivoire avant l'arrivée des Européens. Les premiers contacts avec ceux-ci se limitaient au commerce de l'ivoire et à la traite des esclaves. Selon les récits historiques, le pays a été peuplé par des vagues successives, depuis l'époque paléolithique. Les premiers textes se rapportant aux explorations européennes du XVe siècle, ont décrit des mouvements de populations sur les côtes. A cette époque, le nord de l'actuel territoire ivoirien était traversé par les circuits commerciaux transsahariens. Bondoukou et Kong furent les premiers marchés localisés au bord de la forêt, sur la route reliant le pays ashanti au Niger. Ces mouvements se sont accélérés au moment de la constitution des grands empires du Ghana, du Mali et du Songhay. Ils se sont, par ailleurs, poursuivis jusqu'au XVIIIe siècle, donnant au pays sa configuration ethnique actuelle : les peuples lagunaires le long de la côte ; les Mandés au nord et à l'ouest ; les Sénoufos au nord; les Krous à l'ouest; les Akans à l'est; les Gours au nord-ouest (Kipré, 1985).

En 1710, les Mandés-Dioulas, musulmans, édifièrent un immense Etat à Kong, dans le nord de la Côte-d'Ivoire. Celui-ci ne dura que le temps de son créateur, Sékou Ouattara, et

entra en déclin dès sa mort, vers 1745. D'autres royaumes, très nombreux, ont marqué l'histoire de la Côte-d'Ivoire qui bénéficiait d'une économie dynamique, fondée sur le commerce de l'or, du sel et de la cola, connecté au commerce transsaharien. L'arrivée des Européens sur les côtes entre le XVe et le XVIIe siècle accéléra le déclin de ces grands empires. Les Européens installèrent peu de comptoirs sur la côte car les échanges s'effectuaient pour la plupart en mer, les caravelles servant de comptoirs flottants.

A la fin du XVIIe siècle, commença alors une période de concurrence et d'affrontement avec les Anglais afin de prendre le contrôle du commerce côtier. Celui-ci portait sur les épices, l'ivoire (qui valut son nom au pays), les étoffes de coton, l'or et surtout, à partir de la fin du XVIe siècle, les esclaves. Le trafic négrier, dans un premier temps, orchestré par les Hollandais, remonte au début du XVIIe siècle. Les Européens hésitant à s'aventurer eux-mêmes à l'intérieur du continent, ils préféraient s'en remettre, pour la capture des esclaves, à des tribus vivant sur les côtes. Cet esclavage, qui ravagea l'Afrique pendant près de trois siècles, engendra non seulement le dépeuplement des régions entières, mais il laissa en héritage des haines tribales qui déchirent encore les états africains modernes⁹.

A la fin du XVIIe siècle, des tribus Akans du Ghana, les Agnis émigrèrent vers la Côte des dents pour fuir les chasseurs d'esclaves. Les derniers Akans à émigrer furent les Baoulés qui prirent une place importante dans le centre du pays, et dont le royaume, sous l'impulsion de la reine Abla Pokou, puis de sa nièce Akoua Boni, étendit loin son influence. Du XVIIe au XIXe siècle, les Français prirent progressivement le contrôle de la côte. En 1687, l'officier de marine Jean-Baptiste Ducasse, directeur de la Compagnie du Sénégal, installa six de ses compagnons à Assinie et proposa au souverain de la région d'emmener deux jeunes Ivoiriens en France : C'est ainsi que, deux jeunes princes assiniens, Aniaba et Banga, furent élevés à la cour de Louis XIV, où ils furent baptisés par Bossuet (Roi N'Zima, 2016).

A partir des années 1830, les Français et les Britanniques rivalisèrent dans la région pour signer avec les chefs des différentes tribus des contrats leur assurant le monopole du commerce de l'ivoire, de l'or ou de l'huile de palme. De 1842 à 1843, les Français installèrent des comptoirs à Assinie et à Grand-Bassam ; en 1853, ils édifièrent le fort de Dabou. Les Français signèrent des traités « d'amitié » avec les souverains et les chefs ivoiriens pour élargir leur implantation. Le premier de ces traités, signé en 1843 avec Amon N'Douffou II, puissant souverain du Sanwi, royaume Agni du Sud-Est, plaça le « territoire » non délimité, ni même

⁹ Référence : www.resivoire.net/ivoire/patrimoine/759/lhistoire-de-la-Côte-d'Ivoire.html.

exploré, sous la protection du roi Louis-Philippe. Plusieurs explorateurs parcoururent alors l'arrière-pays, demeuré jusque-là hors de portée des Européens. Le négociant français, Arthur Verdier, introduisit la culture du café dans les années 1870. En 1882, l'officier français Louis Gustave Binger (qui deviendra le premier gouverneur de la colonie) fonda la compagnie de Kong pour gérer les plantations de café. Après la conclusion d'un partage des zones d'influence entre la France et la Grande-Bretagne, en 1884, Marcel Treich-Laplène, un agent de Verdier, remonta vers le Nord, en passant par la Comoé. Ensuite, il atteignit Bondoukou, puis Kong en 1888, après avoir signé en chemin des traités avec les Bettiés, les Agnis et les Abrons. Il fallut toutefois attendre 1889 pour que le pays soit totalement reconnu, au terme d'une expédition de 4 000 km menée depuis le Sénégal par Binger. Parti de Bamako deux ans plus tôt, celui-ci fit en effet, la jonction avec Treich-Laplène à Kong, puis les deux hommes redescendirent ensemble jusqu'à Grand-Bassam, qu'ils atteignirent en mars 1889.

Parallèlement, les sociétés de la Côte-d'Ivoire poursuivaient leur évolution propre. Le XIXe siècle fut une période d'intense renouveau politique. Les sociétés lignagères nouèrent des alliances pour se lier en confédérations locales et régionales. Le royaume Abron, vassal des Ashantis depuis 1740, recouvra son indépendance en 1875 et étendit son influence sur les régions voisines. A partir de 1830, des conquérants constituèrent de nouvelles entités politiques. Le plus célèbre d'entre eux fut le Malinké Samory Touré, qui, après avoir été chassé par les Français du haut Niger en 1892, se replia en Côte-d'Ivoire. Il établit alors sa domination sur les Sénoufos, puis sur les Lobis, conquérant ainsi un nouvel empire allant d'Odienné à Bouna. Son influence s'étendit dans le pays sénoufo, le royaume de Kong, de Bouna, chez les Koulango, les Gyaman (le royaume Abron), etc. En 1892, inquiets de cette nouvelle puissance qui se développait dans le Nord du pays, les Français envoyèrent une expédition pour capturer Samory. Une colonne, dirigée par le capitaine Ménard, fut massacrée à Séguéla. Néanmoins, les français arrivèrent à pacifier le territoire et commencèrent la mise en valeur de la nouvelle colonie.

2.3 Les traits généraux de l'évolution des villes

A l'époque précoloniale, les contours des villes s'étendaient largement hors du territoire ivoirien et touchaient les pays voisins. Ces formes de regroupement, comme le rappelle Kipré (1985), se caractérisaient plus particulièrement au XIXe siècle par une accélération du processus de peuplement à l'intérieur de la Côte d'Ivoire et était aussi marquée par des échanges et des interpénétrations de groupes ethniques probablement plus accentués que les siècles antérieurs. Les activités de l'agglomération sud du pays, de 1850 à 1890, se faisaient entre villages côtiers sans lien organique entre eux. Les activités privilégiées étaient la pêche, les activités agricoles et surtout le commerce de traite avec l'arrière-pays.

Le littoral ivoirien figure parmi les premières zones de contact avec les Européens en Afrique. Entre le XVe et le XVIIe siècle, ils explorèrent les côtes : la côte du Grain, la côte des Dents et la côte des Quaquas. Les navigateurs portugais, sous l'impulsion du roi Henri le Navigateur, sont les premiers à établir les contacts avec les peuples « *indigènes* » Africains installés sur les côtes. En 1471, ils franchirent le cap des palmes et atteignirent « *la côte des malaguettes* », qui fut plus tard appelé « *la côte des mal gens* » et ensuite « *la côte des dents* » (ANCI cité par Diezou, 2009). Les Portugais progressant de l'Est vers l'Ouest occupent l'espace allant de Grand-Lahou à Assinie. Ces premiers contacts avec les peuples autochtones ont été à l'origine des noms Ibériques que portent la plupart des villes du littoral. Ainsi, les navigateurs Pereira et Peixeira baptisèrent les autochtones « *Beijeiros* », ce qui signifie hommes aux lèvres épaisses, Sassandra à l'origine « *San Andrea* » désigne une ville et un fleuve et San Pedro, « *Saint Pierre* », une ville située à l'extrême ouest des côtes ivoiriennes. Ces premiers contacts ont été à la base du commerce de troc qui accompagnait et soutenait l'exploration des côtes.

Face à l'inhospitalité du site et la présence des populations hostiles, les Portugais ne choisissent pas s'installer sur la côte des dents. Au XVIIe siècle, les Hollandais puis les Anglais atteignirent à leur tour la Côte des dents. Les Français s'intéressaient alors peu à cette côte, où ils se contentèrent de conclure des traités d'amitié avec les populations Agnis du littoral et d'installer quelques missions. Profitant des cartographies portugaises, des siècles plus tard, les navigateurs français dans leur quête de nouveaux espaces commerciaux ont choisi d'exploiter cet « espace vide » riche, situé entre la côte Sénégalaise et le Cap des trois points (Diezou, 2009). Progressivement, les colons français ont commencé l'exploitation de ce nouvel espace à partir des côtes. Ainsi, les établissements humains côtiers vont

commencer à se muer en agglomération sous l'action conjuguée des activités commerciales et la présence de plus en plus massive des colons.

Dans la première moitié de XIXe siècle, la présence française s'accroît de plus en plus avec un rôle qui devient plus politique qu'économique. A l'issue de la mission « *La Malouine* », dirigée par le capitaine Bouët Willaumez entre 1838-1839, le choix fut porté sur les sites lagunaires d'Assinie et de Grand-Bassam (Forlacroix, 1972). Des traités furent signés avec le roi « Peter » à Grand-Bassam et « Amon N'Douffou » à Assinie en 1842 (Diézou, 2009). Ces traités ont permis l'installation des Français en Côte d'Ivoire. Grand-Bassam devient le chef-lieu de la colonie en 1893, et Binger le premier gouverneur. De là, émergent les premières bâtisses de la colonie. Le palais du gouverneur à Grand-Bassam fut l'une des réalisations les plus importantes.

En somme, les énormes potentialités économiques et certaines réalisations de la zone littorale font d'elle la porte d'entrée du monde extérieur. Il faut également noter que les villes ne bénéficient pas des mêmes avantages, car l'aire d'influence européenne s'étend plus de Grand-Lahou à Assinie que de Sassandra à Dabou. On comprend par-là que ces villes citées premièrement (Grand-Lahou, Bingerville, Assinie, etc) ont plus de poids économique que les localités situées dans la deuxième partie du littoral (Sassandra, Fresco, Tabou, etc). C'est précisément sur ces premières villes que le colonisateur s'est appuyé pour mener sa politique d'expansion et de conquête du territoire ivoirien.

2.4 La fondation de grandes cités marchandes sur les côtes

Les populations installées sur les côtes jouaient un rôle de courtage entre les populations européennes et les autochtones. Ce rôle a progressivement évolué pendant la première moitié du XIXe siècle. Il s'agit d'abord de pourvoir les navires européens en produits de cueillette (malaguette, ivoire et un peu d'huile de palme, quelques rares esclaves au XVIIIe siècle). Puis, à partir du XVIIIe siècle et surtout au XIXe siècle, beaucoup sont engagés sur les navires de traite (Kipré, 1985). Les noyaux de population de l'époque échangeaient des liens parfois commerciaux par l'entremise des *chaînes de village* intégrées à des réseaux enchevêtrés de relations sociales et souvent politiques. Les rapports entre traitants et chefs africains (en particulier les Alladians appelés aussi Jack-Jack), se concrétisent par la signature de traités exclusivement commerciaux et de protectorat ; en profitant des différentes guerres tribales locales (Kipré, 1985 cité par Diézou, 2009).

Certains peuples ont amassé d'énormes richesses (Or, pagnes, etc.) dans le commerce avec les Européens. Cette richesse leur a permis d'étendre leur lignage et de consolider leur tribu en faisant face aux obligations sociales lors des mariages. Les villes du sud ont tiré parti du commerce européen par l'intensification du commerce sur les navires qui ont permis à ces populations d'engranger des biens de prestige d'origine européenne.

A la veille de la colonisation, nombreuses sont les populations qui ont délaissé la vente de produits agricoles pour se lancer dans les opérations d'embarquement de navires. Les échanges se faisaient le plus souvent, entre produits européens de consommation courante contre produits de cueillette et surtout de travail sur les navires (Kipré, 1985). Pour Loba (2009), cela n'a été possible qu'en évinçant les courtiers de l'époque précoloniale et en réduisant autant que possible la concurrence des négociants exerçant hors de la législation française. Cette situation a eu pour conséquence, une multiplication des entreprises commerciales et le développement des factoreries sur l'ensemble du territoire. Le commerce sur la côte atlantique se déroule sans encombre avec les tribus locales. Kipré (1985), mentionne que ces relations n'atteignent que rarement le cadre intertribal. Tous participent directement aux mêmes courants d'échanges atlantiques.

L'influence française dans la région s'est aussi concrétisée par la création de grandes firmes internationales qui ouvrent des agences à Grand-Bassam (Attahi, 1984 cité par Diezou 2009). A titre d'exemple, nous avons la CFAO, la SCOA, la CFCI, Pozzo di Borgo, King, Woodin and company of Liverpool et la CFK de Verdier (Ministère des affaires culturelles, 1981). Des maisons françaises de commerce, la plus active est la CFAO (Loba, 2009). Ce complexe, ouvert en 1899, étend son aire d'influence jusqu'à Toumodi et va au-delà vers l'ouest du côté de Fresco où elle installe une factorerie en 1901. Deux années plus tard, la compagnie s'installe à Tiassalé. En 1905, elle contrôlait tout le partout lagunaire du pays Avikam au pays Dida. Les activités de la CFAO ont contribué au dynamisme et à la modernisation de la vie urbaine sur presque toute la zone littorale. Ces grandes entreprises ont suscité la création des banques dont la BOA, la Bank of Nigeria et la BAE (Diezou, 2009).

En outre, la construction du wharf en 1897 attira les compagnies de transport maritimes dont celle des « *chargeurs réunis et Elder Dempster* ». La création du wharf a redynamisé les relations commerciales entre les différents acteurs de la vie économique de l'époque. Ce qui a fait croître l'influence des grandes firmes, surtout dans la partie sud du pays. Par ailleurs, on connaît le rôle prépondérant des commerçants Dioula dans la vie économique des grandes cités marchandes comme Bondoukou, Kong. Mais depuis l'avènement des Européens sur les

côtes, la présence de ces commerçants bien organisés en réseau se fait de plus en plus ressentir dans la partie sud du pays. C'est le cas de la ville d'Anyama où la culture du cola attire de nombreux migrants. C'est la conséquence d'une descente progressive et ancienne des populations du nord vers le sud ; dans la mesure où les relations commerciales avec l'atlantique n'étaient possibles que sur les côtes. Hormis le rôle important des tribus Dioulas dans le commerce, certains peuples du sud excellaient aussi dans ce domaine d'activités. En effet, bien avant la conquête coloniale, certains villages Alladian se distinguent par leur présence commerciale, notamment Jacquerville. Ils contrôlent deux types de circuits commerciaux : ils échangent leurs propres produits (sel, poissons) contre les produits alimentaires ou parfois des biens de prestige (or, captifs) en pays Adjoukrou (Auge, 1975, cité par Kipré, 1985). Par ailleurs, pour Kipré (1985), ils étaient les intermédiaires pour les produits de traite apportés par les Adjoukrou, Abidji ou même les Ebrié (huile de palme, bois notamment) et par les Européens (fusils, poudre, pacotille, manilles). Certes, de nombreuses opérations d'échanges ont lieu entre les Européens et les « *indigènes* » pendant la période précoloniale ; mais particulièrement à Bingerville, la coupe de bois et l'équarrissage des billes ont pris l'ascendant sur l'agriculture et la pêche. En effet, cette zone riche en acajou (essence de bois particulièrement prisée par les colons) attire une main d'œuvre importante provenant de l'hinterland. La croissance de cette activité va permettre à la ville de redynamiser son économie et de compter parmi les villes les plus dynamiques de la côte à l'instar de Grand-Lahou, Assinie, Bassam.

2.5 Les liaisons et réseaux entre villages et villes

Dans la partie littorale, les peuples situés sur les rives lagunaires tels que les Ebriés, les Akyés qui se localisent au sud entretiennent des relations entre eux. Ces liens existent bien avant l'arrivée des Européens et se sont plus accentués au XIXe siècle avec l'essor du commerce de traite. Les principaux produits échangés entre les villages étaient de la banane, les esclaves pour les Akyés contre du poisson, du sel, du manioc pour le peuple Ebrié. Les échanges se faisaient à partir des grands centres urbains et étaient redistribués au niveau des villages.

Au plan social, les villages de la zone lagunaire entretiennent des rapports étroits avec leurs voisins. Cela se manifeste par le brassage interculturel entre ces différents peuples, comme en témoigne la fréquence des mariages. Le mode de filiation chez les peuples lagunaires est le système matrilineaire. Ce système clanique, bien organisé, permet à ces

peuples d'entretenir des liens de solidarité étroits, comme lors des fêtes de génération qui constituent un moment de partage et de réjouissance chez les peuples lagunaires.

Au plan politique, certaines agglomérations entretiennent des relations entre elles par le biais des chefferies traditionnelles locales. C'est le cas du royaume Sanwi dont le siège se trouve à Krindjabo, et le royaume des N'Zima à Grand-Bassam. Dans la plupart des cas, ces collaborations sont d'ordre militaire et portent sur le partage de renseignements en cas d'attaque par certaines tribus rivales. Il existe aussi des échanges d'ordre économique entre les peuples lagunaires. La création de ports secondaires au bord de la lagune, en allant d'Assinie jusqu'à Sassandra favorise ces échanges. Les peuples Adioukrou et Alladian profitaient de ce trafic pour accroître leur échange d'huile de palme. L'huile de palme est apportée dans des calebasses et transportée en pirogue dans des tonnelets sur la lagune pour être enfin acheminée à Jacquerville (Dupire et Boutillier, 1958).

Mais c'est au plan commercial que les relations sont plus fortes entre les villages. Avec l'essor de la culture du palmier à huile à la fin du XIXe siècle, les villes côtières installées dans le périmètre d'Abidjan entretiennent des liens commerciaux avec les Européens. C'est d'ailleurs les mouvements commerciaux qui amenèrent les Européens à créer de nouvelles routes à partir des côtes, en direction du nord, (Antonetti, 1921). Le transport de l'huile de palme suit une chaîne qui part des centres de production comme Débrimou, Bouboury ou Toupah jusqu'aux grandes villes où l'huile est acheminée dans les ports. Face aux besoins mondiaux de plus en plus croissants, les grandes firmes ouvrent des comptoirs à Grand-Bassam, à Assinie, etc, afin d'organiser de façon moderne le transport de l'huile de palme (Dupire et Boutillier, 1958). L'essor de ces activités commerciales a fait naître à Bassam de grandes entreprises telles que la SCOA, la BAO, etc.

Le renforcement des chaussées et la circulation automobile qui se développent au début des années 1920, ont tous comme point de chute Grand-Bassam ou Abidjan. La construction de ligne directe avec Abidjan facilite les échanges et la construction de ponts définitifs se développent à travers le pays. Les premiers bitumages voient le jour au milieu des années 1950. La construction du wharf, en 1897, attira les compagnies de transport maritime dont celle des « Chargeurs réunis et Elder Dempster » (Diezou, 2009). Ce dynamisme commercial a permis aux villages de la zone lagunaire de redynamiser leur économie. En somme, nous constatons que ce sont les activités en liaison avec l'économie portuaire qui connaissent un essor.

3. L'EXPANSIONNISME COLONIAL DE LA FRANCE ET LA CONSTRUCTION DU FAIT URBAIN A LA FIN DU XIX^{ème} SIECLE

3.1 Les bases du fondement de la colonie de Côte d'Ivoire

L'idée de création de la colonie de Côte d'Ivoire par les autorités françaises a été longuement mûrie depuis le début du XVIII^e siècle. Les écrits qui existent sur l'histoire de la Côte d'Ivoire émettent comme hypothèse, la découverte de la Côte des Dents qui s'est faite entre 1364 et 1365, à la même époque que celle de la Côte des Graines (partie de la côte occidentale africaine). En 1700, la Compagnie d'Afrique y fonda un comptoir qui fut abandonné en 1707. A la suite de l'abandon des forts français, de nombreux groupes qui militent en faveur de la colonisation sont mis en place. Ces groupes se sont renforcés avec les appuis des structures officielles telles que la société des géographes, les grandes maisons de commerce de Lyon, les grands groupes maritimes et portuaires de Bordeaux, Le Havre et Marseille (Diezou, 2009). Ces structures ont été, par ailleurs, soutenues par plusieurs maisons de presse comme « La quinzaine coloniale », « Le temps », « Le journal des débats ».

La présence Française sur la côte des dents a été effective après la signature, par le commandant Bouët-Willamez, des premiers traités avec les chefs « *indigènes* » en 1842. En juin 1843, une autre expédition conduite par le lieutenant de vaisseau Fleuriot de Langle, atteignit ainsi la rivière d'Assinie et y construisit un fort. Le chef de l'expédition signa avec Amatifou (Amon N'Douffou), neveu d'Attala, qui était alors le roi d'Assinie, un traité qui cédait, en toute propriété, à la France, le territoire sur lequel fut établi le comptoir. Le roi d'Assinie reconnaissait ainsi aux Français le droit sur tous ces protectorats. En 1868, la France acquit la propriété du Grand-Basha, du Grand et du Petit-Béribi, dans la partie occidentale de la Côte de l'Ivoire. Puis, elle passa d'autres traités avec les chefs locaux le long des bords du Rio Fresco et de la rivière San Pedro.

Par ailleurs, l'influence des différents groupes socio-politiques amena le gouvernement français à entériner le décret du 17 Décembre 1891 portant sur l'ensemble des possessions françaises en Afrique noire. La dislocation de ce décret aboutira à celui du 10 Mars 1893 portant création de la colonie de Côte d'Ivoire avec pour capitale Grand-Bassam. Plusieurs édifices furent ainsi construits dans la nouvelle capitale, dont le palais du gouverneur au quartier France (photo 4 et 5).

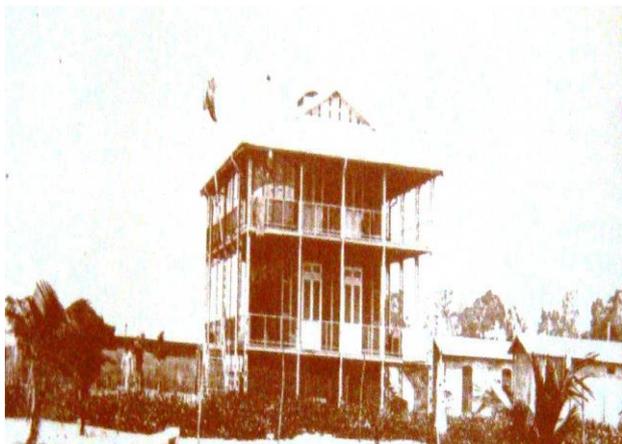


Photo 4 : Le palais du gouverneur de la colonie à Grand-Bassam en 1895
 (Source : Archives coloniales de Côte d'Ivoire, 2014)



Photo 5 : Le même palais à l'heure actuel réhabilité en plusieurs étapes depuis 1900
 (Source : Notre enquête, 2018)

Cet édifice a été aménagé en 1900. Il a subi ces dernières années quelques travaux de rénovation, suite à l'inscription du quartier France de Grand-Bassam au patrimoine mondial de l'UNESCO. Il sert aujourd'hui de musée et abrite quelques bureaux de fonctionnaires du ministère de la culture.

3.2 Les formes d'impérialisme français en Côte d'Ivoire

Les populations utilisèrent des tactiques de guérilla face à l'expansionnisme coloniale. La politique française de conquête coloniale se durcit donc dans les vingt dernières années du XIXe siècle. Les foyers d'opposition furent réprimés brutalement et les différentes régions de la Côte-d'Ivoire furent ainsi conquises progressivement.

La France a dû avoir recours, dans certains cas, à l'aide britannique pour anéantir par exemple le nouvel empire de Samory Touré dans le nord du pays. Celui-ci ne fut vaincu qu'en 1898 et déporté au Gabon où il mourut en 1900. Les principaux chefs de la résistance furent également tués ou déportés. A partir de 1908, le gouverneur Angoulvant élaborait un plan de pacification définitive. La supériorité en armes des Français explique leur victoire. Active jusque vers 1915, comme lors de la révolte des Abbey en 1910, la résistance des populations devint passive par la suite (refus de payer l'impôt, sabotage des cultures obligatoires, fuite de villages entiers à l'extérieur de la colonie...). Pour le cas de Grand-Bassam et Assinie, la cause de l'hostilité des populations est la construction en 1843 des comptoirs censés jouer un rôle régulateur dans l'acheminement des produits entre les ports et les villes de « l'hinterland » (Kipré, 1985). « *Les rapports avec les populations locales (Agni, Ebrié, Abouré, Adjoukrou, Avikam) furent souvent difficiles et entraînaient de nombreux conflits militaires. Chacun de*

ces conflits amenait la rupture de l'approvisionnement des factoreries françaises établies à Assinie, Bassam et Dabou. » (Kipré, 1985 cité par Loba, 2009).

Jusqu'à la fin du XIXe siècle, dans la région du Grand Abidjan principalement peuplée par les Ebrié, les N'zima, la majorité des commerçants africains traitaient avec les Anglais. Ce qui irritait beaucoup les Français qui engagèrent une résistance face à cette attitude qu'ils qualifiaient de « traite et d'infidèle ». Selon Kipré (1985), afin de contenir les Adjoukrou de Bouboury, surveiller les Alladian, et au besoin les contraindre à approvisionner les maisons de commerce françaises, on construit le fort de Dabou. Cette initiative ne décourageait guère les Alladian qui étaient déjà habitués à commercer avec les marchands Anglais et les grands navires britanniques débarquant sur les côtes.

Au cours de la période 1871-1885, le fort de Dabou fut abandonné. « *Verdier concentra ses activités principales sur Assinie et Bassam. En usant de son titre officiel de « Résident », Verdier empêcha l'installation d'autres concurrents anglais tels que les maisons Gilbrut Bos en 1879, New Somerset and Charlton en 1883 ; il expulsa plusieurs des commerçants noirs d'origine libérienne ou venus des colonies anglaises.* » (Kipré, 1985). L'hégémonie totale de Verdier sur le commerce littoral en Côte d'Ivoire a fait de lui, l'un des plus importants commerçants en basse côte. Kipré (1985) affirme que son chiffre d'affaire à Grand-Bassam en 1884, qui est devenu son principal centre d'affaire, s'élevait à un million et demi de francs. En 1900, les frontières de la Côte-d'Ivoire étaient proches du tracé actuel, hormis dans le Nord, auquel fut intégrée la haute Côte-d'Ivoire. En 1905, les Français rattachèrent la Côte-d'Ivoire à l'AOF. Ils choisirent successivement Grand-Bassam jusqu'en 1900, Bingerville jusqu'en 1934, puis Abidjan comme chef-lieu de la colonie.

3.3 La politique des postes de colonisation

L'idée de création des postes coloniales fut introduite pour la première fois par Charles Bour. Mais l'initiative principale de ce projet revient à Treich-Laplène qui en 1889, mis les moyens nécessaires en place afin que ce projet voie le jour. Malgré l'opposition de certains commerçants de la côte, la politique des postes coloniaux fut introduite. Pour mieux vulgariser la politique d'expansion coloniale en Afrique, le sous-secrétariat d'Etat devient par la suite, le ministère des colonies en 1894.

La présence de ces postes constitue une sorte de « mainmise » pour la nouvelle puissance coloniale qui s'installe peu à peu. Ainsi, officiellement, Grand-Bassam, Assinie et Jacqueville deviennent des postes de douanes, successivement pour les deux premiers le 23

Octobre 1889 et pour le troisième le 25 Octobre 1889. Certaines résistances enregistrées, en particulier dans les pays Alladian et Avikam, n'ont pas empêché cette mesure de se mettre en place. Grâce à ces nombreuses victoires militaires successives, la machine coloniale française se mit en marche. Binger qui fut alors premier gouverneur de la colonie, poursuivit néanmoins la politique des postes coloniales héritée de Treich-Laplène qui mourut le 9 Mars 1890. Binger se fonde sur trois points essentiels afin de mener la politique coloniale française. Il s'agit d'abord de contrôler les échanges sur toute la zone côtière en établissant des postes de douanes sur les territoires où il n'en existe pas. Cette mesure permet de contrôler les prix pratiqués par les différents commerçants qui échappent à l'expansion commerciale française dans la colonie. Ensuite, le second volet de sa mission consistait à mettre en œuvre une politique efficace afin d'exploiter les potentialités économiques de l'arrière-pays. Cela consistait à envoyer sur place des missions d'explorations pour pacifier les populations du nord afin de les initier aux nouveaux circuits d'échange économique. Pour Kipré (1985), ces postes devaient permettre de relier définitivement la côte et les pays « utiles » du nord.

La France commença également la mise en valeur de la nouvelle colonie qui fut confiée à de grandes compagnies comme la SCOA, la CFAO et les établissements Peyrissac. Ainsi l'intérêt économique de la France en Côte d'Ivoire était clairement connu dès le début de la colonisation. Binger le résuma de la sorte : *« Il a été recommandé à l'administration coloniale, la prudence et la négociation avec les populations autochtones pour s'installer à demeure afin d'appriivoiser les indigènes par le commerce ; à la fois parce que les populations souhaitaient établir des relations commerciales et parce que la finalité de toute colonisation est économique, l'état ne doit intervenir que pour protéger les échanges. »* (Kipré, 1985).

Les colons aménagèrent la côte (Port-Bouët, Grand-Bassam), construisirent des wharfs et développèrent quelques infrastructures routières et médicales, en particulier dans le sud-est du pays. Malgré ces réalisations, la politique brutale des postes coloniales continua. A partir de 1893, l'implication militaire Française sur le terrain se montre de plus en plus présente. Ces troupes sont en majorité stationnées dans le nord du pays, combattent la résistance de Samory jusqu'en 1898. Cette période de lutte est ainsi marquée par différentes campagnes militaires qui ont permis à la puissance coloniale d'éliminer toutes formes de résistance. A cela, il faut marquer l'attachement des différents gouverneurs qui se sont succédé à la politique des postes de colonisation. Ce mode de gouvernance laisse une autonomie beaucoup plus large aux commandants militaires en ce qui concerne la gestion des postes de colonisation. Mais toutefois, selon Kipré (1985), la création des postes se fait en fonction des formes de

pénétration française et parfois selon la nature des réactions des populations africaines à cette pénétration. Mais, avec l'arrivée d'Angoulvant (1908-1918), cette politique devient de plus en plus répressive. Celui-ci remet en cause la colonisation pacifique prônée par Binger. Il dira en ces termes : « *La colonisation pacifique a eu pour effet de rendre en Côte d'Ivoire, la pénétration française inégale, rarement complète, généralement à parfaire, parfois à entreprendre, presque à ses débuts. Inefficace et coûteuse dans la mesure où la présence française est constamment remise en question, même après des opérations militaires. Il est urgent que la France abandonne la politique de conquête pacifique et amène les sujets de la colonie au progrès malgré eux.* » (Kipré, 1985).

Afin de réaliser son programme d'action, il s'appuie sur la politique des postes qui devient de facto, le quartier général des troupes locales pour mettre en place un régime totalitaire qui pacifia l'ensemble du pays. Les postes, outre leurs rôles militaires, étaient au plan économique, des zones agricoles pour les produits d'exportation. Ils servaient de point de ralliement et d'écoulement des matières premières agricoles, en particulier le café, le cacao, l'hévéa et le coton. L'objectif de ces postes était d'avoir un monopole sur le commerce afin d'éliminer les concurrents anglais et les commerçants Dioula. Ainsi, ces postes ont-ils permis à l'autorité coloniale de renforcer son pouvoir économique et surtout politique afin de mieux gérer la nouvelle colonie.

3.4 Les villes du Grand Abidjan et la mise en valeur de la colonie

Pour comprendre l'histoire des villes de Côte d'Ivoire, il nous faut remonter à la naissance des villes côtières à un moment où les pays européens traversent de profonds bouleversements qui aboutissent à l'ère de la Renaissance. Cette période marque le début des grandes découvertes, la naissance du capitalisme et de la curiosité scientifique qui vont pousser les Européens à explorer de nouveaux espaces. Après l'Orient, jusque-là terre des conquêtes, ensuite terre d'échanges, le regard des européens se tourne vers l'Afrique devenue elle, terre de conquêtes (Kouassi et Delanne, 2014).

Le littoral ivoirien figure parmi les premières zones de contact en Afrique. Les navigateurs portugais y développent le commerce, mais abandonnent très tôt la côte à cause de l'hostilité des populations. A la suite de la pénétration portugaise, les Français débute l'exploration de la côte par Assinie. Ils tissent des traités avec le roi et développent des liens commerciaux avec les populations autochtones. Les produits d'échanges sont principalement l'huile de palme, le café, le bois, l'or, nécessaires à l'essor des industries en Europe. Ces

relations commerciales prennent par la suite une implication politique qui se concrétise par la signature du traité du 10 Mars 1893, instituant la colonie de Côte d'Ivoire.

Les villes d'Assinie, Grand-Bassam, Bingerville, Dabou, Jacqueville, Grand-Lahou et Sassandra sont les premières à être urbanisées. Ces villes ont une histoire qui se confond avec celle des vieilles cités marchandes du nord. La fin du XXe siècle a vu émerger des villes intégrées à un réseau de centres urbains avec des fonctions précises. C'est le cas de la ville d'Anyama qui devient centre de transformation et de transit d'écoulement des produits agricoles vers les ports de Grand-Lahou et de Grand-Bassam. Le projet de mise en valeur de la colonie a été débattu par l'assemblée nationale française en 1885. Ce projet prend forme dès 1903 par Grand-Bassam grâce à son statut de capitale, bien qu'Assinie soit l'une des premières villes de contact avec les Européens. Cette situation s'explique par le fait que dans cette ville, les déferlements de vent violent et de houle liés à la présence de l'océan atlantique, constituent une menace permanente pour la sécurité des colons. Ainsi, l'aménagement de Grand-Bassam se poursuit-il par la construction de plusieurs édifices tels que le palais du gouverneur, l'orphelinat, les factoreries, etc.

A partir de 1908, trois grandes villes émergent : Grand-Bassam pôle économique ; Bingerville, pôle administratif et Abidjan, ville en plein chantier car destinée à abriter les grands projets de développement de l'administration coloniale¹⁰. L'aménagement du quartier européen de Grand-Bassam débute en 1909 avec le lotissement puis le bitumage de cette partie de la ville. La construction du fait urbain va au-delà de Grand-Bassam. L'administration coloniale entreprend également des actions de développement dans certaines villes. Verdier en donna la parfaite illustration avec l'ouverture de grandes maisons de commerce à Grand-Lahou, Jacqueville, Assinie (Diezou, 2009 cité par Kouassi et Delanne, 2014).

Kipré (1985) nous montre aussi que l'histoire de la planification qui débute dans les villes du sud-est (Assinie, Aboisso, Alépé, Dabou), dans quelques ports (Grand-Lahou, Sassandra), aux carrefours de pistes actives (Soubré, Tiassalé, Zaranou, Bettié), dans quelques vieilles places commerciales du nord (Bondoukou, Bouna notamment) connaît depuis longtemps cette distinction entre quartiers de commerçants et quartiers d'artisans ou d'agriculteurs. Dans les gares choisies pour rassembler les produits d'une région, les quartiers de commerçants se sont longtemps confondus avec ceux des ouvriers chargés de la

¹⁰L'attention des autorités coloniales fut portée principalement sur Abidjan à cause des perspectives économiques, qui vont permettre l'ouverture du canal de Vridi puis la construction d'un port en eau profonde.

construction du rail et avec les gares elles-mêmes. Dans ce dernier cas, la ville d'Anyama, en est une illustration dans la mesure où l'implantation des colons, consécutive au développement des cultures de rentes et par ricochet, à la création de gares de stockage pour l'évacuation de ces produits par les rails, ouvre le champ à cette séparation des quartiers. Certes, il existait quelques planteurs colons dans cette ville, mais le caractère ségrégationniste qui aboutit à une séparation stricte entre quartiers indigènes et cités blanches, n'était pas aussi marqué comme ce fut le cas pour Bingerville et Gand-Bassam.

Cependant, jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, l'on distinguait nettement dans ces villes coloniales, deux quartiers distincts avec pour activité principale le commerce. D'abord, la cité européenne et libanaise, caractérisée par une trame urbaine régulière avec une économie tournant autour de factoreries et la cité indigène dominée par la création de quartiers spontanés et un commerce tournant autour de petits marchands et colporteurs.

Par ailleurs, la période précoloniale a vu se développer, surtout dans le nord du pays, des agglomérations, qui de par leur taille, leurs fonctions, la complexité des relations et l'originalité des relations qu'elles entretiennent avec leur environnement, méritent bien l'appellation de « ville » (Kipré, 1985). A cette époque, les villes de la côte, ne présentant pas la même physionomie que celle du nord, avaient néanmoins de par leur contact très ancien avec l'Europe, un maillage urbain particulier qui leurs conférait le statut de ville. Partant de cette idée, la ville est la traduction des modes de productions et de contrats sociaux qui existent entre les peuples. En effet, lorsque plusieurs modes de productions et de relations coexistent au sein d'un espace donné, ils permettent nécessairement une évolution de la ville par un processus de domination de tous ces modes de productions.

Les travaux pour le développement de la colonie se font par ordonnancement et selon les plans de lotissements, en particulier pour les villes de Grand-Bassam et de Bingerville. Kipré (1985) nous instruit que dans les villes du littoral et dans les postes de la côte, divers travaux sont effectués afin de tracer les rues, creuser des caniveaux, combler certains marigots proches des postes de colonisation et construire un phare pour permettre une navigation plus aisée des navires. Pour l'exécution de ces tâches, une main d'œuvre locale était réquisitionnée dans un rayon de six kilomètres autour du poste. Le choix des postes à aménager est fonction des intérêts français dans la région et du nombre de factoreries mises en place par l'administration coloniale.

3.5 L'essor des villes portuaires

3.5.1 Emergence des villes de la côte ivoirienne

Le développement de la colonie de Côte d'Ivoire se caractérise par une croissance des villes présentes sur la côte. Il apparaît, autour de ces noyaux urbains, une « espèce de villes commerciales » qui se développe autour de l'activité portuaire. L'installation sur les côtes de colporteurs Dioula ou traitants Sénégalais, N'Zima ou Fanti, des agents de factoreries et de nombreux comptoirs européens en sont la parfaite illustration. Ces agents commerciaux, en particulier les Dioula, sont présents car ces villes connaissent un dynamisme économique, surtout après le déclin des grandes villes commerciales du nord depuis la chute de Samory.

En outre, la croissance des villes côtières peut aussi s'expliquer par la politique de l'administration coloniale. Cette politique vise à exploiter les potentialités de la Basse Côte, riche en ressources naturelles, par un afflux massif de mains d'œuvre étrangères provenant notamment de la Haute Volta. Antoine, Dubresson et Manou-Savina, (1987) estiment que ces options de développement font partie des règles du jeu induit par l'administration coloniale afin de dynamiser le fait urbain abidjanais et de concentrer les activités économiques et les hommes autour d'un remarquable outil portuaire, réceptacle national et poumon des échanges avec l'extérieur. Les premières années qui suivent l'installation des postes voient émerger, dans certaines villes du sud-est comme Aboisso, Dabou, Alépé, Assinie, une distinction nette entre quartiers de commerçants et quartiers d'artisans ou d'agriculteurs. Cependant, à la veille de la première guerre mondiale, on distingue deux quartiers commerciaux : le quartier des maisons de commerces européennes et celui des africains allogènes où dominent les colporteurs et petits marchands (Kipré, 1985). La spéculation foncière que font les colons pousse ceux-ci à subdiviser généralement les villes en deux types de quartiers. On avait, d'une part les quartiers administratifs caractérisés par de grandes parcelles, et d'autre part les quartiers commerciaux. Ces quartiers comprenaient deux types d'architectures : les grandes bâtisses des compagnies européennes sur de vastes parcelles et les petites bâtisses de commerçants libanais et africains construites sur des parcelles plus réduites (Diezou, 2009).

Les autorités françaises facilitent et aident certains grands commerçants et industriels des ports du Havre, Marseille et de La Rochelle à s'installer en Côte d'Ivoire. Victor Régis de Marseille s'installe ainsi à Grand-Bassam de 1843 en 1857 (Kouassi et Delanne, 2014). Celui-ci ravitaille les chefs de Grand-Bassam, d'Assinie, de Krindjabo et d'Alépé. A cette époque, les activités des maisons européennes de commerce sont quasiment les seules à jouer un rôle d'animation de la vie urbaine. La présence d'entreprises commerciales à Grand-Bassam et

Anyama, villes qui ont connu une floraison d'activités commerciales dans la première moitié du XX^e siècle, en sont une illustration parfaite. En effet, plusieurs grands navires accostaient au port de Bassam pour acheminer l'huile de palme qui était alors en plein essor dans les régions de Dabou et de Jacquville. La production de cola est en hausse dans la ville d'Anyama grâce au dynamisme des traitants Dioula et Sénégalais qui les acheminaient au port d'Abidjan ou parfois à Gand-Bassam.

Les villes de la côte ne disposaient pas de véritables stimulants économiques pouvant garantir leur croissance. De plus, ces agglomérations n'étaient pas non plus de grands centres de consommation à cause de la faiblesse de leur charge démographique d'une part, et de l'autre, du fait du statut professionnel de celle-ci (Loba, 2009). Ce qui n'a été sans conséquence dans le développement des villes comme Anyama, Bingerville et Grand-Bassam qui demeurent essentiellement des centres de relais administratifs et économiques.

L'évolution de l'activité économique dans l'arrière-pays et la création de voies structurantes en direction d'Abidjan, mettent progressivement fin à l'hégémonie du port de Grand-Bassam au profit de celui d'Abidjan. Cette situation, combinée à la grande dépression économique des années trente, contraignent les autorités coloniales à réorienter les perceptives de développement des villes côtières, afin de mieux axer leurs actions de développement sur le Grand Abidjan.

3.5.2 Naissance de la ville portuaire d'Abidjan

3.5.2.1 Genèse de la création du port

L'histoire du port d'Abidjan se confond avec celle de la création de la ville. Le site actuel du port a été identifié dès 1889 par Binger qui signala l'existence d'une vallée sous-marine, connue sous le nom de trou sans-fond (Durand et Zabi, 1985). En effet, Abidjan, de son vrai nom *M'BIJAN*, est située au sud de la Côte d'Ivoire au bord du Golf de Guinée et traversée par la lagune Ébrié. A l'origine, Abidjan était un petit village de pêcheurs où vivait le peuple « *Atchan* ». En 1896, suite à une série d'épidémies de fièvre jaune meurtrières, les colons qui étaient installés à Grand-Bassam décidèrent de partir vers un endroit plus salubre. Le site d'Adjamé santey « *le village à l'écart d'Adjamé* », actuel Bingerville fut choisi. Leur installation fut suivie par celle du gouvernement qui créa, en 1899, le comptoir de Bingerville, capitale de la colonie française de 1900 à 1934.

Le futur Abidjan, tout proche, est également situé sur le bord de la « *lagune n'doupé* » ce qui signifie, « *lagune à l'eau chaude en langue Tchaman* », devenue par la suite la lagune Ébrié. Cet endroit offrait plus d'espaces et plus de grandes possibilités d'expansion

commerciale. Le wharf de Petit Bassam, actuel Port-Bouët, au sud de l'agglomération, fait rapidement figure de concurrent au détriment du wharf de Grand-Bassam, jusqu'alors principale porte d'accès économique de la colonie. A partir de 1904, alors que Bingerville n'était toujours pas encore achevée, Abidjan devient alors le principal pôle économique de la colonie de Côte d'Ivoire. Ce qui fait de cette ville, un relais privilégié pour la diffusion des produits européens vers l'arrière-pays, notamment grâce à une communauté libanaise de plus en plus importante et dynamique. En 1931, le Plateau, centre administratif de la puissance coloniale et le futur quartier indigène qui deviendra par la suite Treichville, sont reliés par un pont flottant. Cette même année, un premier adressage des rues est mis en place. Abidjan devient la troisième capitale de la Côte d'Ivoire, après Grand-Bassam et Bingerville, par le décret du 10 août 1933. Cette décision accéléra ainsi les travaux de percement du canal, qui aboutira par la suite, à la création du port d'Abidjan.

3.5.2.2 Création du port autonome d'Abidjan

Le percement du canal de Vridi et la création du port d'Abidjan furent les plus grands chantiers de l'époque coloniale. A l'endroit de l'emplacement de ce canal, le cordon littoral était particulièrement étroit. Dès 1900, Houdaille affirmait qu'il y avait des conditions exceptionnelles favorables à la création d'un port. Pour la réussite de ce projet de grande envergure, il a fallu creuser deux canaux : d'abord, le canal d'Azagny (situé entre la lagune de Grand-Lahou et l'ouest de la lagune Ebrié), entre 1912-1918 ; puis le canal d'Assinie (à l'Est de la lagune Ebrié, entre la région de Grand-Bassam et la lagune d'Assinie). Ce second canal ne fut percé qu'après la seconde guerre mondiale (Durand et Zabi, 1985). C'est progressivement que l'idée de la construction d'un canal navigable voit le jour. Le projet de création d'un port fut présenté par les ingénieurs aux autorités coloniales en 1900. Il comportait le creusement d'un canal de 800 mètres aux environs de l'île de petit Bassam, le dragage des parties moins profondes de la lagune et la création de quais à Abidjan (Durand et Zabi, 1985). Vu les intérêts économiques importants, les autorités coloniales décident de construire le canal de Vidri pour que les navires à fort tirant d'eau puissent venir accoster aux quais de Treichville. Les premiers travaux de construction débutèrent en Décembre 1903. Les « indigènes » étaient recrutés de force pour les travaux de mains d'œuvre. N'ayant aucune qualification pour la plupart et travaillant le plus souvent sans matériels de protection, beaucoup d'ouvriers y laissèrent leur vie. Les nombreux témoignages des travailleurs de cet important chantier traduisent les souvenirs douloureux de ce temps (Kipré, 2005).

Les travaux s'accélérent, l'eau chaude de la *lagune n'doupé* subira ainsi une chute de température. Afin de lutter contre l'ensablement récurrent de la baie de Biétry, il a fallu creuser des digues entre 1905 et 1907, le long des rives de la Comoé. L'aménagement de l'embouchure du fleuve Comoé qui permettait une ouverture par voie fluviale fut la solution économiquement viable pour les autorités coloniales face aux échecs répétés du creusement d'un canal navigable. Les solutions techniques qui avaient été envisagées pour cette étude furent infructueuses. De ce fait, l'administration coloniale changea radicalement de tactique. En 1927, le gouverneur de l'AOF commanda une dernière fois une étude d'emplacement du site. Ce qui aboutit, en 1928, à l'abandon définitif du projet Comoé et à la création d'un canal navigable par coupure du cordon littoral (Durand et Zabi, 1984). L'emplacement définitif se situa ainsi dans la partie la plus étroite du littoral, non loin du village de Vridi, à 10 Km de Port-Bouët (photo 6). Cet emplacement permettait d'utiliser le canyon de trous sans-fonds comme piège de la dérive littorale tout en étant suffisamment éloigné de la construction des deux jetées de protection prévues (Pelnard-Considère, 1935, cité par Durand et Zabi, 1984).



Photo 6 : Vue du canal de Vridi qui relie la lagune Ebrié à la mer
(Source : Image Google Aearth, Juin 1950)

Après plusieurs décennies de balbutiement, les études hydrotechniques furent achevées en 1935. Mais les autorités coloniales n'ordonnèrent le lancement officiel des travaux qu'en 1939 pour un achèvement prévu en 1943. Les effets induits de la seconde guerre mondiale repoussèrent le calendrier d'achèvement en 1950. L'inauguration officielle eut lieu le 5 Février 1951 (ANCI, cité par Durand et Zabi, 1984). Abidjan que l'on appelle alors la *Perle des lagunes* connaîtra alors, avec l'ouverture du port, une période de forte croissance jusqu'aux années 1980.

4. LES VILLES DU GRAND ABIDJAN : POLES DE SERVICES ET CENTRES ADMINISTRATIFS

Les nombreux changements opérés lors de la période coloniale en Côte d'Ivoire n'ont pas eu d'influence sur le rôle économique et administratif des centres urbains de l'époque. En effet, une certaine hiérarchie urbaine existait bien avant la colonisation, principalement dans les villes du nord. Ce fut le cas des villes comme Bouna, Kong, Bondoukou.

La ville est le reflet, non pas d'une mutation spontanée du fait du développement des activités agricoles, mais plutôt d'une politique imposée par l'administration coloniale. Les principaux centres urbains de la Renaissance (période qui a vu naître les grandes villes occidentales que nous connaissons), sont la conséquence du « *Boom économique* » conjugué à une forte industrialisation qui sont aujourd'hui le socle du développement que connaissent ces villes. Un tel scénario n'a pas pu être possible en « *Afrique* », du fait des objectifs même de la colonisation, qui vise principalement l'exploitation des ressources naturelles de la colonie. Ce que Kipré (1984), appelle « *l'économie de pillage* ». Naturellement, on s'aperçoit du rôle joué par l'économie de plantation dans les stratégies de développement de l'administration coloniale.

4.1 Les fonctions des villes au début de la colonisation

A cette époque, les villes avaient deux fonctions principales : économiques et administratives. La première fonction est liée à l'économie de plantation mise en place par les colons qui, très tôt, ont décelé les nombreuses potentialités économiques de la colonie. Ces activités sont principalement dominées par l'agriculture industrielle et commerciale qui a permis aux villes moyennes comme Anyama, Bingerville et Grand-Bassam de maintenir sur place leurs populations et devenir centres de développement agricole pour leurs périphéries rurales. Quant au volet administratif, il renferme les services offerts par l'administration coloniale afin de mieux assurer le fonctionnement de la ville. Loba (2009) affirme que l'Etat s'y installe, dans le but d'animer les activités agricoles du monde rural. Ces services sont fonction de la taille de la ville, mais aussi des intérêts économiques que présentent ces régions pour les colons. Certes, la fonction administrative contribuera au dynamisme des villes, du fait de leur polarisation sur les petits centres urbains. Pour Cotten, (1972), ces services d'encadrement du monde agricole se sont multipliés sur la côte dans les années 1960-1970. Ces services, relevant directement de la compétence technique de l'administration coloniale, auront un rôle prépondérant dans le fonctionnement des villes.

4.1.1 Des villes, centres de transformation du monde agricole

4.1.1.1 Le rôle des cultures de rente essentiellement dominées par le café et le cacao

Tous les chercheurs sont unanimes sur le fait que les Européens, en abordant la Côte d'Ivoire par les côtes, avaient évidemment un mobile fondamentalement mercantile (Rougerie, 1950 ; Ekanza et Tirefort, 2000 ; Kouassi et Delanne, 2014). Verdier en sera la parfaite illustration, en installant dès 1871, les premiers factoreries dans les villes de Grand-Bassam et Assinie, au détriment de Dabou. Semi (1974) souligne que les côtes avaient été choisies pour leurs positions stratégiques parce qu'elles permettaient de développer les trafics commerciaux ; mais aussi pour la richesse des plans d'eaux lagunaires et fluviaux qui favorisaient un accès à l'intérieur des terres et de ses immenses ressources¹¹.

L'Europe étant en pleine révolution industrielle, les côtes devaient constituer un débouché favorable pour l'évacuation des produits agricoles de l'hinterland vers les ports où ceux-ci seront acheminés. A ce sujet, notons que les villes, objets de notre étude, ne dérogent pas à la règle. Loba (2009), affirme qu'à cette époque, Bingerville, Grand-Bassam et Abidjan, absorbaient 70 à 80% des dépenses consacrées à l'aménagement des centres urbains coloniaux. En effet, l'administration coloniale a mis en place les jalons d'un développement futur en créant les infrastructures nécessaires à l'écoulement des produits vers les ports. C'est ainsi qu'à Grand-Bassam, les premières couches de bitume ont été mises dès 1908.

L'évolution du système de traite et l'intensification du réseau routier à l'intérieur du pays, ont accéléré l'évacuation des produits agricoles vers les ports. Les maisons de commerce, dans leur rôle au niveau de l'achat puis de l'acheminement des cultures vers les ports, contribuent à l'animation et au développement de la ville. L'accélération du processus de l'économie de plantation et l'engouement suscité par les cultures de rentes accélèrent dès le début des années 1930, le fait urbain. L'introduction des cultures du café, puis du cacao par Verdier ont été le principal levier du développement de l'agriculture d'exportation en Côte d'Ivoire. La première plantation de café fut créée à Elima. Elle comprenait 120.000 plans de caféiers sur une superficie de 100 hectares. Cette plantation a été réalisée en 1881 par le représentant de Verdier à Assinie, son agent général Amédée Brétignière qui a reçu ces terres d'Amon N'Douffou pour la création de plantation qui va s'étendre du bord de la lagune Aby jusqu'à la baie d'Eyassoulo. Ces plants proviennent de la Cold-Coast, mais également des îles

¹¹L'annexe numéro 847 du procès-verbal de la chambre des députés en sa séance du 28 Mars 1903, mentionné dans le **rappor** HUBERT, PP 7-8, cité par SEMI BI ZAN dans son livre *La politique coloniale des travaux publics en Côte d'Ivoire (1900-1940)*, Page 44, illustre bien cet état de fait.

portugaises de Soa Tomé et Príncipe. L'introduction de cette culture change le mode de vie et les pratiques culturelles des populations autochtones. Selon Kouassi et Delanne (2014), les manoeuvres autochtones qui sont habitués à régler leurs activités en fonction des mouvements du soleil sont contraints, avec l'arrivée des Européens, à subdiviser le travail en heures et en minutes, de sorte que, très souvent, ils viennent en retard et repartent avant l'heure.

Outre Verdier et Brétignière, Treich-Laplène a joué un rôle important en mettant en place des techniques pour l'introduction de ces cultures dans l'arrière-pays, principalement en zone forestière. Les productions augmentaient au fur et mesure et atteignaient 17.941 tonnes en 1939, 37.872 tonnes en 1945 pour une superficie cultivée de 180.000 hectares (Kipré, 1985-cité par Kouassi et Delanne, 2014).

La politique menée par Angoulvant est également à la base de l'essor de la culture du café et du cacao en basse côte. Il encourage la venue de plusieurs grands exploitants français en leur cédant d'importantes parcelles de terre. Au même titre, les maisons de commerce et les entreprises agricoles européennes se multiplient : la SPROA, la CCCI, la SPOA et l'UTP. En 1916, on enregistre 21.733 hectares mis en valeur en Côte d'Ivoire contre 8.650 hectares en 1913 ; quant aux plantations villageoises, elles représentent déjà les trois quarts (Kipré, 2005). Les plantations des exploitants européens atteignent en moyenne 150 hectares.

A l'avènement du gouverneur Reste et jusqu'à la seconde guerre mondiale, l'administration coloniale axe ses actions de développement (construction des routes) sur des régions susceptibles de fournir des matières premières rentables telles que le café et le cacao. Ces cultures deviennent dans l'entre-deux guerres, comme un palliatif pour les paysans ivoiriens qui exploitent déjà 72 000 hectares, principalement localisés dans les régions de Dimbokro, Abengourou, Aboisso. A partir des années 20, la production de café et de cacao connaît une croissance fulgurante. Kipré (2005) nous instruit que la production de cacao qui n'était que de 1036 tonnes en 1920 atteint 55000 tonnes en 1939 ; le café passe de 20 tonnes à 18000 tonnes en 1939. Ces deux produits représentent 64% des exportations en 1939 contre 32% en 1930. Selon ce même auteur, la Côte d'Ivoire est véritablement entrée dans l'ère du café/cacao à la veille de la seconde guerre mondiale.

4.1.1.2 Le déclin du binôme café-cacao dans le Grand Abidjan

L'activité agricole en zone forestière, principalement dominée par la culture du café et du cacao a largement contribué à la croissance des activités économiques en Côte d'Ivoire. Cependant, la prédominance de ces cultures dans la zone forestière, n'a pas partout la même intensité. Bien qu'Elima, village situé dans la région d'Assinie, ait été le premier centre

d'expérimentation de ces cultures, cette zone est la moins nantie. En effet, dans les zones côtières, l'économie cacaoyère et caféière, a très peu soutenu le développement des villes. Bingerville et Grand-Bassam, en sont la preuve. A ce titre, Loba (2009) affirme que, l'augmentation de la salinité dans la zone lagunaire, consécutif à l'ouverture du canal de Vridi en 1950, aurait eu des effets néfastes sur les cultures. Il ajoute aussi que le rétrécissement du couvert forestier aurait été à la base d'une intense évapotranspiration qui ne favorise pas le développement des cultures de café et du cacao. Depuis 1939, malgré les efforts consentis par le colonisateur pour la promotion des cultures d'exportation en zone côtière, les produits dominants restent l'hévéa, le palmier à huile, le bois et la kola. Cela est dû à la nature des sols qui ne favorisent pas l'émergence de ces cultures, mais aussi à une vieille tradition ancestrale de ces cultures dans les mœurs des habitants de la côte. Ainsi, dans les régions de Bingerville et d'Anyama la culture du palmier à huile et de la cola constitue les activités principales des populations. A Grand-Bassam, les habitants pratiquent très peu l'agriculture ; ils ont plutôt une tradition de pêcheurs. Néanmoins, les quelques rares terres exploitées sont situées dans la zone marécageuse où les populations s'adonnent à la culture maraîchère.

Dans un souci de diversification des cultures d'exportation, certains exploitants Européens abandonnent, à partir des années 1950, la culture de café et du cacao au profit de nouvelles cultures comme la banane douce, l'hévéa et le palmier à huile. Cette situation s'explique par le fait que le marché du café et du cacao est saturé par les petits exploitants africains principalement les Burkinabés et les Baoulés. Ces nouveaux acteurs intervenant dans la chaîne de production, déplacent progressivement la boucle du cacao d'Abengourou dans le « V Baoulé », puis dans la région de Soubré au détriment de la zone côtière peu propice à l'économie cacaoyère et caféière.

4.1.1.3 Le rôle des industries agro-industrielles

L'implication économique de la France en Côte d'Ivoire, s'est de plus en plus accentuée à partir de la première moitié du XXe siècle. Cette implication qui a pour but de poser les bases d'une présence commerciale plus affirmée, brise le mur d'hostilité qui l'opposait encore aux peuples courtiers de la côte au début des années 1890 (Kipré, 2005). Ces efforts économiques ont été marqués par le développement de l'industrie agro-alimentaire consécutive à l'ouverture du port d'Abidjan. Ces industries de transformation des produits agricoles ont connu un essor avec le développement des cultures telles que le palmier à huile et l'hévéa, avec également l'exploitation du bois principalement dans la région de Bingerville et d'Anyama. Des petites industries locales encore très fragiles, voient le jour à partir des

années 1940. Elles se composent de plantations et d'usines qui assurent la transformation des produits avant leur acheminement dans les ports.

Cette politique permettait à l'Etat de valoriser les ressources locales et de créer de petites unités industrielles afin d'exploiter les potentielles économiques de la région et de favoriser la création d'emploi. Ainsi, deux unités de transformation du cacao en beurre puis en masse pour l'exportation et une chocolaterie verront le jour dans la région d'Abidjan en 1976 (Koko, 2013). Le gouvernement procède également à la création de plusieurs usines, notamment à Eloka dans la sous-préfecture de Bingerville et quelques scieries pour la transformation du bois local. A Anyama, l'activité industrielle est réduite à la présence de deux établissements de transformation, situés en pleine ville, plus précisément aux quartiers Palmeraie et Zossonkoi. Ce sont une scierie pour la transformation du bois et une usine de torréfaction de café. A Grand-Bassam, le constat est le même, les unités industrielles se limitent à quelques petites usines qui interviennent dans la transformation du coco. Ces sociétés agro-industrielles, bien qu'intervenant dans la transformation des produits agricoles, ont également des grandes plantations, dont les méthodes culturales modernes permettent une intensification de leurs rendements. Ces centres de traitements de matières premières agricoles interviennent dans l'animation de nos villes. En effet, avec la présence des ouvriers et les chefs d'entreprises, la ville connaît un certain dynamisme dû à l'essor du commerce, mais aussi à la construction de plusieurs cités de travailleurs qui participent à l'animation de nos villes.

En ce qui concerne la construction et de l'équipement d'industries lourdes exigeant de gros investissements, les milieux d'affaires colons refusent généralement de financer ces projets, privilégiant ainsi, l'option des petites unités industrielles de transformation n'exigeant pas de gros investissements. Kipré (2005) affirme ainsi que la Côte d'Ivoire reste une colonie destinée à produire des matières premières agricoles pour l'exportation vers la métropole. La plupart des unités agro-industrielles présentes dans les villes étudiées, apparaissent donc comme des centres de traitement de produits agricoles. Leur présence est très limitée dans l'espace communal, voire quasiment inexistant comme c'est le cas à Grand-Bassam.

4.1.2 L'impact de l'administration sur le développement de la ville

L'évolution des villes à l'aube de l'indépendance, a vu émerger deux types de villes : les villes économiques et les villes administratives. En effet, l'aménagement du territoire au cours de la période coloniale confèrera à Grand-Bassam les fonctions administratives et

économiques. Bingerville se transformera peu à peu en centre purement administratif et scolaire. Anyama deviendra un chef-lieu de cercle, dépendant de Bingerville pour certaines tâches administratives. De ce qui précède, ces villes coloniales, sont des créations du blanc (Dresch, 1950). De par leurs fonctions, elles ont eu un impact sur la construction du fait urbain. Les différents choix opérés par l'administration coloniale afin de maintenir les différentes capitales successives dans la région du Grand Abidjan relève des capacités et des potentialités de cette région. Ces fonctions se caractérisent par l'installation de l'administration coloniale et par l'ouverture de plusieurs maisons de commerce par de puissants hommes d'affaires européens. Cependant, avec la grave épidémie de fièvre jaune au début des années 1900 et le percement du canal de vridi, consécutif à l'ouverture du port d'Abidjan en 1951, les fonctions occupées par les autres villes s'estompent au profit de Bingerville, puis Abidjan. C'est à juste titre que Kipré (2005) affirme qu'il s'agissait pour l'administration coloniale, de permettre l'écoulement des produits du crû vers le wharf ou la gare de chemin de fer la plus proche, donc en direction d'Abidjan.

Ville à vocation administrative, Bingerville a été dotée d'importantes infrastructures après les opérations de pacification menées jusqu'au mois de mars 1905 par le gouverneur Roberdeau. A la suite de cette opération, plusieurs infrastructures furent réalisées dont le tracé de la piste Bingerville-Abidjan en 1906. A partir de 1908, débutait la réalisation des travaux de voirie dans le quartier Plateau, ville à majorité blanche. Il y fut construit les résidences des colons et des infrastructures administratives. Bingerville, en grande partie construite en 1907, est consacrée officiellement capitale administrative de la colonie de Côte d'Ivoire (Boka, 2008). Quant à la ville Anyama, elle est censée être un relais administratif entre la capitale Bingerville et les villages périphériques de la sous-préfecture d'Anyama. Dépendant au début des années 1900 en grande partie de Bingerville pour ces besoins administratifs, c'est progressivement avec l'essor de l'économie de plantation dominée par la culture de la kola, que la ville assuma pleinement sa fonction administrative.

La machine administrative française ainsi mise en place, se concrétise de plus en plus par la réalisation de projets de grandes envergures destinés à transformer le mode de vie des citoyens. La perception des impôts de toutes sortes (impôt de capitation, cotisation obligatoire, taxes communales), ont contribué largement à l'effort de production nationale en fournissant au colonisateur les moyens nécessaires pour engager les grandes réformes socio-économiques. La présence des fonctionnaires qui forment environ 10 % de la population active de nos villes, a plusieurs conséquences : elle a favorisé la création d'un quartier administratif, de conception

architecturale différente des quartiers résidentiels. Elle regroupe des fonctionnaires, originaires de toute la Côte-d'Ivoire entraînant ainsi un brassage des populations.

4.1.3 Des villes essentiellement dominées par le secteur tertiaire

L'essor de l'économie de plantation a engendré de profondes mutations dont le développement de l'économie informelle gravitant autour d'une activité principale, le commerce. A Bingerville, à Grand-Bassam et à Anyama, les commerçants Dioula dominent le secteur tertiaire. Malgré un aspect sommaire qui a gardé l'aspect de la factorerie d'autrefois, les boutiques de gros proposent des produits d'importation : appareils électroménagers, denrées alimentaires de toutes sortes. Les grands commerçants deviennent des acteurs incontournables du système urbain en investissant dans le secteur immobilier ou en avançant des sommes à des taux usuraires. Les petites boutiques de quartier restent les plus répandues et dépendent souvent d'un commerçant plus riche ou d'un Libanais. On y trouve aussi des produits très variés. Enfin, les tabliers, avec des étals dispersés à tous les coins de rue, sont le signe de l'éclatement du secteur de distribution dans nos villes.

Bien que le secteur agricole reçoive des appuis, la politique d'industrialisation du pays reste cependant très timide (Kipré, 2005), renforçant ainsi le rôle du secteur tertiaire dans l'économie. Ce secteur correspond aux villes moyennes comme celles de notre étude, car il met à la disposition d'une population encore semi-rurale les produits de consommation courante à travers les petites boutiques. Opérant dans la plupart des cas dans un cadre familial, et regroupé sous leur propre nom ou sous celui d'un parent, les Dioula possèdent plusieurs types activités parfois informel sur l'ensemble du pays. Ils jouent un rôle prépondérant dans les petits centres urbains, en exerçant un monopole sur le commerce.

On pourra donc se demander, au cas où le commerce se modernise, comment ce type d'activité d'origine traditionnelle s'adaptera-t-elle aux mutations ?

Nous n'ignorons pas, non plus, le rôle joué par d'autres catégories de commerçants : les Libanais, sur lesquels il y a fort peu de renseignements, les Nigériens ou Nago spécialistes également du petit commerce¹². Jusqu'à une date récente, les Dioula n'ont guère rencontré de concurrence mais la multiplication de magasins et superettes « CDCI, CASH IVOIRE, etc »

¹² Ces acteurs du commerce dans nos centres urbains, jouent un rôle majeur dans l'animation de nos villes. Leurs commerces reposent souvent sur une économie de type familial qui engrange d'énormes bénéfices réinvestis la plupart du temps dans le pays d'origine.

pratiquant des prix fixes et uniformes sur l'ensemble du pays limite dès à présent la spéculation sur les produits de consommation courante.

L'activité commerciale a également bénéficié de la présence d'un groupe de consommateurs, souvent étrangers à la ville et qui disposent de revenus réguliers : les fonctionnaires dont le rôle est important dans l'animation et le fonctionnement de nos centres urbains. Le secteur tertiaire occupe une part importante du PIB de la Côte d'Ivoire et s'élevait à 35% en 1960. Selon Kipré (2005), en orientant le pays vers l'agriculture d'exportation, la France a rendu secondaire et presque inconsistant le marché intérieur. Celui-ci était encore dans le secteur informel de l'échange en 1959. Cette tendance se poursuit encore aujourd'hui avec une proportion très importante de ce secteur dans le tissu économique ivoirien. Le commerce a un rôle de relais et son dynamisme est fonction de l'économie de la région.

4.2 L'impact de la création des services sur l'armature urbaine

Le projet de construction de la colonie de Côte d'Ivoire prend peu à peu forme, avec la création de certains services. Pour la construction du fait urbain, l'administration coloniale met ainsi en place un certain nombre de services destinés à accroître ses moyens d'actions. Les premiers services voient donc le jour à Grand-Bassam et à Bingerville dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle. A Grand-Bassam par exemple, ce fut la construction du fort de Nemours le 28 septembre 1843, qui avait pour but de mettre en place les premiers services de défense militaire et stratégique de la colonie. Ce fort, outre son rôle de défense avait aussi une fonction économique. Selon Kouassi et Delanne (2014), sa situation aux confluences de la lagune Ebrié et du Comoé, lui conférait des avantages économiques indéniables. Autour de ce fort, furent construites plusieurs maisons commerciales comme la CFAO, la CFCI, la SCAO et la douane, ainsi que le wharf puis la chambre de commerce en 1897.

La construction du fait urbain débute ainsi à Grand-Bassam. Suite à une épidémie de fièvre qui décime la ville, l'administration coloniale décide d'installer son quartier général à Bingerville. Ce site avait été choisi par le lieutenant-gouverneur Angoulvant selon les recommandations du gouverneur Roberdeau, pour y installer les services publics et d'autres équipements (Kouassi et Delanne, 2014). Le service de l'hygiène et de l'assainissement fut créé dès leur arrivée dans la nouvelle capitale afin de lutter efficacement contre les moustiques vecteurs de la fièvre jaune. Par la suite, Bingerville fut doté de quatre services techniques, animés par un personnel spécialisé européen et africain. Ce sont : le service de l'agriculture, l'inspection des écoles, l'imprimerie du gouvernement, le service automobile et les maisons de commerces (N'Golo, 1981 cité par Kouassi et Delanne, 2014). Le tribunal de première

instance fut créé en 1901 et le palais du gouverneur fut bâti en 1912. Quant à la ville d'Anyama, la construction des services urbains a eu lieu après la colonisation. Les services concernés sont la sous-préfecture et la poste. Ces services ont contribué au rayonnement des villes, dans la mesure où ils sont devenus centre d'attraction de leurs périphéries environnantes. Les services proposés par l'administration coloniale permettent de maintenir les populations locales sur place ainsi que la recrue de main d'œuvre indigène.

4.3 Des villes faiblement industrialisées

Au lendemain de la seconde guerre mondiale, face à une demande de plus en plus forte de la métropole en matière première agricole, le colonisateur multiplie les actions en faveur d'une économie de plantation, occultant le volet industriel. Déjà, en 1932, Edmond Giscard d'Estaing, ex-inspecteur des finances et directeur de grandes entreprises coloniales, attira l'attention du colonisateur sur la sous industrialisation du pays. Afin de résoudre cette situation, il a proposé à l'ensemble des gouverneurs de l'AOF, la création de « *centres de gravité économiques régionaux* », autour desquels des pays à fort potentiel comme la Côte d'Ivoire et le Sénégal, serviraient de locomotives aux autres territoires (Kipré, 2005). A ces propos de Giscard, Marseille (1989), voyait en cela les souhaits exprimés par la conférence des gouverneurs de généraux, qui demandait l'élaboration d'un « *plan d'économie impériale* » afin d'industrialiser les colonies.

La conférence de Brazzaville en 1944 viendra même entériner cette décision en affirmant que pour tous les cercles de décision, il faut moderniser l'économie des colonies par plus de mécanisation de l'activité productive, créer des infrastructures plus performante et la modernisation des colonies, alors très en retard sur celle de l'empire britannique. L'on voyait, en ces déclarations, une volonté manifeste du colonisateur de combler le retard économique des colonies d'Afrique noire francophone. Cependant, plusieurs programmes de développement socio-économique ont été lancés par l'intermédiaire des structures comme le FIDES et le CCFOM qui visaient à renforcer la présence de l'Etat français par des investissements publics importants ; mais ce fut un échec. Pour la simple raison que, selon Kipré (2005), l'Etat règlemente moins l'utilisation de la main-d'œuvre africaine, réalise les investissements les plus lourds et développe la formation professionnelle de base plutôt que la formation d'ingénieurs et de techniciens supérieurs africains. Ce même auteur souligne que le colonat reste attaché aux profits immédiats et milite pour une industrialisation « mesurée ». Malgré la volonté du gouvernement colonial de changer le cours des événements, il rencontre une opposition, surtout dans le milieu des hommes d'affaires français qui voient en cette

industrialisation, une menace pour leurs activités face à l'arrivée massive des concurrents Américains et Asiatiques.

Il est vrai que les conditions n'étaient pas favorables à un développement de l'industrie à cette époque : faiblesse du marché, insuffisance des infrastructures, éloignement des grands foyers de production, absence de sources d'énergies, etc. Ainsi, avant 1960, les seules industries que l'on pouvait recenser en Côte d'Ivoire, étaient des unités de transformation de produits locaux ou de petits ateliers travaillant sur le marché local. Les fonds du FIDES et du CCFOM n'ont servi principalement qu'à la construction des grands chantiers comme le port, l'aéroport, la production énergétique avec Ayamé 1. Toutefois, certains volets importants de la vie économique de la colonie ont été occultés, notamment en ce qui concerne l'agriculture. En effet, le modèle économique d'industrialisation des pays développés s'est toujours basé sur les potentialités économiques des villes en créant des industries lourdes dans les secteurs productifs. Kipré (2005) distingue trois obstacles à l'industrialisation de la Côte d'Ivoire. Dans un premier volet, il met en évidence le peu de diversification des produits d'exportation, essentiellement basés sur la culture du café et du cacao. Ensuite, il pointe du doigt, les techniques de production qui restent celles de l'économie domestique des petits producteurs. Enfin, il met en exergue l'écart profond entre l'agriculture et l'industrie pour lesquelles les autorités coloniales sont encore réticentes à encourager une véritable industrialisation de la colonie.

Dans le cas la Côte d'Ivoire, l'agriculture étant le poumon de l'économie, le développement de la colonie devrait s'appuyer sur ce potentiel, en construisant des usines pour la transformation des matières premières au plan local. Ces mesures auront pour conséquences, une hausse de la balance commerciale, la création d'emploi décent et une modernisation du secteur secondaire, pilier du développement d'une nation forte. Ce qui n'a malheureusement pas été le cas pour l'ensemble des colonies d'Afrique noire francophone. Après les indépendances, cette politique va se poursuivre. Les nouveaux gouvernants mettent l'accent sur le développement des infrastructures, en particulier dans la ville d'Abidjan. La construction de ces infrastructures va être favorisée par la bonne vente du binôme café-cacao sur le marché international. L'économie ivoirienne en effet, ne montrait pas de signe d'essoufflement à cette époque, comme en témoigne les chiffres du tableau 3 qui donne une évolution du PIB entre 1960 et 1978.

Tableau 3 : Evolution globale de l'économie ivoirienne de 1960 à 1978

Années	Production Intérieur Brut (millions de F.CFA)	Populations (milliers d'habitants)	Production Intérieur Brut par Habitant (F.CFA)
1960	142 615	3 735	38 183
1961	161 422	3 840	42 037
1962	168 350	3 945	42 674
1963	197 810	4 050	48 842
1964	239 675	4 165	57 547
1965	239 586	4 300	55 778
1966	257 975	4 430	58 234
1967	275 681	4 560	60 456
1968	326 468	4 765	68 514
1969	365 568	4 940	74 002
1970	415 326	5 115	81 138
1971	440 074	5 264	83 600
1972	472 480	5 960	79 275
1973	565 267	6 200	91 172
1974	738 661	6 460	114 344
1975	834 545	6 720	124 200
1976	1 113 957	7 022	158 040
1977	1 539 665	7 267	211 816
1978	1 740 562	7 563	230 142

Source : La Côte d'Ivoire en chiffre, Edition 2009

De 1960 en 1970, le PIB de la Côte d'Ivoire a quasiment triplé. Cette performance se fait ressentir au niveau du PIB par habitant qui a doublé en l'espace d'une décennie. Ensuite, nous constatons une croissance exponentielle du PIB entre 1970 et 1978, passant ainsi de 415.326.000 à 1.740.562.000 FCFA. Cette tendance se confirme aussi au niveau du PIB par habitant qui passe de 81.138 à 230.142 FCFA. Notons que cette croissance se fait plus ressentir dans la métropole Abidjan qui se transforme peu à peu. L'industrie manufacturière se développe et attire beaucoup de migrants du fait de la mise en service du port autonome d'Abidjan. Les villes de Grand-Bassam, Bingerville et Anyama, étant devenues des centres de relais administratif ne participent pas à cet élan « *d'industrialisation* ». La Côte d'Ivoire de cette époque, était l'un des rares pays africains à afficher ces performances, juste à la sortie des indépendances.

Conclusion du chapitre 1

Le fondement des villes ivoiriennes nous apprend que, bien avant la colonisation, il existait une certaine forme de civilisation basée sur des fondements et des règles précises (système de gestion des terres efficiente et rationnelle basée sur la connaissance des anciens) qui caractérisaient notre société et qui permettent d'affirmer que ces entités géographiques

avaient bien le statut de ville. Avec l'avènement de la colonisation, qui marque la venue d'une nouvelle forme de culture et qui met par ricochet une rupture avec le système traditionnel africain, la gestion de nos villes connaîtra un profond bouleversement.

L'administration coloniale va mettre en place des mesures de type « *ségrégationniste* » qui tendent d'isoler et de réduire au silence les peuples « *indigènes* ». De cette nouvelle forme de gouvernance, va naître une administration puissante qui va soumettre les populations indigènes à sa cause. Il ressort de toutes ces analyses que les villes objet de notre recherche, sont des villes essentiellement administratives dans lesquelles les services administratifs polarisent l'ensemble de la dynamique urbaine et participent au rayonnement des villes.

Cette phase active de l'implication des colons dans la vie politique et économique ivoirienne trouva son fondement dans la ville. Ainsi, à cette époque, le développement économique de la ville était totalement occulté au profit du pillage des ressources de la colonie. Cette politique est sans doute à la base du faible développement structurel de nos villes car les services administratifs et les quelques infrastructures mises en place ne permettaient pas une émergence de la ville, mais servaient directement les intérêts des colons. En effet, la majorité des infrastructures se situaient dans la « *partie blanche* » de la ville qui représente le quartier administratif. La partie « *indigène* » était, quant à elle, délaissée. Ce que Chenal (2009) appela *ville ségréguée*. La trop grande influence de l'appareil administratif colonial sur l'ensemble des structures urbaines, nuisait au bon fonctionnement de la ville. Les critères de dénomination d'une ville à cette époque, étaient basés sur le critère administratif. Ce qui ne permettant pas ainsi de quantifier son niveau réel de développement en termes macroéconomiques car cette notion était quasi-inexistante à l'époque. Par conséquent, la seule différence entre un village et une ville résidait dans la capacité de la ville à pouvoir concentrer le plus de services administratifs.

Cependant, le statut de chef-lieu administratif leur permettait de bénéficier de quelques infrastructures de bases. Ainsi Grand-Bassam et Bingerville, respectivement première et seconde capitale du pays, ont pu bénéficier de ces avantages. Fondées sur des bases économiquement fragiles, nos villes ont continué d'être bâties sur des fondements essentiellement administratifs. Certes le colonisateur a créé des villes au dépend des intérêts des peuples « *indigènes* », mais ces villes ont beaucoup de défis à relever et restent en pleine transformations, surtout dans le sud du pays où quelques équipements ont tout de même été réalisés.

CHAPITRE 2 : DES VILLES EN PLEINE TRANSFORMATION MAIS FAIBLEMENT STRUCTUREES

Le fondement des villes en Côte d'Ivoire fait ressortir une forme de civilisation bien organisée qui prévalait bien avant l'arrivée des Européens. Ces villes méritaient bien leur statut. L'arrivée des Européens sur les côtes va fragiliser cette organisation qui, par la suite, va montrer ces limites.

Notre étude va s'articuler sur l'émergence de la ville précoloniale, ensuite montrer que le déclin des villes moyennes est à la base de la macrocéphalie que connaît notre pays.

1. DE LA VILLE PRECOLONIALE AUX PREMICES D'UNE URBANISATION POST-INDEPENDANCE

Le système colonial en Afrique, et singulièrement en Côte d'Ivoire, se présente comme une machine de conquête et de mise en valeur, servant les intérêts du colonisateur à accroître sa dominance politique et économique sur l'espace colonisé. Ce nouveau mode de conquête a débouché sur des pratiques sociales qui ont permis à la nouvelle colonie d'asseoir les bases d'un développement futur.

La façon dont la puissance conquérante, en l'occurrence la France, a mis la fonction politique au service des intérêts économiques en instituant d'entrée de jeu un mode de gouvernance autoritaire, voire despotique, fut les modalités d'instauration de l'Etat colonial et de mise en valeur de la colonie (Dozon, 1987). Cet héritage, quand bien même les nouvelles autorités qui prendront les commandes du pouvoir après l'indépendance, s'efforceront au fil des années de s'en défaire, conditionne l'Etat colonial du pays. En effet, celles-ci mèneront la même politique, en incitant à concentrer l'essentiel de ses installations (par exemple, les trois capitales successives de la colonie) et les investissements les plus importants (voies de communication notamment) là où ses prédécesseurs européens avaient noué depuis de longues dates des relations économiques avec les populations, à savoir en Basse-Côte et dans le Sud-Est ivoirien. L'amorce d'un développement urbain s'est accrue avec la mise en place de voies de communications, notamment la construction du chemin de fer et le renforcement de l'économie de plantation, ressource principale du pays.

1.1 Anyama : un peuplement marqué par son histoire économique

1.1.1 Les premiers venus

Les écrits relatant de l'histoire d'Anyama nous apprennent que les premiers habitants de la ville se sont installés aux alentours de 1850 en créant le premier village du nom d'Anyama Adjamé. Anyama est peuplé par l'ethnie Akyé appelé aussi « Gnan » par les tribus locales et qui signifie « début de fermentation ». Ce peuple fait partie du grand groupe Akan. Leur arrivée sur ces terres remonte entre le XVII et le XVIIIème siècle et fait suite aux nombreuses querelles intestines qui les opposaient à leurs voisins, lors de l'éclatement du royaume Ashanti. Les « Gnan » ont occupé à leur arrivée sur le site d'Anyama, l'espace actuel compris entre *la clinique KEBE* et *l'école la PERUCHE*.

A la recherche de site propice, ils s'installent à proximité de l'aire géographique des Ebriés d'Anonkoua Kouté. Vernière (1966), cité par Coulibaly (2007), apporte des éclaircissements sur cette installation : « c'est vers 1850 que la branche des Akyés de la région, dans leurs migrations vers le sud, se heurtent aux Ebriés. Après une guerre qui aurait durée sept ans, les Akyés se taillent les terres coutumières. Le village Akyé d'Anyama Adjamé l'emporte sur celui des Ebrié d'Anonkoua Kouté qui s'émiette en plusieurs villages au sud. Par la suite, des conflits vont naître au sein du village de base d'Anyama Adjamé ; une querelle qui aboutit à la sécession de deux chefs de clan qui ont créé leurs propres campements : Anyama Ahouabo qu'on peut traduire par *Anyama déplacé* et le plus important, Anyama Zossonkoi qu'on peut traduire par *le village en bas* situé sur une colline en contre bas d'Anyama Adjamé. A Anyama Zossonkoi plus tard, des palabres opposent à nouveau deux clans rivaux : le chef de village, en partageant des poissons à ses sujets, avait donné aux uns les queues, et aux autres les têtes. Après une intoxication alimentaire qui frappa ceux qui avaient hérité des queues, le village se scinde à son tour. Les mécontents vont créer un nouveau campement, loin derrière la vallée de l'Apépo à l'ouest, auquel on donnera le nom d'Ebimpé, ce qui veut dire *les revanchards* ou ceux qui *aiment les palabres*. Jusque-là, les Akyés vivaient de trocs et de la culture de l'igname. »

Ce récit de Vernière nous rappelle l'histoire du peuple Akyé d'Anyama. Une histoire, mêlée de querelles et de guerres de succession qui ont conduit à sa scission en plusieurs villages. Notons que ces mécontentements sont dus à certains égos, mais aussi à un certain nombre de paramètres tels que la méfiance et l'égoïsme qui ne facilitent pas la cohabitation. La cité d'Anyama est composée de trois quartiers à l'origine : Anyama Adjamé, appelé aussi *Agban*, qui constitue le noyau à partir duquel le village a pris forme puis s'est développé,

ensuite le quartier DJEMIAN ou YA-YA qui représente le centre du village ; enfin le quartier DZO qui correspond à la zone d’extension du village représentée aujourd’hui par Zossonkoi (figure 5). La trame du village s’étire le long d’une rue unique, formant ainsi un village rue, dont l’utilité est de permettre le déploiement rectiligne des processions des populations lors des fêtes de génération (Coulibaly, 2007).

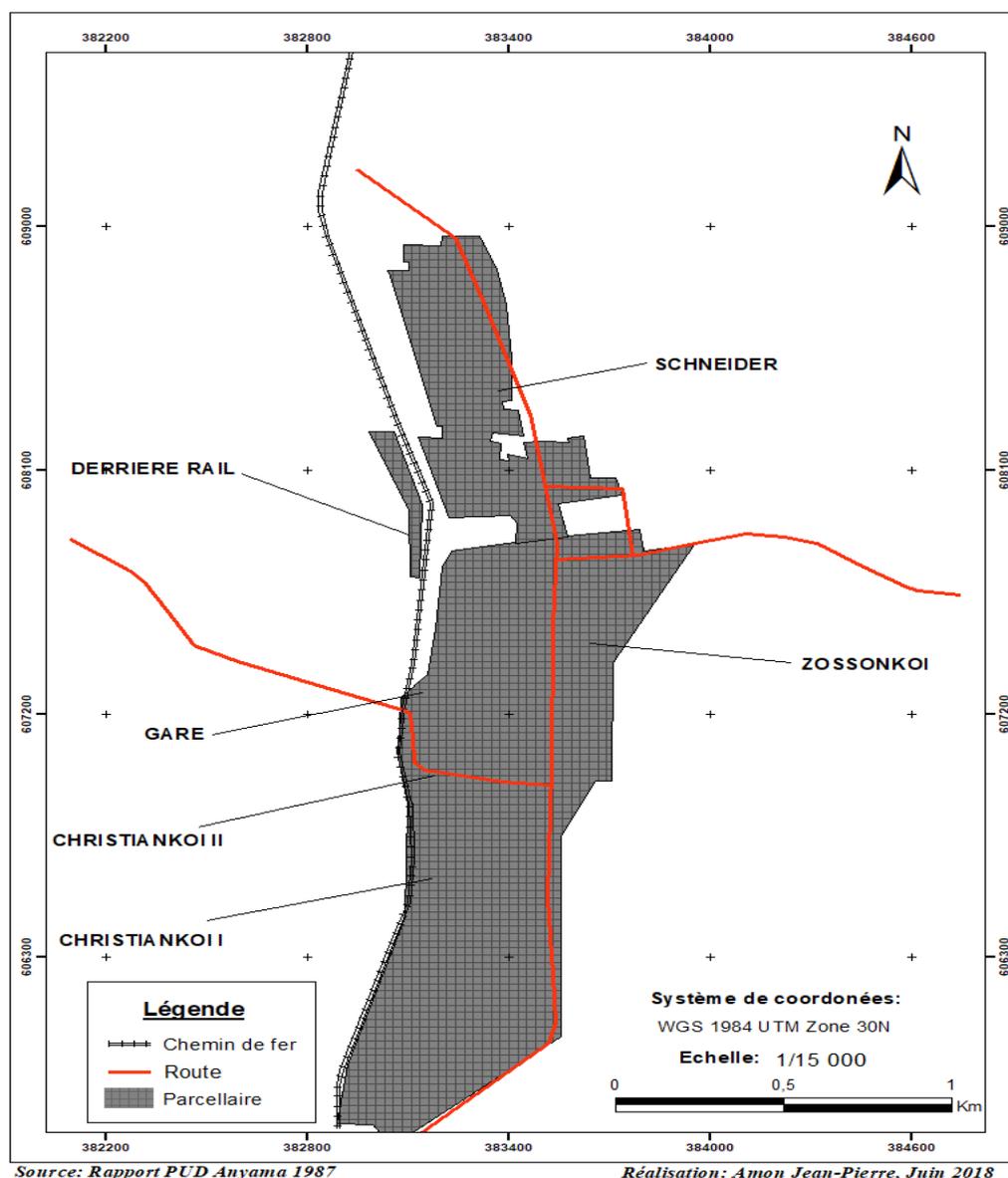


Figure 6 : Carte de la situation géographique du vieux Anyama

La ville s’est peuplée grâce à sa proximité avec Abidjan. En effet, plusieurs vagues successives de migration ont eu lieu à Anyama. Ce fut le cas des Apolloniens qui sont arrivés du Ghana voisin dans les années 1890 et ont créé le village de Christiankoi qui va devenir par la suite un quartier d’Anyama. Chaque quartier est autonome avec à sa tête un chef.

Les limites originelles du village n'ont pas changé. Le nom Zossonkoi trouve son étymologie dans la structuration des villages Akyés en trois quartiers : FOUN, DJEMIAN et DZO (Coulibaly, 2009). Le dernier quartier, DZO, correspond à la zone d'extension du village, qui a finalement par déformation donné le quartier Zossonkoi. Par la suite, Anyama est devenue une cité attractive à telle enseigne que, lorsque les voyageurs arrivent par les rails, certains restent dans la ville, le temps d'une courte escale. Mais, dans la plupart des cas, cette escale se prolonge en une escale définitive grâce aux potentialités économiques de la ville, principalement la culture de la kola.

1.1.2 La culture de la kola et l'urbanisation d'Anyama

1.1.2.1 L'implantation kolatière dans la région

L'administration coloniale décide de mettre en place, en 1903, le chemin de fer Abidjan-Niger. Pour des problèmes de sécurité et compte tenu de l'ouverture d'une ligne unique, les ingénieurs français ont donc prévu l'ouverture d'une gare tous les 15 à 25 Km en moyenne. Les travaux débutent par le port d'Abidjan qui commence peu à peu à se moderniser. Les tracés atteignent les flancs de collines dans la commune d'Abobo. Puis le 31 Décembre 1905, le rail atteint le kilomètre 41, vers Azaguié. Des gares sont implantées successivement sur le terroir des villages d'Abobo-Té, Anyama Zossonkoi et d'Azaguié Ahua (Coulibaly, 2007). Se référant à la théorie des lieux centraux de Christaller et Lösch, citée par Belhedi (1993) : la fonction première d'une ville est de jouer le rôle de « *lieu central* » qui est un lieu d'échange de biens et services, dans un milieu agricole où se fait la production. De ce fait, la ville d'Anyama, de par sa gare routière, devient un lieu central avec un pouvoir d'attraction sur les populations et particulièrement les commerçants.

En 1939, trois autres cultures d'exportation émergent en Côte d'Ivoire : l'huile de palme, le bois et la kola. Ce dernier produit a été introduit en Côte d'Ivoire à l'imitation de la Guinée française, déjà premier producteur de l'AOF (Kipré, 2005). La production de la kola est associée à celle du cacaoyer ou du caféier et est pratiquée par près de 45% des exploitants en zone forestière. Ce qui classe le pays en bonne position dans la production de kola au sein de l'AOF au cours des années 1930 ; 1940. La ville d'Anyama devient le moteur de cette industrie kolatière grâce au dynamisme des commerçants soudanais venus du nord « les Dioula ». Les acheteurs de cola se localisent un peu partout sur la voie principale d'Anyama (voir photos 7 et 8).



Photo 7 : Chargeurs de marchandises, transportant la cola dans les camions d'Anyama en direction des pays de l'hinterland (Source : Notre enquête, 2018)



Photo 8 : Grossistes installés le long de la voie principale d'Anyama (source : Notre enquête, 2018)

La ville d'Anyama est une terre naturellement propice au colatier. Dans les années 1950, dans presque toutes les cours, l'on trouvait au moins un colatier. Les autochtones Akyés, habitués particulièrement à la culture du café, du cacao et de l'hévéa, ne voyaient pas le colatier comme une source de richesse. Cette culture a connu un essor à Anyama grâce à l'engagement des commerçants Dioula, arrivés par vagues successives au début du XIXème siècle. Ces derniers vont faire de la cola une culture d'exportation qui va véritablement connaître un essor au cours des années 1950 avec l'accroissement du trafic ferroviaire entre Abidjan et Ouaga.

La figure 6 ci-dessous montre le circuit de commercialisation de la cola. Le commerçant Dioula achète la kola dans les villages et vient la revendre aux grossistes qui les acheminent parfois par le train ou sur des camions en direction du port d'Abidjan.

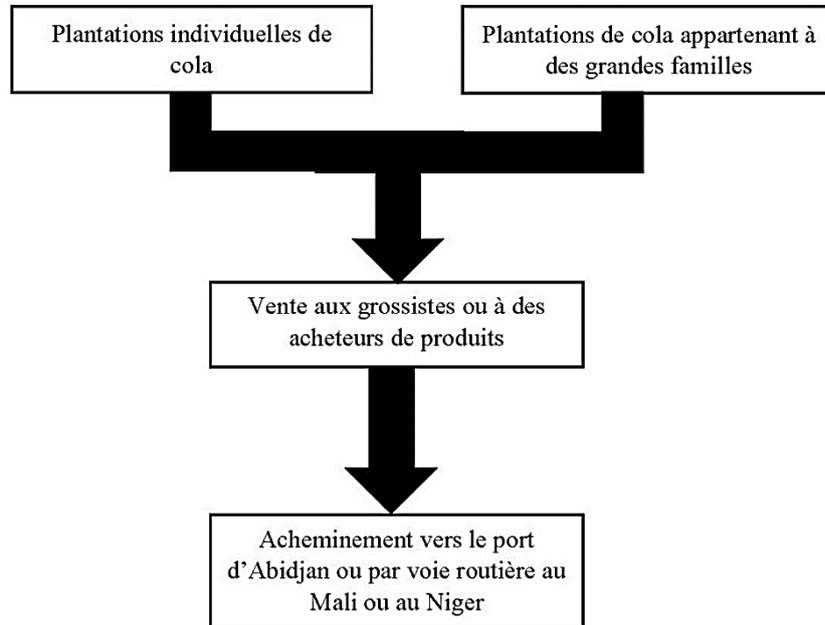


Figure 7 : Schéma du circuit du cola à Anyama

Avec l'expansion de la culture de cola, la communauté Dioula d'Anyama devient importante. Ces derniers arrivent avec leur religion, l'islam, et leur sens élevé des affaires en ouvrant des boutiques le long des axes routiers. Coulibaly (2007) affirme que de grandes familles s'installent le long de la voie ferrée et organisent des réseaux de commerciaux dans de petites gares : Bouaké, Dimbokro, Tiémélékro, Cechi, Rubino, Agboville, Yapo, Anyama.

1.1.2.2 La place prépondérante du chemin de fer dans l'évolution d'Anyama

1.1.2.2.1 Les contraintes liées à la construction du chemin de fer

Les progrès de l'entreprise coloniale ont été marqués par le développement du secteur tertiaire. En effet, comme l'affirme Kipré (2005), depuis 1898, année de la fin des guerres contre Samori Touré, les projets se multiplient pour permettre une installation durable des intérêts français en Côte d'Ivoire. Le projet de développement des rails « Abidjan-Niamey », commence dès 1896. Après d'âpres négociations, le tracé définitif n'est obtenu qu'en 1899 par la mission Houdaille¹³.

Les travaux de construction effective débutent en 1903. Les colons ont opté pour la voie métrique d'une largeur de 1 m. Cette option a été prise pour servir uniquement à l'écoulement des produits agricoles et non pour le transport des passagers. Cette construction est marquée par l'hostilité des populations des zones traversées par les rails, principalement les Akyé et les Abbey. Kipré (2005) mentionne que leurs incursions récurrentes sur les chantiers, se matérialisent par des actes de sabotage et des attaques armées contre les travailleurs indigènes. La construction du chemin de fer a fait des milliers de victimes dans le rang des 80.000 travailleurs qui y sont affectés : 20% des recrutés y meurent ou sont portés disparus entre 1921 et 1931. Les demandes de manœuvres sont fréquentes et se font souvent sous la contrainte. En effet, comme le soutient Coulibaly (2007), pour les populations, le chemin de fer était plutôt perçu comme un symbole de la présence oppressante du colonisateur français. Les cas d'accidents sont nombreux et aucune compensation n'est accordée aux familles perdant un proche. Le recours à la main d'œuvre « *indigène* » représente 65 à 75% du coût réel des grands travaux entre les années 1920 et 1939. La part du secteur privé français, évalué à 21% de la valeur dans cet équipement de base, est faible (Kipré, 2005).

Face à l'insoumission des populations, aux multiples actes de sabotages et avec l'arrivée du gouverneur Angoulvant en 1908, la répression s'intensifie. Celle-ci permet une pacification des populations, qui aboutit à une reprise du travail et à la finalisation du chantier. La soumission définitive des peuples ivoiriens aux ambitions coloniales de la France permet le progrès des rails. Mais peu à peu, cette perception changea au fur et à mesure que s'intensifient les actions françaises sur la colonie. Les principaux équipements et maisons de commerce vont alors se localiser le long des rails.

¹³Il mentionne dans ces écrits en 1905 que ce tracé doit traverser la forêt dans sa plus petite largeur et suivre autant que possible les zones des savanes.

1.1.2.2 L'impact du chemin de fer

L'arrivée du gouverneur Angoulvant a permis une intensification des actions de développement du colonisateur sur le site d'Anyama. Dès l'arrivée du rail à Anyama en 1905, plusieurs gares ont été créées et ont permis de dynamiser la culture de la cola, sous l'impulsion des commerçants Dioula, venus du nord. L'intensification des travaux permet une progression rapide des rails qui atteignent les grandes villes du nord dans les années 1915. Cet axe de communication va ouvrir la voie à une forte migration des populations nordistes mais aussi de la main d'œuvre étrangère venue de la Haute-Volta. Les premiers migrants ont débarqué au début de la construction du canal de Vridi. A l'époque, la grande majorité d'entre eux allaient se faire employer dans les plantations africaines au Ghana où le travail était libre et les salaires élevés (Bonnassieux, 1987). D'autres par contre préfèrent, pour des conditions de rentabilité, venir se faire employer par les planteurs autochtones dont ceux d'Anyama.

Bonnassieux (1987) nous apprend que le débarquement des populations étrangères vers le sud fait suite aux réquisitions imposées par les colons pour la construction du chemin de fer. Il résumait ces réquisitions en ces termes : « On partait parfois pour des périodes de six mois à un an. Le recrutement se réalisait par l'intermédiaire des chefs traditionnels, chargés par les autorités de surveiller les réquisitions. Il n'y avait pas de possibilité de refuser. Les gardes allaient te chercher jusque dans ton champ. A la place des vieux, c'était en général, les jeunes qu'on envoyait. Si tu fuyais, ce que faisait beaucoup à l'arrivée, des agents chargés du recrutement venaient chercher à ta place ton frère, ton père ou tout autre membre de ta famille ». Ce climat délétère motivait peu de personnes à s'enfuir. Les plus courageux allaient au bout de leur mission. Ils revenaient souvent au village après plusieurs années passées dans les grandes gares du rail.

Cette vague de migration va ainsi entraîner une surpopulation des villes du sud. La création de gares et le développement de l'industrie colatière vont permettre une mutation des structures de production par une multiplication des maisons de commerce acheminant les produits de cola, surtout vers le nord et pour certains au port d'Abidjan. Pour Coulibaly (2009), cette intensification des maisons de commerce en 1923, entraîne un glissement de la ville d'Anyama vers les rails. L'auteur révèle que ce phénomène a été impulsé par les intellectuels de la région dont le prince BOUA SIKA Bruno¹⁴, puissant homme d'affaire qui

¹⁴ Le prince BOUA, fils de MOKOI et roi de BESSE BOUA, village situé dans la Sous-Préfecture d'Anyama, est l'un des premiers intellectuels Akyé diplômé de l'école William Ponty de Dakar. Il entreprit plusieurs réformes dans sa circonscription dont le très controversé projet du rapprochement du village vers les rails.

comprit très tôt l'importance des rails dans le développement et milita pour une descente du village entier sur le plateau d'Anyama, son site actuel. Cette idée n'a pas eu l'assentiment total de tous les habitants du village d'Anyama Dzonsonkoi. Certains s'opposaient alors à cette décision. En effet, ceux-ci voyaient toujours les rails comme un instrument de domination de la puissance coloniale, tendant à assujettir les libertés publiques des peuples colonisés. Cette résistance aboutit, en 1910, à la révolte des Abeys et se traduit par des actes de sabotage.

Les villageois sont soutenus dans cette idée par les régions voisines telles que les villages d'Abobo Té au sud d'Anyama et d'Azaguié Ahoua au nord, qui sont restés sur leur site traditionnel respectif, malgré l'existence d'une gare de chemin de fer sur leur terroir (Coulibaly, 2007). Après d'âpres négociations, ces diverses oppositions se sont soldées par un accord qui a permis aux populations d'Anyama Dzonsonkoi de migrer sur leur site actuel. Ce rapprochement a permis au village d'accroître sa domination sur les autres et d'être ainsi considéré comme le village le mieux nanti des terroirs situés au nord de la ville d'Abidjan. Jusqu'en 1954, Anyama n'est qu'une juxtaposition de plusieurs gros villages de planteurs autochtones cultivant le café et le cacao et d'un important contingent Dioula, vivant de l'artisanat, du petit commerce, mais surtout des expéditions de la noix de cola par le rail vers Bobodioulasso et les pays soudanais (Coulibaly, 2007).

A cette époque, les liaisons avec Abidjan étaient très difficiles. Elles se limitaient à de simples camionnettes qui apportaient quelques noix de cola au port. Cette voie de communication était très peu utilisée parce qu'étant moins rentable. L'axe Anyama-Abidjan n'était relié que par un sentier qui permettait difficilement la liaison entre ces deux villes. En 1954, Anyama ne comptait que 2000 habitants. C'est en cette même année que l'administration coloniale a envisagé la construction du tronçon Abidjan-Abengourou en passant par Anyama, Azaguié et Adzopé, désenclavant ainsi ces zones.

Anyama était donc rattachée au cercle de Bingerville. C'est dans cette ville que les habitants du village d'Anyama devaient se référer pour tous les actes administratifs. Le développement des rails a aussi permis d'attirer de nombreux commerçants Libano-Syriens qui étaient pour la plupart du côté de Grand-Bassam. Ceux-ci stimulaient le commerce par l'apparition des magasins et souks qui redonnèrent un nouveau dynamisme à la ville. La modernisation du port d'Abidjan par l'ouverture du canal de Vridi en 1956, va donner une nouvelle ère aux relations commerciales entre ces deux villes. En outre, la migration massive et volontaire des populations des pays frontaliers a permis le développement des activités commerciales entre ces deux villes par une multiplication des échanges.

1.1.2.2.3 L'organisation du commerce

L'arrivée des commerçants venus du nord et l'apport des immigrants Syro-Libanais a stimulé le commerce dans la ville d'Anyama. La percée du canal de Vridi a permis de multiplier les échanges avec l'extérieur. Avec l'indépendance, les échanges entre Anyama et les villes du nord connaissent une recrudescence. Coulibaly (2007), indique qu'en 1958, Anyama expédiait 1500 tonnes de noix de kola par le rail en direction des pays de la savane et du nord. D'autres facteurs tels que la proximité de la ville du port d'Abidjan, la présence massive des commerçants Dioula, ont permis un accroissement des échanges entre la ville d'Anyama et les pays de l'hinterland.

L'échec de la Fédération du Mali, va entraîner un renforcement des relations commerciales entre la Côte d'Ivoire et les pays de « *l'hinterland* ». Ainsi, le Président Houphouët saisit l'occasion pour accroître son influence politique, mais surtout économique dans la sous-région. Le renforcement des capacités du port autonome d'Abidjan par le percement d'un canal en eau profonde va stimuler les échanges entre la Côte d'Ivoire et les pays de « *l'hinterland* ». Le Président Houphouët, fort de ses bonnes relations avec la puissance coloniale et le président Senghor, arrive à faire transiter par le port d'Abidjan toutes les marchandises en partance pour Dakar. Coulibaly (2007) affirme qu'avec plus de 3000 tonnes en 1958, les exportations de kola vers le Sénégal passent à 20 000 tonnes en 1961. Compte tenu des bonnes performances du pays au plan économique, une forte main d'œuvre étrangère débarque en basse côte. Anyama devient ainsi par le passage de la voie ferrée et la présence de commerçants étrangers, la plaque tournante de l'industrie colatière dans la sous-région, après la Guinée.

1.2 Bingerville : une ville longtemps enclavée

1.2.1 Les prémices d'une urbanisation lente et difficile

L'option du transfert de la capitale administrative de la colonie de Côte d'Ivoire à Bingerville fait suite à la grave épidémie de fièvre jaune qui avait sévi à Grand-Bassam en Mars 1899. Dans un premier temps, deux sites avaient été choisis pour abriter la future capitale. Ce sont : Abidjan-Santey (Abidjan) et Adjamé-Santey (Bingerville). Sur insistance du gouverneur de la colonie, Monsieur Roberdeau, et face à la recrudescence de l'épidémie de fièvre jaune du 11 juillet au 25 Août 1899, le département des colonies autorisa le transfert provisoire du chef-lieu de la colonie à Adjamé-Santey en attendant le lotissement d'Abidjan-Santey et la construction de la ville administrative destinée à devenir la capitale du pays (Archives Nationales, 1974). Ainsi le 25 novembre 1900, Henri Roberdeau, décide d'installer

les services du gouvernement de la colonie sur les flancs du plateau de Bingerville, en l'évacuant de ses habitants originels (Tchaman ou Ebrié).

En outre, le choix de Bingerville fut entériné par le Ministère des colonies car cela obéissait au principe de la séparation de la ville administrative et de la ville commerciale. En effet, selon l'administration coloniale, en cas de reprise de l'épidémie de fièvre jaune, la vie du personnel administratif serait épargnée. Ce principe de séparation montre aussi le caractère « *ségrégationniste* » de cette nouvelle politique qui consiste à séparer les indigènes du quartier administratif dans presque toutes les grandes villes de la colonie.

En ce qui concerne Bingerville, le quartier administratif se trouve à une altitude d'environ 30 à 40 mètres au-dessus de la lagune. Refoulés donc de leur terre d'origine, les Ebrié d'Adjamé-Santey (Bingerville), créent entre 1900 et 1902 deux nouveaux villages : Akoué santey au nord-ouest et Adjamé Bingerville au centre-est. Ces mesures préventives permettent aux Ebriés de sécuriser de leur patrimoine foncier, mais aussi aux colons d'éviter toute incursion des « *indigènes* » sur leur territoire. Ainsi, les « *indigène* »s vont former lentement, juste aux pieds du plateau, en bordure de la lagune Ebrié, le quartier de Gbagba.

Selon les Archives Nationales (1974), c'est uniquement dans le but de trouver un refuge pour permettre à l'Administration de travailler dans de bonnes conditions, que le Département accepta la proposition du gouverneur Roberdeau. Le 24 mars 1900 l'installation de la nouvelle capitale « provisoire » de la colonie de Côte d'Ivoire est donc négociée entre les chefs Ebriés et l'administrateur LAMBLIN. Alors, débutent les travaux de construction. Ainsi, le 5 novembre 1900, la nouvelle localité fut reconnue officiellement par le ministère français des colonies comme capitale de la Côte d'Ivoire. Bingerville fut rapidement aménagé et les premières bâtisses abritant l'administration coloniale commencèrent à voir le jour dès 1900. La résidence provisoire du gouverneur (l'hôtel Dubois) sert en même temps de logement aux fonctionnaires de passage dans la ville. Cet hôtel sera rénové en 1903 et construit en matériel définitif pour abriter le palais du gouverneur (photo 9), aujourd'hui transformé en orphelinat.



Photo 9 : Palais du gouverneur à Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)

La présence de cet édifice symbolise le renouveau urbain de la ville. Suivent la construction du premier hôpital de Bingerville et l'école primaire supérieure en 1904. Le palais de justice construit de 1907 à 1908 parachève le catalogue d'édifices publics de la nouvelle capitale. Ces ouvrages constituent les principales bâtisses et renforcent le cachet essentiellement administratif de l'agglomération née de la volonté exclusive du gouvernement local (Mémorial de la Côte d'Ivoire Tome II, 1987).

Les opérations d'aménagement contraignantes pour les populations autochtones tenues de fournir de la main d'œuvre bénévole pour les travaux de débroussaillage, vont susciter de nombreuses frictions à partir de 1903 entre l'Administration coloniale et les indigènes autochtones. En effet, les habitants d'Akouédo-Akoué et Mbadon, villages situés respectivement au nord-ouest et à l'ouest de Bingerville, refusent les corvées de débroussaillage de la piste télégraphique et menacent le Chef de Poste à Bingerville. Des opérations militaires de pacification furent menées jusqu'au mois de Mars 1905 à la suite de l'arrivée le 23 février 1905 du 4^{ème} régiment des tirailleurs sénégalais. La lenteur de l'exécution des travaux, font suite aux nombreuses résistances menées par les Ebrié-Akoué, va freiner la construction de la nouvelle capitale jusqu'en 1907. L'œuvre d'aménagement de la capitale entreprise par le gouverneur Roberdeau sera poursuivie avec la reprise des travaux par le gouverneur Clozel (1902-1907) et l'avènement du premier plan de lotissement de la

ville. La dynamique urbaine que l'on pense impulser à la ville, se met difficilement en place car les mesures d'accompagnement, à savoir : la mise en place permanente d'une administration qui est encore en sa phase balbutiante, un moteur économique censé booster le commerce dans la région et la faiblesse de sa population qui est de 1215 habitants jusqu'en 1917, sont autant de freins au développement de la jeune capitale. Bingerville, reste alors une ville mort-née, longtemps sans impulsion véritable (Mémorial de la Côte d'Ivoire Tome II, 1987). Elle reste encore en phase embryonnaire jusqu'en 1910 et perd peu à peu de son influence dans la mesure où se développent le commerce à Grand-Bassam et le Wharf de Port-Bouët qui préfigure la construction du port d'Abidjan. L'avancement des travaux de construction du rail qui atteint progressivement le centre du pays, permet à la ville d'Abidjan de se développer très rapidement au dépend de Bingerville et même de Grand-Bassam.

La fin de la conquête et le ralentissement des affaires pendant la première guerre mondiale, les aménagements techniques plus importants apportés à Grand-Bassam (le wharf), la construction du rail à partir d'Abidjan, mettent en mal le développement socio-économique de Bingerville (Kipré, 1985). Le caractère provisoire du transfert de la capitale se concrétise au détriment d'Abidjan. Ainsi, le 20 Décembre 1920, le conseil de gouvernement adopte le principe du transfert de la capitale à Abidjan. Pour ne pas laisser cette ville en décadence comme ce fut le cas de Grand-Bassam, Bingerville, capitale provisoire, sera reconvertie en « *ville d'écoles* » afin de susciter une dynamique urbaine au sein de la population.

1.2.2 La trame urbaine structurée autour de l'exploitation du bois et de l'huile de palme

La recherche de devise et de matières premières agricoles poussèrent les Européens vers l'exploitation du bois, qui était à l'époque très présent dans la région. L'exploitation du bois devrait constituer une richesse pour la colonie dont la superficie totale est occupée par 40% de forêt (Mémorial de la Côte d'Ivoire Tome II, 1987). La bonne qualité des essences amena donc, les autorités coloniales à exploiter le bois, tout en mettant en place des instruments règlementaires (droits de douanes, décrets). La France, ayant le monopole de l'industrie du bois dans le cercle d'Assinie, renforça son dispositif dans le reste du pays, notamment à Bingerville. La région d'Assinie exporte déjà dès 1890, vers la France, l'Angleterre et l'Allemagne 79.879,60 Francs de bois d'acajou, soit 22,25% des exploitations totales (Kouassi et Delanne, 2014).

L'exploitation de bois attira de nombreuses compagnies dans la région de Bingerville. L'absence de contrainte écologique à l'époque, mais aussi l'idée que se font les Indigènes de

l'omniprésence de la forêt comme un « obstacle » poussent les exploitants forestiers à abuser de la forêt. L'exploitation forestière devient plus intense au cours des années 1920. La colonie de Côte d'Ivoire en produit déjà dès 1927, 122041 tonnes (Mémorial de la Côte d'Ivoire Tome II, 1987). Les Africains sont peu nombreux dans l'industrie du bois car ne possédant pas la technologie et les outils nécessaires à une telle exploitation. Avec la généralisation de l'économie de plantation à toute la zone forestière, généralisation rendue possible grâce à l'abolition du système de l'indigénat, l'économie du bois prend alors une proportion croissante en région forestière. Cette généralisation se concrétise par une coupure abusive des essences rares.

1.3 Grand-Bassam : une ville coloniale et essentiellement administrative

1.3.1 L'arrivée des colons sur le littoral et la multiplication des échanges commerciaux

La venue des colons sur le littoral de Grand-Bassam, est consécutive aux nombreuses difficultés rencontrées à Assinie lors de la pénétration sur les côtes. Face à l'impossibilité de pénétrer aisément sur les rives de la côte sablonneuse et basse d'Assinie, et compte tenu des faibles perspectives économiques, le colonisateur opte pour Grand-Bassam qui présente de meilleurs atouts. Les premières années de contact sur les côtes ont vu se développer le commerce. Les échanges s'articulaient autour de l'huile de palme. Ce produit était prisé parce qu'il servait à la confection de savons, de bougies et au graissage des machines. Les revenus issus du commerce de l'huile de palme ont permis la construction du premier fort de Grand-Bassam en 1842, du fort de Nemours et d'une factorerie sur la côte. Face à l'importance grandissante du commerce dans la région, Grand-Bassam devient une ville cosmopolite avec la présence de Sénégalais, de Libériens, de Fantis¹⁵, etc. Les migrations Appolloniennes qui s'installaient par vagues successives jusqu'au XIX^{ème} siècle dans la ville, principalement sur le littoral, renforcèrent la domination de leurs alliés Abouré dans la lutte qu'ils menaient contre leurs voisins Ebrié. Les querelles intestines entre le peuple Tchaman¹⁶ et Abouré seraient dues au contrôle de l'océan Atlantique qui permettait un accès direct au commerce avec les Européens. En effet, les Ebriés considéraient donc les Bassamois comme un obstacle à la

¹⁵ Ethnie originaire du Ghana

¹⁶ Selon l'ANCI., 1974, le nom « Tchaman » est le nom que les chefs traditionnels Ebrié donnent à ce groupe ethnique du Sud de la Côte d'Ivoire ; quant au nom « Ebrié », c'est une appellation péjorative attribuée par leur voisin Abouré au moment de la pénétration française sur les côtes. De nos jours, c'est sur cette appellation « Ebrié » qu'est connu le peuple Tchaman.

liberté de commerce avec les occidentaux qui débarquaient par milliers sur les côtes pour l'achat des esclaves et des produits divers. Cette bataille pour le contrôle du cordon littoral renforça le rôle de Bassam en tant que premier centre économique.

Cependant, la pénétration française transforme les échanges commerciaux en une politique de conquête qui prend une allure plus politique qu'économique. Binger (1892), cité par Kouassi et Delanne, (2014) résume cette implication politique en ces termes : « le traité signé sous le gouvernorat de Monsieur le commandant Bouët-Willaumez donnait *la souveraineté pleine et entière du pays et de la rivière de Grand-Bassam au roi des français*. Cette souveraineté française assurait aux Bassamois une protection partielle contre les attaques des Ebriés. En effet, Peter en concédant une telle faveur aux Français, espérait tout à la fois donner un coup de fouet aux échanges dans la région et disposer, à proximité immédiate, d'une force armée utilisable contre les Tchaman (ANCI, 1974). Mais celui-ci va très vite déchanter, dans la mesure où la présence française avait pour seul but de freiner l'expansionnisme commercial Anglais. Pire, les soldats français avaient reçu comme instruction de ne pas se mêler des affaires Bassamoises. »

Mécontent du comportement des Français après le bombardement et l'incendie du village de Yaou par le commandant Bouët-Willaumez en 1849, la révolte devient générale (ANCI, 1974). Les Bassamois menèrent des actions de guérilla. Ils formèrent ainsi un front commun avec leur ennemi de longue date, les Ebriés. A la suite des guerres ouvertes avec les Ebriés puis les Abourés et qui se soldaient toujours par une victoire des Français, l'administration coloniale renforça sa domination sur le territoire de Grand-Bassam. Pour Ekanza (1974), l'axe de pénétration commerciale débute à partir du Comoé qui relie Grand-Bassam à l'arrière-pays, après la levée définitive de l'obstacle Ebrié suite à la bataille conduite par Dr Bayol en 1889. Les changements les plus importants ont abouti à une modification du mode d'habitat. En 1903, la ville comptait environ 1500 habitants (Kouassi et Delanne, 2014). L'accélération du processus démographique a eu un impact sur l'urbanisation et le développement des activités économiques dans la région. La construction du fait urbain se poursuit avec l'introduction de l'électricité en 1910 et l'inauguration du phare en 1915. La construction de ce phare aura pour conséquence, une multiplication des échanges entre la colonie et la puissance coloniale. Ainsi, en 1902, 1920, 1924 et 1928, ce sont successivement 18.860, 77.610, 101.920 et 146.131 tonnes de marchandises qui seront exportées, faisant de la ville historique le premier port de la colonie jusqu'en 1930 (Attahi, 1975).

1.3.2 Un centre urbain purement administratif

L'importance de la ville de Grand-Bassam dans le tissu urbain de la colonie est due à la fonction administrative occupée par celle-ci. Le renforcement de cette fonction est consécutive à la création en 1909 d'une commission consultative constituée de cinq membres, chargée d'étudier les questions d'intérêt local et travaillant sous la supervision de l'administrateur général. Suite à l'installation des grandes firmes commerciales, l'administration s'affirmait un peu plus avec un accent sur le développement des activités économiques. Cet état de fait renforça le rôle dominant de Grand-Bassam dans l'armature urbaine qui constitue donc à cette époque un point de contact privilégié entre le commerce intérieur et celui de la côte (ANCI, 1974). Le renforcement de l'administration se poursuit avec la construction du palais du gouverneur en 1893 et de plusieurs bâtiments administratifs comme la douane, les impôts, le palais de justice en 1911 et autres services publics de la colonie.

Dans les années 1920, naissent les « camp des fonctionnaires », qui sont des quartiers généralement occupés par les commis indigènes et qui se situent non loin du quartier administratif. Les maisons sont pour la plupart construites en banco ou en briques de terre et recouvertes de paille ou de feuilles de palmier. L'administration occupe une place importante dans la vie communautaire des Bassamois qui commencent à adopter progressivement le mode de vie des colons. L'économie de cette région, basée principalement sur l'activité portuaire, favorise l'ouverture de plusieurs services administratifs comme la poste, le palais de justice (photos 8 et 9), etc. Ce dynamisme de l'économie est basé sur une intense activité portuaire qui fait de cette ville, dès 1915 la principale plateforme portuaire de la colonie. Les échanges s'accroissent avec un système de troc qui privilégie les objets de valeur comme la soie, le coton, l'huile de palme, etc.

Le choix de Grand-Bassam comme capitale, amena les autorités coloniales à privilégier un certain nombre d'infrastructures, notamment celles concernant la fonction portuaire de la ville. La fonction administrative que remplissait cette ville était due au développement de l'activité portuaire qui nécessitait la présence de certaines infrastructures administratives (photo 10 et 11). Ainsi, dans la conception traditionnelle française des villes-capitales, la ville doit obligatoirement assumer deux fonctions : la fonction administrative et la fonction économique. La fonction administrative est dérivée de la seconde fonction qui se met rapidement en place du fait du développement de l'économie de plantation.



Photo 10 : Vue ancienne du palais de justice
 (Source : Archives coloniale de la Côte d'Ivoire, 2014)



Photo 11 : Vue actuelle du palais de justice en ruine
 (Source : Notre enquête, 2018)

1.3.3 Le caractère cosmopolite de la ville

L'évolution de la ville à l'époque coloniale peut se résumer, selon Antoine (1997), en trois grandes étapes. En premier lieu, la traite des esclaves entre le XVIIe et XIXe siècle, qui marque l'exploitation des ressources naturelles de la colonie. Ensuite, la pénétration coloniale de 1880 à 1945 qui accroît les besoins en main-d'œuvre et l'implantation des villes-comptoirs par l'usage du travail forcé. Enfin, l'époque coloniale qui voit le développement économique de certaines régions stratégiques du fait de la migration intra-africaines. Cette migration est principalement due au développement de l'économie de plantation qui a favorisé l'arrivée massive de la main-d'œuvre venue majoritairement des pays de « l'hinterland ».

Aussi, la construction du chemin de fer et la multiplication des grands travaux dans la colonie vont-elle encourager la venue de cette main d'œuvre. Cette stratégie de mise en valeur de la colonie, encouragée par l'administration coloniale, sera à la base du caractère cosmopolite de la ville de Grand-Bassam. En effet, de par leur dynamisme, nos villes enregistrent un taux d'accroissement moyen annuel de l'ordre de 1,1%, 3,1% et 1,75% respectivement pour les villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam (RGPH, 2014). La communauté étrangère participe également au dynamisme des villes en contribuant à leur renouveau économique. Les populations de nos villes sont de trois types : les populations autochtones ; les Africains de la sous-région, notamment les Burkinabés, les Maliens, les Ghanéens... et les Syro-Libanais très actifs dans le domaine économique.

2. LE DECLIN DES VILLES MOYENNES ET L'EMERGENCE DE LA VILLE PORTUAIRE

2.1 Les conditions du déclin des villes périphériques d'Abidjan

2.1.1 Le facteur historique, cause du retard des villes

Avant l'avènement des Européens entre les XV^{ème} et XVI^{ème} siècle, les villes pionnières du « grand nord » de la boucle du Niger avaient connu une organisation particulière. Ce fut l'époque des grands empires où grâce au développement du commerce, ces villes connaissaient une prospérité et un modèle d'organisation qui leur conféraient le statut de *cités commerciales*. Basées sur des fondements économiquement fragiles, ces cités vont connaître un déclin. Cette fragilité du système urbain précolonial est due au fait que ces villes n'étaient pas dotées d'outils de gestion leur permettant de pérenniser leur développement. Mais aussi au fait que les Européens, en arrivant sur les côtes, ont développé de nouveaux pôles d'attractions qui vont rediriger les activités commerciales vers le sud.

En effet, comme l'a relaté Kobo (1984), après le dépeçage du continent par la conférence de Berlin (1884-1885), la création urbaine de la ville deviendra un véritable vecteur idéologique colonial. Cette nouvelle donne permettra au colonisateur de mettre en place les bases d'un développement futur de la ville grâce à la création de plusieurs centres urbains sur les côtes. Après la période de pacification (1910-1920), les obstacles à la mise en œuvre de la colonie ainsi levés, la construction du fait urbain peut réellement commencer. Les villes côtières deviennent alors des points d'appui de cette mise en œuvre de l'espace, voire de cette campagne de « *pillage des ressources* ».

Deux faits majeurs vont impulser la politique d'urbanisation des villes en Côte d'Ivoire. En premier lieu, le déploiement systématique et renforcé de l'administration sur toute l'étendue du territoire et la mise en œuvre des grands chantiers de développement. Cette imposition du travail aux africains était résumée en ces termes par Angoulvant en 1908 : « Il faut imposer le développement aux « *indigènes* » par la force, même si cela passe par des menaces d'intimidation avec des moyens militaires et par la contrainte ». Chénal (2009) affirme que le colonisateur, après avoir mis en place un nouvel ordre politique, jette les bases de la construction d'une capitale pour asseoir et ancrer son pouvoir dans un lieu fort. Une ville est alors choisie pour jouer ce rôle : c'est d'abord Grand-Bassam qui fut vite abandonnée pour des questions d'hygiène, puis la ville d'Abidjan qui focalisera toutes les attentions du fait des perspectives du percement d'un canal en eau profonde.

La décadence des villes est consécutive à la grande crise économique des années 1980. Cette crise précipita la baisse des coûts des matières premières agricoles, ressources principales pour l'économie du pays. En effet, les conditions découlant de l'histoire de nos villes nous renseignent que le déclin des villes moyennes, en particulier, est la conséquence de la chute de l'activité économique dans la région. La ville ivoirienne, comme nous l'indique Cotten (1972), est globalement insérée dans son environnement rural. Elle est, de ce fait, dépendant de la bonne santé économique du secteur agricole. L'arrêt de ces activités entraînent un exode massif des populations vers les grandes villes. Dans le cas de notre étude, l'exemple le plus remarquable est celui de la ville d'Anyama qui s'est vidée d'un tiers de ces habitants après le déclin de l'activité « *colatière* », pilier économique de la ville dans les années 1960. Ces vagues de migration ont eu pour conséquence une perte de rayonnement de nos villes moyennes. Les activités économiques prennent nécessairement un coup, compte tenu du pouvoir d'achat des populations qui s'amenuise progressivement.

Cette nouvelle tendance fait croître la précarité urbaine qui se manifeste par la création anarchique de quartiers spontanés. A Abidjan, principalement à Abobo, commune la plus proche d'Anyama, ressent déjà ce malaise social avec la création de plusieurs quartiers précaires dans le nord de la commune. Bonnassieux (1987) nous instruit en ces termes sur le caractère intrigant de cette grande métropole qui, au fil de son développement, montrait des signes d'inquiétudes : « *Cet autre Abidjan m'intriguait, non seulement à cause de l'aspect marginal des ensembles sommaires qui le composaient, des rumeurs qui circulaient sur leur population, mais aussi parce que, selon plusieurs témoignages, les quartiers illégaux avaient joué un rôle important dans l'extension de la ville* ». La crise économique des années 1980, conjuguée à la baisse des prix des matières premières, a eu des répercussions sur le niveau de vie des populations.

La prépondérance d'une économie agricole de traite en plein balbutiement, aboutit au ralentissement de l'activité économique dans nos villes. Ces villes deviennent désormais des cités dont la fonction principale demeure la fonction de service. Par exemple, l'attractivité de Grand-Bassam a décliné du fait de la création du port autonome d'Abidjan. A l'image de Grand-Bassam, toutes les villes moyennes de l'intérieur sont quasiment confrontées à la même situation.

La fonction dominante de centre de relais administratif n'est pas spécifique à la Côte d'Ivoire. Comme en témoigne l'exemple de la Gold Coast voisine où Accra, reste le principal centre d'impulsion d'où partent toutes les grandes décisions. Le cas d'Abidjan reste particulier

d'abord à cause du poids de la colonisation et de la politique économique et sociale suivie après l'indépendance. Cet héritage colonial privilégie principalement une unique fonction pour la ville, contrairement aux villes des colonies Britanniques qui accumulent à la fois la fonction économique et celle de services au sein d'une même ville. Ensuite, compte tenu de la faiblesse du sous-sol, nos villes n'ont pas su développer des cités minières ou industrielles à l'instar de Durban et Johannesburg en Afrique du Sud, capable d'impulser véritablement leur économie. Les fonctions administrative et commerciale demeurent de ce fait, les principales fonctions des villes ivoiriennes (Cotten, 1972).

2.1.2 Les conditions économiques fragiles

La colonisation Française a mis en place les bases d'un développement essentiellement axé sur le volet administratif. Les nombreuses sous-préfectures ont été mises en place avec pour objectif d'être des postes administratifs capables d'assurer la mainmise de l'Etat sur ces circonscriptions. La création des villes, centres de relais administratifs, n'a malheureusement pas suivi l'essor des cultures de rente censées permettre le décollage industriel de la région.

L'économie des villes étudiées repose en grande partie sur une agriculture qui manque de dynamisme capable d'impulser le renouvellement économique de la région. Un certain nombre d'organes publics et de services d'encadrement agricole sont implantés dans la ville dans le but d'encadrer les planteurs dans leurs activités¹⁷. Ces services manquent cruellement de moyens leur permettant d'assurer leurs missions. Ce manque de moyens a donc des répercussions sur nos villes moyennes en termes de dynamisme et d'attractivité. Ce qui fait de ces villes des centres urbains assurant uniquement les devoirs régaliens de l'Etat en matière de sécurité, de santé et d'éducation.

2.1.3 L'hyper attention accordée à la ville d'Abidjan

Vitrine économique de la Côte d'Ivoire, Abidjan reste l'une des principaux pôles d'attraction de la sous-région et elle ne cesse d'attirer tant les migrants internes qu'externes. Cet essor économique est particulièrement le fait du développement des cultures de rente qui avaient comme point chute Abidjan, compte tenu de la présence du port. Cotten (1972), montre le rôle prépondérant d'Abidjan dans le tissu social et économique du pays en ces termes : « Comme dans le domaine administratif, la ville ivoirienne n'est autre chose qu'un

¹⁷ Il s'agit des services de l'agriculture, du ministère des ressources animales et des groupements de coopératives qui regroupent l'ensemble des planteurs exerçant dans divers domaines d'activités agricole.

relais entre la campagne et Abidjan où se prennent les décisions ». La ville d'Abidjan a donc un pouvoir de décision et joue à la fois un rôle technique en étant centre de distribution de services et de polarisation du pouvoir exécutif.

Cette macrocéphalie urbaine de la ville d'Abidjan a des effets sur les autres villes de l'intérieur. En effet, le passage d'une économie de plantation à une économie extensive a eu pour conséquence le développement des activités économiques de la ville d'Abidjan au détriment des villes moyennes. Abidjan polarise tout, en termes d'équipements, d'infrastructures et de bien-être social. La ville concentre à elle seule plus de 50% des investissements dans le pays (Bini, 2016)¹⁸. Cette tendance a accentué les déséquilibres déjà énormes entre cette ville et le reste du pays.

La mise en berne du projet de transfert de la capitale à Yamoussoukro, initié par l'ancien régime, a creusé le fossé énorme qui existe déjà entre Abidjan et les autres villes de l'intérieur. La suspension de ce projet prive ainsi la Côte d'Ivoire d'un second pôle de développement, après la ville de Bouaké qui a subi les affres de la longue crise socio politique qu'a connue le pays de 2002 à 2011. La prépondérance de la ville d'Abidjan s'est accrue avec le régime actuel qui investit énormément dans les infrastructures routières depuis son premier quinquennat.

2.2 Des politiques de développement au désengagement progressif de l'Etat

2.2.1 De la politique de l'Etat providence au désengagement des années 1980

L'environnement politique en Côte d'Ivoire dans les années 1980 met en lumière deux faits majeurs : la baisse des coûts des matières premières agricoles et le désengagement de l'Etat dans des secteurs clés de l'économie. La baisse des coûts des matières premières, principalement le café et le cacao, manne nourricière de l'économie est due à une dérèglementation de l'économie mondiale. La crise de l'endettement international a été déclenchée le 13 août 1982 par le Mexique. Ce géant d'Amérique latine, l'un des plus gros débiteurs des banques, a annoncé qu'il ne peut plus honorer ses engagements envers ses créanciers. Une décision qui, non seulement va déstabiliser le système financier international, mais aussi l'économie réelle. Cette crise va, en l'espace de quatre mois, faire « *effet de tâche d'huile* » et se propager aux autres pays en voie de développement. La crise devient alors

¹⁸ Communication du Directeur de l'Urbanisme lors de la présentation des travaux du Schéma Directeur du Grand Abidjan.

mondiale. Ses causes trouvent leurs origines dans l'environnement politico-économique de l'époque tandis que son devenir montre ses principales caractéristiques et son évolution. Les taux d'imposition des bailleurs de fonds, jugés trop élevés par les créanciers, ont été à l'origine de nombreux problèmes internes qu'externes dont une augmentation très forte des taux d'intérêt réels pour l'ensemble des économies, ce qui aboutit à la crise d'endettement des pays du sud (E. Toussaint 2003), mais surtout à une baisse du coût des produits de base.

En Côte d'Ivoire, cette crise se manifeste par une flambée des taux d'imposition, ce qui contribue à l'alourdissement des charges d'intérêts supportés par l'Etat. Ce tournant marque la fin de l'Etat providence. Le désengagement de l'Etat dans un contexte de crise économique peut se résumer en trois points : les changements institutionnels du secteur productifs publics, l'amélioration et la privatisation des grandes sociétés d'Etat, la réduction drastique et la rationalisation des dépenses publiques ainsi que la modification du contexte institutionnel. On note aussi une déréglementation à la fonction publique avec un blocage des salaires.

Dans un tel contexte, l'Etat n'a donc plus les moyens d'assurer ses devoirs régaliens. Cela se traduit donc par un désengageant dans plusieurs secteurs clés de l'économie, notamment le secteur urbain. Ce secteur va en effet accuser un lourd tribut dans cette crise, car les sociétés d'Etat investissant dans les domaines de l'immobilier vont connaître une faillite et seront à cet effet dans l'incapacité d'honorer leurs engagements vis-à-vis de leurs souscripteurs. La contribution des entreprises publiques au PIB est passée de 9,6% en 1985 à 5,4% en 1995 ; le nombre d'entreprises publiques chutait de 150 à 60 (Tapinos et Al, 1995). Le prix d'achat sur le marché international du café et du cacao connaît une baisse qui impacte fortement les exportations. Ce mode de développement reposait sur des bases économiquement fragiles qui se sont révélées progressivement. L'économie de la Côte d'Ivoire était très dépendante des devises étrangères, ce qui la rendait très sensible au moindre bouleversement.

2.2.2 Typologie des villes et émergence de la ville moyenne

Le mode de développement des villes Ivoiriennes a été à l'origine de l'émergence de la ville moyenne. Tous les auteurs sont unanimes que le développement des villes côtières a été plus accéléré que celle des villes du nord (Loba, 2009). Cette évolution est due au fait que ces villes ont très tôt été en contact avec les colons qui ont impulsé leur vision du développement de la ville. On assiste ainsi en Côte d'Ivoire dans les années 40, à un véritable engouement du fait urbain. Amon (1951), nous en donne l'illustration : « des villages entiers demandent à être reconstruits par le biais de prêts octroyés par la Banque Africaine de l'Habitat qui accorde son appui au développement des villes ». Cette banque aidera au développement du tourisme dans certaines grandes villes de la côte telles que Grand-Bassam, Sassandra, Bingerville, à l'entretien d'hôtels, tandis que le forage des puits dans les régions délaissées fera partie de son programme de génie rural.

Ces investissements consentis ont permis une modernisation de l'habitat Africain dans des quartiers « *indigènes* » comme le quartier Appolonien de Grand-Bassam (photo 12) et la cité Gbagba à Bingerville.



Photo 12 : Vue du quartier Appolonien de Grand-Bassam en pleine modernisation
(Source : Rapport PUD de Grand-Bassam, 2017)

Le réseau routier a connu aussi une nette amélioration. A Bingerville, on constate des ouvertures de voies dans plusieurs quartiers de la ville. Cette tendance va permettre un développement des villes moyennes qui connaissent peu à peu une croissance démographique sous l'impulsion des cultures d'exportations. A Anyama, le développement de l'industrie

colatière au début des années 1960 va entraîner une mutation des systèmes de production qui se traduit par un exode massif de main d'œuvre, notamment Burkinabé. Cette industrie va permettre d'accroître le potentiel économique de la ville et se traduit par un étalement spatial et une forme d'habitat irrégulière qui pousse au nord de la ville. La prédominance de ce type d'habitat dans la ville est due à la présence d'une population à majorité analphabète arrivant sans grand moyen financier. Le développement des habitats spontanés est la conséquence d'une urbanisation ne suivant pas les règles et pour laquelle l'Etat a investi de grands moyens pour le recasement de ces populations. Le domaine du logement a connu beaucoup de difficultés ces dernières années depuis l'arrêt brusque des programmes de logement sociaux.

Conclusion du chapitre 2

La croissance économique des villes à la veille de l'indépendance et même après celle-ci, a été une continuité de la politique coloniale. Dans les villes aux fondements presque similaires, le colon a introduit très tôt l'économie de plantation qui a connu progressivement un écho favorable auprès des peuples indigènes. Ce qui va permettre un dynamisme des villes autour d'Abidjan, favorisé par l'ouverture du port autonome dans les années 1950, qui va faciliter l'importation des produits industriels. Ainsi, les efforts perpétués en la matière par les colons puis par les gouvernements successifs de Félix Houphouët-Boigny, notamment dans la ville d'Abidjan, démontrent de la bonne santé économique du pays impulsé par le binôme café-cacao. La trop grande dépendance de l'économie des matières premières agricoles aura de lourdes conséquences avec la crise économique des années 1980 qui marque un arrêt brusque des investissements lourds dans le domaine des infrastructures économiques.

A Anyama, ville à dominance agricole, cet arrêt aura de fortes répercussions sur les rares infrastructures existantes qui vont connaître une dégradation avancée. Cette détérioration des infrastructures va conduire à une perte de rayonnement de la ville et à l'amenuisement de la capacité financière des populations autochtones fortement dépendantes des cultures de rente. Certes, cette période a été un moment difficile pour les grands industriels de la ville qui possédaient de grandes plantations de palmier à huile et de cacao, mais elle verra l'émergence des populations du nord qui contrôlaient la puissante et prospère industrie de la cola.

Quant à Grand-Bassam, elle perdra son statut de ville économique et portuaire avec la construction du canal de Vridi qui préfigure l'ouverture du port d'Abidjan. Les maisons de commerce et certaines activités économiques qui se faisaient à Grand-Bassam ont donc été

toutes délocalisées à Abidjan au profit du wharf de Port-Bouët qui se modernisait. Par contre, du fait de son statut d'ancienne capitale, certains services administratifs demeureront et feront de cette ville, une cité purement administrative.

Enfin, quant à Bingerville, elle devient un centre administratif et de formation grâce à ces nombreux établissements scolaires. Ce rôle dévolu à la ville depuis la délocalisation de la capitale en 1934 en faveur d'Abidjan, tendance qui va renforcer le dynamisme de la ville et qui verra sa population croître rapidement du fait du désengagement de l'Etat du secteur urbain, ouvre la voie à une urbanisation sans précédent de la partie Est d'Abidjan.

Fondées sur des bases économiquement fragiles, nos villes ont continué à être conçues de la même façon dont le colonisateur en a fixé les bases. Certes, la rupture avec l'économie de pillage commença à s'estomper progressivement, mais les fondements administratifs laissés en héritage demeurent. Cette tendance a été renforcée par l'absence de stratégie de planification adéquate qui combinent à la fois le statut administratif et les potentiels économiques afin de transformer progressivement nos villes en des villes compétitives à l'instar de celles des grandes puissances. Ces villes ont pu connaître le développement grâce la combinaison des facteurs sociaux favorables et surtout grâce à une forte industrialisation qui ont permis à ces pays de se développer. Les villes africaines ont raté leur transition industrielle en se muant en des centres de relais purement administratifs. Du fait de la faible diversification de nos économies, fortement dépendante des cours des matières premières agricoles, cette tendance n'a pas été infléchie, pire elle s'est renforcée. La Côte d'Ivoire coloniale et post coloniale, a ainsi laissé entrevoir des villes essentiellement administratives soutenues par un secteur agricole en déclin depuis l'avènement des PAS en 1980.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

L'histoire des villes en Côte d'Ivoire, révèle que la notion de centre urbain est bien antérieure à la venue des colons. Ces villes ont connu une remarquable prospérité grâce au commerce florissant dans les grands empires du nord. Leur déclin est consécutif à l'arrivée des Européens sur les côtes, détournant ainsi les centres d'attraction commerciaux vers le sud. Cette étape marque le début de la réalisation du fait urbain dans les villes du Grand Abidjan. Ainsi, Bingerville, Anyama et Grand-Bassam connaissent-elles les prémices de l'urbanisation qui va marquer le début des grands travaux dans ces villes.

Les fonctions de la ville se limitaient à un volet purement administratif qui démontrait la domination de la puissance coloniale. Les colons ont mis en place les bases du développement des villes en y implantant quelques infrastructures et postes administratifs ainsi que militaires. La ville reste à cette époque, le lieu de domination des élites européennes et des grandes maisons de commerce où émerge une « *économie de pillage* » au profit de la métropole.

Certes, malgré l'installation des structures économiques et des institutions politiques, le développement de la ville se limitait à une petite portion de l'espace où vivent majoritairement les Européens. Par exemple, le développement des deux premières capitales se limitait pour la ville de Grand-Bassam au quartier France et à la cité administrative pour la ville de Bingerville. Cette forme d'urbanisation aura pour mérite de lancer les bases du développement futur de la ville, mais elle a également engendré des problèmes d'ordre spatial dans certaines de nos villes. Ce sont : l'insuffisance d'aménagement de l'espace urbain, le déficit en équipements et services de base, la dégradation des cadres et des conditions de vie.

Les problèmes que rencontrent nos villes trouvent leurs origines dans le fondement même de la ville. En effet, les trois villes de notre étude ont subi une évolution, à une certaine étape de leur existence, mais elles ont connu, au fil du temps, une décadence causée par la faiblesse des structures urbaines. Loba (2009) affirme que la fonction portuaire, le développement de l'économie de plantation et les fonctions administratives et politiques sont les principaux facteurs qui constituent en partie l'attraction que ces villes ont exercée sur leur périphérie, au point de devenir des pôles urbains.

Par ailleurs, le développement de l'économie de plantation qui a induit une forte progression des activités économiques, a réussi à transformer la fonction administrative dévolue à nos villes pendant l'ère coloniale et même après l'indépendance. Reposant sur des bases économiquement fragiles, ces villes connaîtront des problèmes d'ordre structurel dus à la croissance fulgurante de la ville d'Abidjan, qui à elle seule, regroupe toutes les fonctions

autrefois dévolues aux villes soumises à notre étude. Ainsi, Grand-Bassam qui était une grande cité portuaire est délaissée au profit du port d'Abidjan. Bingerville, centre administratif, deviendra à son tour une simple cité scolaire. Quant à Anyama, ville essentiellement agricole, elle sera reconvertie en cité dortoir pour les milliers d'ouvriers travaillant dans l'industrie manufacturière à Abidjan.

Cette situation relance la ville d'Abidjan au centre du débat urbain, concentrant ainsi toute l'attention des pouvoirs publics. La macrocéphalie exercée par cette ville sera à la base du sous équipement notoire des villes étudiées. La politique de développement impulsée par les colons, s'est focalisée sur la seule ville d'Abidjan, après les études de la mission Houdaille sur le percement d'un canal en eau profonde. C'est également cette même politique qui a été initiée par les gouvernants dès l'indépendance, occultant ainsi les nombreux problèmes auxquels sont confrontées les populations des villes périphériques de notre étude.

La communalisation survenue dans les années 1980, censée impulser une nouvelle dynamique de développement des villes moyennes, n'a pas répondu à toutes les attentes, face à un environnement socio-économique en forte dégradation. Certes, quelques projets ont été réalisés et qui permettront à ces villes de connaître un rayonnement dû à la croissance économique de la ville d'Abidjan.

**DEUXIEME PARTIE : L'EXECUTION DES PLANS
D'URBANISME DIRECTEURS LIMITEE PAR DES
PARAMETRES DIVERS**

CHAPITRE 3 : LES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS SUCCESSIFS ET LEURS INSUFFISANCES

La pratique de l'urbanisme en Côte d'Ivoire est marquée par l'intervention publique de l'Etat depuis l'indépendance du pays. Différentes procédures de planifications territoriales vont être mises en œuvre et règlementées par des textes. De l'urbanisme prévisionnel à l'urbanisme opérationnel, plusieurs outils vont être mis en place par l'entremise de plusieurs démarches successives qui aboutiront à l'élaboration des plans.

Du début du XIX^{ème} siècle à ce jour, cinq générations de plans ont vu le jour dans le Grand-Abidjan. Ces plans d'urbanisme ont été au centre des préoccupations des différents gouvernements afin de relever les défis liés à l'aménagement du territoire. Une analyse des différents plans directeurs d'urbanisme de l'agglomération d'Abidjan sera faite, pour ensuite montrer les limites de ces plans et enfin montrer que l'urbanisme opérationnel constitue le principal vecteur d'extension des villes.

1. PRESENTATION ET ANALYSE DES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS DU GRAND ABIDJAN

Plusieurs plans ont vu le jour dans le Grand Abidjan. Pour mener à bien notre étude, nous allons les hiérarchiser en cinq types :

1.1 Les plans de la première génération

Ces plans avaient pour ambition de doter la ville d'outils de référence afin de mettre en œuvre les projets de l'administration coloniale. Ils étaient conçus par le génie militaire et exécutés par les ingénieurs et urbanistes français de l'époque. Les objectifs de ces plans étaient l'affectation des zones à des fonctions bien définies. Les espaces où se situaient les équipements les plus importants étaient les quartiers européens et les maisons de commerce au détriment des quartiers indigènes, objets de peu d'attention de la part des autorités.

1.1.1 Le plan d'aménagement d'Abidjan de 1928

La première génération de plan est symbolisée par le plan d'aménagement de 1928 qui a permis d'impulser l'urbanisation de la ville d'Abidjan à partir de son noyau central : le plateau. Auparavant, la ville se développait uniquement par plans de lotissements successifs (Chénal, 2009). Ce plan fut un plan de génie militaire et se focalisait essentiellement sur les commodités dont devraient bénéficier l'administration coloniale. Il prévoit des zones

industrielles, des zones résidentielles et des « villages indigènes », instaure également le régime du permis d'habiter pour les populations et les quartiers africains de façon à en contrôler l'extension (Leimdorfer, 2002).

Son avènement a changé le mode de conception de la ville par le fait que désormais aucun projet de développement ne se faisait au hasard. Ce plan couvrait le noyau central de la ville d'Abidjan et comprenait les communes du Plateau, Treichville, Adjamé et Cocody. L'objectif, était d'en faire un plan de zonning avec des fonctions bien définies pour chaque entité spatiale. Dans ce plan, le plateau central bien ventilé devrait servir à l'administration coloniale, aux maisons de commerce, etc. Ce quartier était séparé de celui des « *indigènes* » par la lagune au Sud. Au Nord, la commune d'Adjamé était séparée par un vaste camp militaire qui servait de cordon de sécurité. Le plateau de Cocody dont le relief était similaire à celui du plateau central, était réservé à l'extension de l'habitat résidentiel. Ce nouveau quartier dont la trame est composée de larges voies, était directement relié par deux ponts au plateau central et séparé du quartier « *indigène* » par une vaste zone industrielle au sud.

Cependant à Treichville, quartier réservé aux « *indigènes* », la configuration était bien différente. Les rues dont les emprises étaient très réduites, formaient une trame orthogonale irrégulière. L'habitat était de type évolutif avec par endroit des maisons construites en banco. Par ce plan qui donnait une toute autre allure à la ville de par ses quartiers modernes que sont Cocody et plateau, le colonisateur renforça le poids économique de la ville d'Abidjan, occultant ainsi les deux premières capitales. En effet, les villes de Grand-Bassam et de Bingerville étaient délaissées à cause des mauvaises conditions d'hygiène pour la première capitale et des conditions peu favorables du site pour le second. Cette situation peut-être l'un des facteurs du retard économique de nos villes en infrastructures car la planification qui a pour but principal d'impulser le développement, n'était focalisé que sur une seule ville : celle d'Abidjan.

Suite aux effets de la seconde guerre mondiale sur l'économie française, le colonisateur est à la recherche de débouchés économiques pour relancer sa croissance. Dans cette optique, les autorités coloniales vont mettre en place une économie dite de *pillage* afin de reconstruire les nombreuses infrastructures dévastées par la guerre. Cette politique passe par une modernisation des structures des colonies afin de pouvoir bien mener cette campagne. La création de ce plan, a pour but non pas de moderniser les structures de la colonie, mais de mettre en place des infrastructures nécessaires servant à son « *pillage* ». Il a néanmoins permis la construction des quelques infrastructures, notamment des ponts, des bâtiments coloniaux et

des routes qui serviront pour la plupart aux intérêts du colonisateur. Chénal (2009) soutient cette assertion en affirmant : « Le plan n'était pas assez généreux en terrains pour les quartiers africains et rapidement, il montra ses limites, ne pouvant absorber les nombreux travailleurs immigrants attirés par le développement des activités à Abidjan. »

Après avoir essuyé de nombreuses critiques, ce plan fut rapidement mis de côté et remplacé par le plan BADANI en 1952.

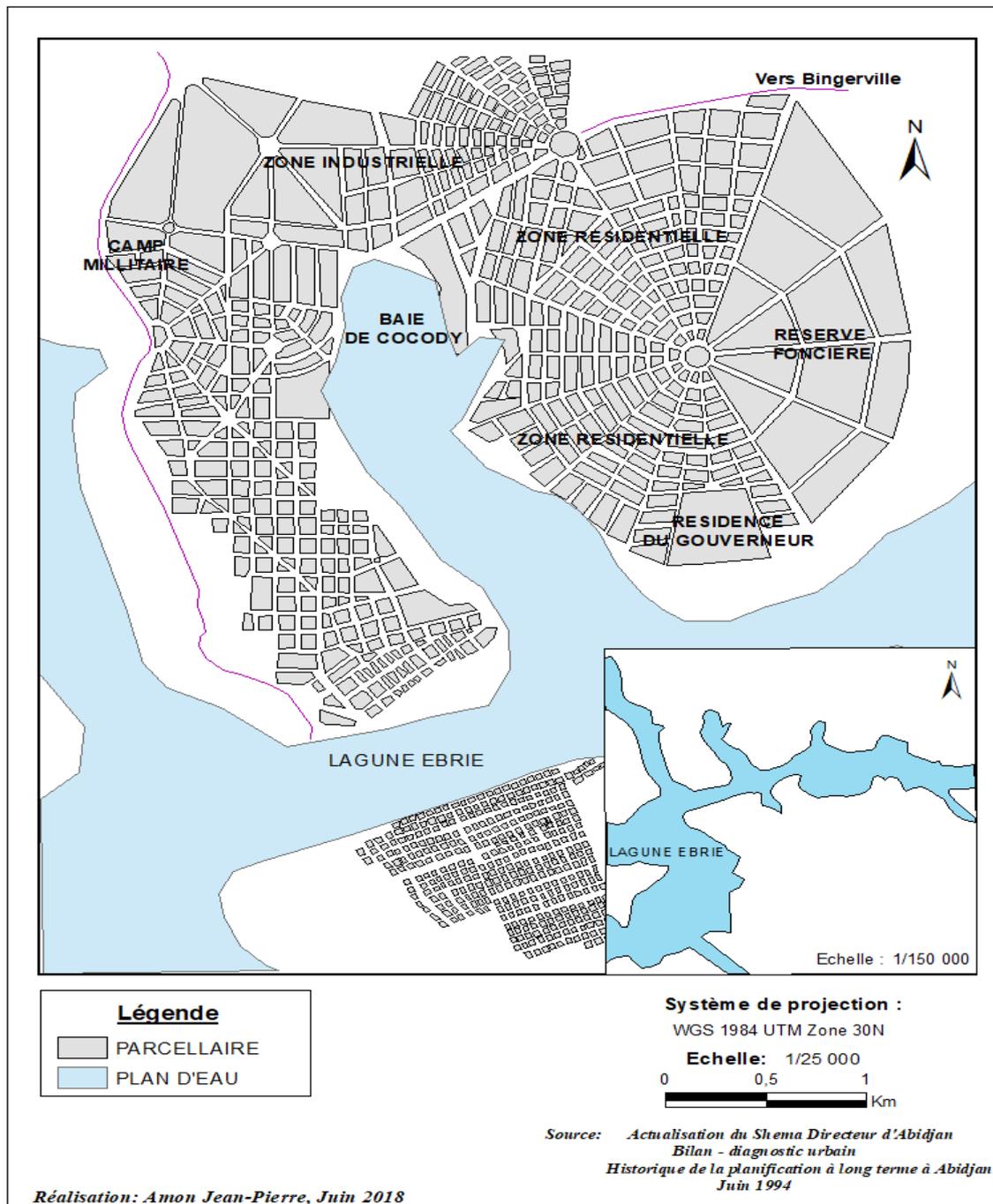


Figure 8 : Plan d'aménagement d'Abidjan de 1928

1.1.2 Le plan BADANI de 1952

Ce plan porte le nom de l'urbaniste qui en est à l'origine. Il préfigure l'ouverture du port autonome d'Abidjan et marque le passage d'une ville à vocation résidentielle et administrative à une ville industrielle, commerciale et portuaire. Il s'accompagne de changements radicaux qui mettent en relief la volonté du colonisateur de moderniser et développer la structure urbaine de la ville. Ainsi, de grands chantiers virent le jour et permirent d'attirer de nombreux migrants.

Grâce à ce plan, la ville d'Abidjan devient une ville industrielle, commerciale et portuaire avec le développement de grands chantiers, notamment la création de Port-Bouët qui va abriter une immense zone industrielle. La finalisation du canal de Vridi débuté en 1935 va ouvrir de nouvelles perspectives à la ville. Le plan est ambitieux et prévoit 31 km de berge lagunaire pour des activités portuaires et industrielles. La ville initiale qui couvrait une surface de 705 hectares dont 625 pour l'habitat et 80 uniquement pour l'industrie, va voir ses ambitions à la hausse par une planification qui prévoit de passer à 2.240 hectares de surfaces pour l'industrie, multipliant par 28 sa superficie et celle de l'habitat seulement par 2 (AUA, 1994). Il est tourné vers le développement des activités portuaires afin de promouvoir le projet colonial de la ville d'Abidjan.

Dans le domaine des infrastructures de transport, de grandes réserves sont affectées au port, à l'aéroport et surtout au chemin de fer qui dessert une voie sur deux dans les zones dites mixtes, à vocation industrielle et résidentielle, telles que Treichville et Port-Bouët. L'intérêt accordé à l'industrie au détriment de l'habitat, fait que ce plan fut rapidement abandonné car il occultait les questions de logements des nombreux migrants en quête d'emploi sur les chantiers du port. Ce défaut de planification, avec un plan qui ne prenait pas en compte les préoccupations des populations les plus pauvres et par ricochet les plus nombreux, fut à la base de la *taudification* de plusieurs quartiers « *indigènes* » dans le District d'Abidjan, principalement les banlieues proches de la capitale comme Anyama, mais aussi à l'Est de la capitale où viennent s'installer les populations majoritairement étrangères.

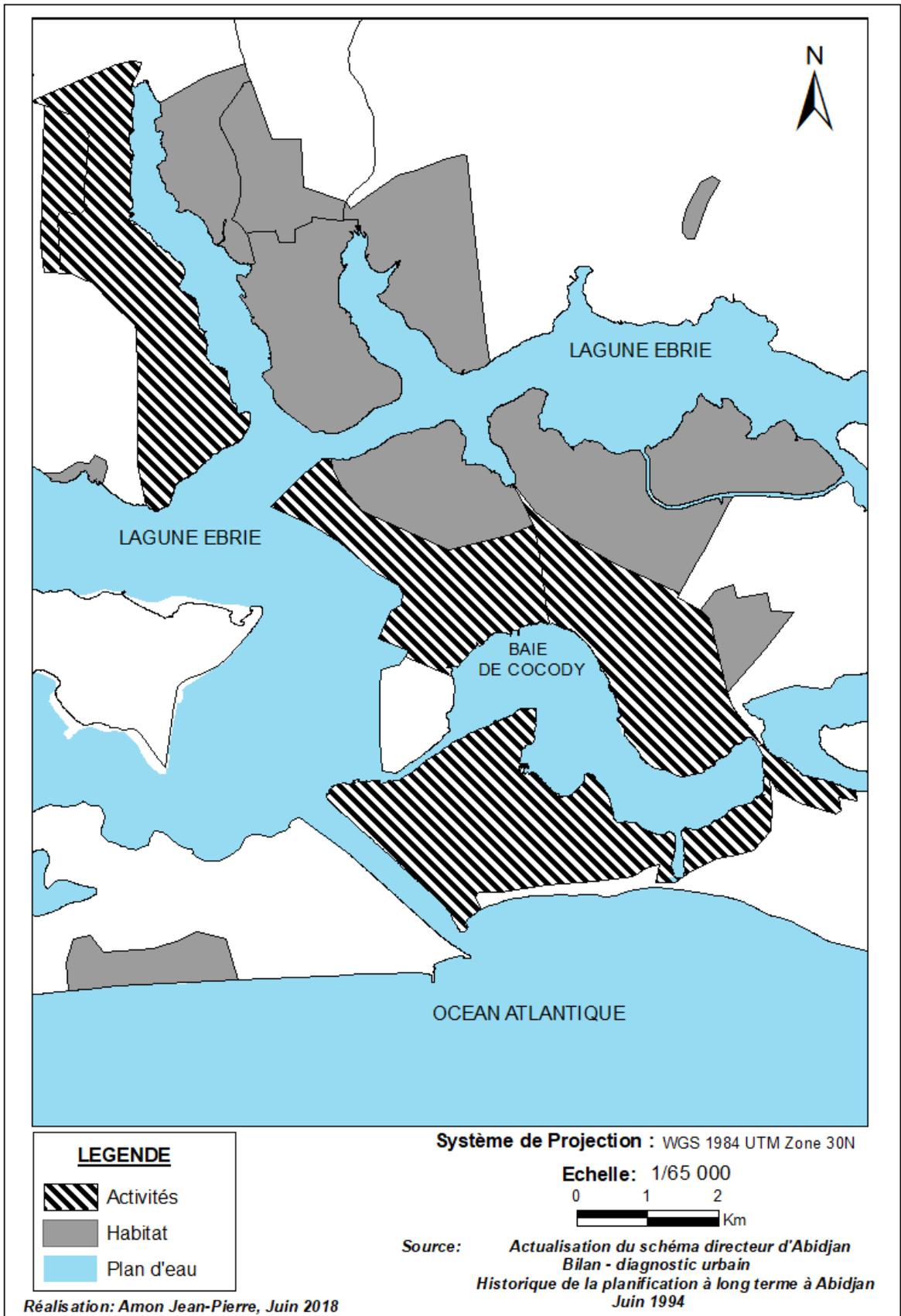


Figure 9 : Plan BADANI de 1952

1.2 Les plans de la deuxième génération

Ces plans constituent les premiers de l'ère post coloniale. Ils apparaissent dans un contexte de boom économique sans précédent dans l'histoire de l'économie ivoirienne. L'intensification du commerce avec l'extérieur et la création des industries dues à l'avènement du port autonome d'Abidjan, change les données en matière de planification. La vision qui anime les nouvelles autorités, est de faire de la ville d'Abidjan et de sa région des futurs pôles de développement industriel pour l'ensemble de la sous-région ouest africaine.

1.2.1 Le plan SETAP de 1960

Avec l'avènement de la Côte d'Ivoire indépendante, les nouvelles autorités ont mis en place des mesures afin d'impulser leur vision de développement. Ainsi, le plan SETAP voit le jour en 1962, et est bien entendu, orienté sur les priorités de développement de l'habitat décent pour chaque ivoirien. Ce plan cherche aussi à contrebalancer le poids économique de la ville d'Abidjan en créant de nouveaux pôles dans la direction Sud-Est. Ainsi, l'Etat injecta plusieurs milliards dans le développement des cités.

Le plan SETAP s'appuie sur quatre axes principaux :

- Un développement des grands programmes d'habitat populaire,
- Un arrêt brusque de l'extension de la ville dans le sens Nord-Sud au profit de l'extension lagunaire Est-Ouest,
- Une occupation urbaine centrée sur le plateau avec l'éclatement des zones industrielles en quatre unités : nord, sud, est et ouest en relation avec les zones d'habitat,
- Une capacité d'accueil de la ville limitée à 400.000 habitants.

C'est justement sur ce dernier point que les planificateurs n'ont pas su anticiper les futures réalités car, à cette époque, le rythme de croissance de la ville avec le développement des activités portuaires dépassait toujours les prévisions. La question de l'habitat est tellement importante que l'on a l'impression de répéter à chaque fois dans les différents plans, les mêmes problèmes que les précédents. Chénal (2009) affirme d'ailleurs que les plans tentent pourtant d'améliorer à chaque fois les choses, mais les difficultés que pose l'habitat sont trop grandes pour être résorbées aisément. Ces différents problèmes, font que ce plan a rapidement atteint ses limites.

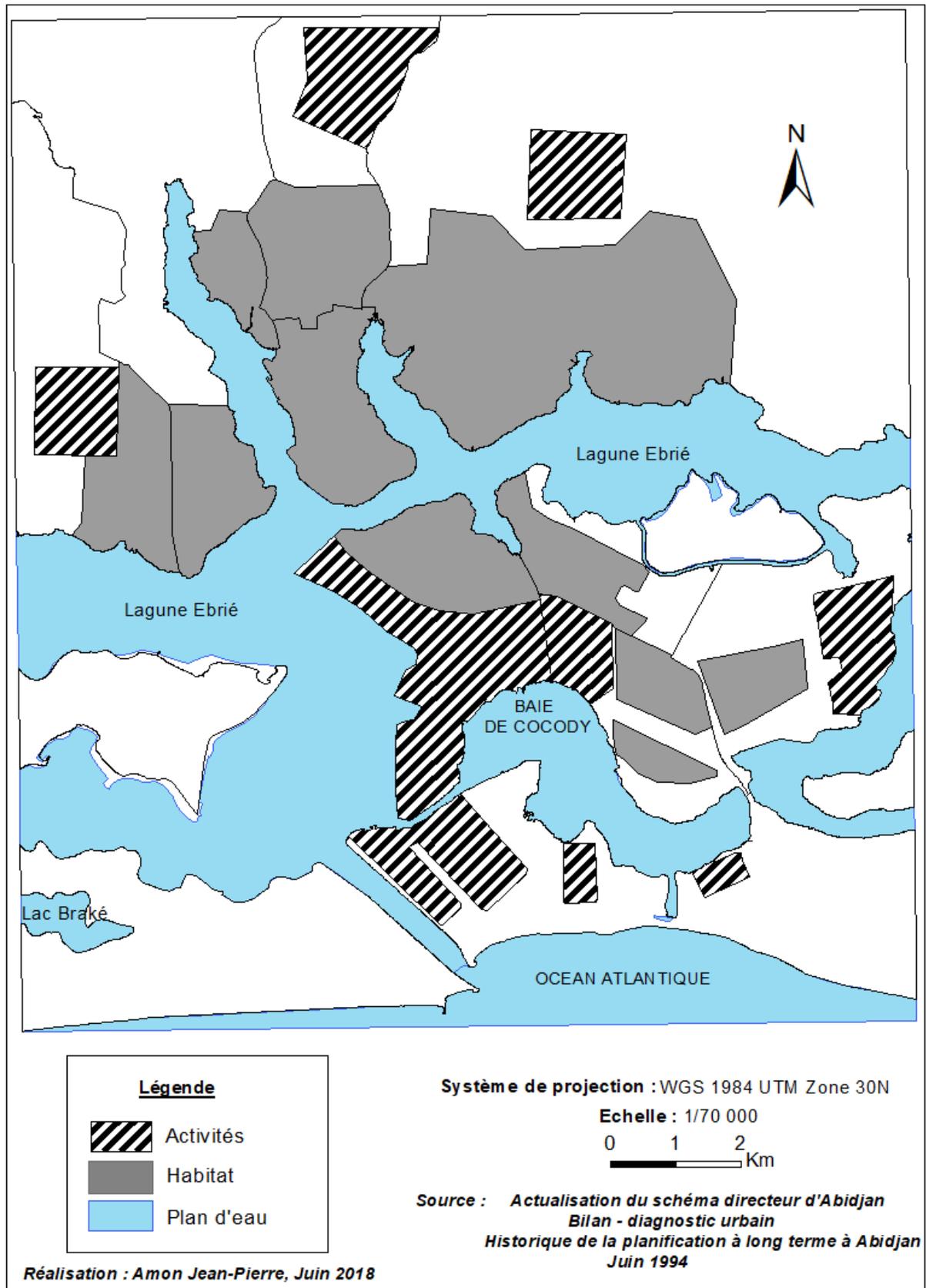


Figure 10 : Plan SETAP de 1960

1.2.2 Le schéma de structure du BNETD de 1969

Abidjan prend de plus en plus une allure de capitale moderne. Dans cette optique et afin de compenser le poids économique de certains quartiers de la ville, l'Etat mettra en place des mesures pour développer les quartiers périphériques. Pour bien mener cette politique, les pouvoirs publics initieront un vaste projet d'enquête dénommé enquête SEMA, afin d'avoir des statistiques fiables pour les projets de grande envergure. Ainsi, le vaste projet SEMA voit le jour en 1967. Il a pour but de mettre en place une importante base de données liée aux problèmes de développement afin d'y apporter des solutions idoines. Au vu des résultats de cette enquête, l'administration a pris conscience des problèmes démographiques et de leurs impacts sur la planification urbaine. A la suite de cette importante opération de collecte de données en 1967, le Schéma de structure du BNETD voit le jour en 1969.

Ce plan a pour but de se servir des données recueillies quelques années auparavant afin de mettre en place des projets viables et à moyen terme pour le bien-être des habitants de la ville d'Abidjan. Il cherche aussi à limiter le poids économique de la ville centrale en l'étendant vers les banlieues Est-Ouest, c'est-à-dire en direction de Yopougon et Bingerville. Ainsi, de vastes projets de logements sociaux sont lancés à Yopougon et dans les quartiers périphériques nord de Cocody, tout comme à Bingerville. D'autres programmes immobiliers suivront à Abobo. Ce plan, même s'il prend en compte les zones futures d'extension, le diagnostic de l'étude SEMA reste pour l'essentiel un plan de zonage qui a ouvert la voie à l'étirement de la ville *en tâche d'huile*. Le plan possède néanmoins quelques avantages, dont une meilleure structuration des zones d'habitation et d'extension de la ville.

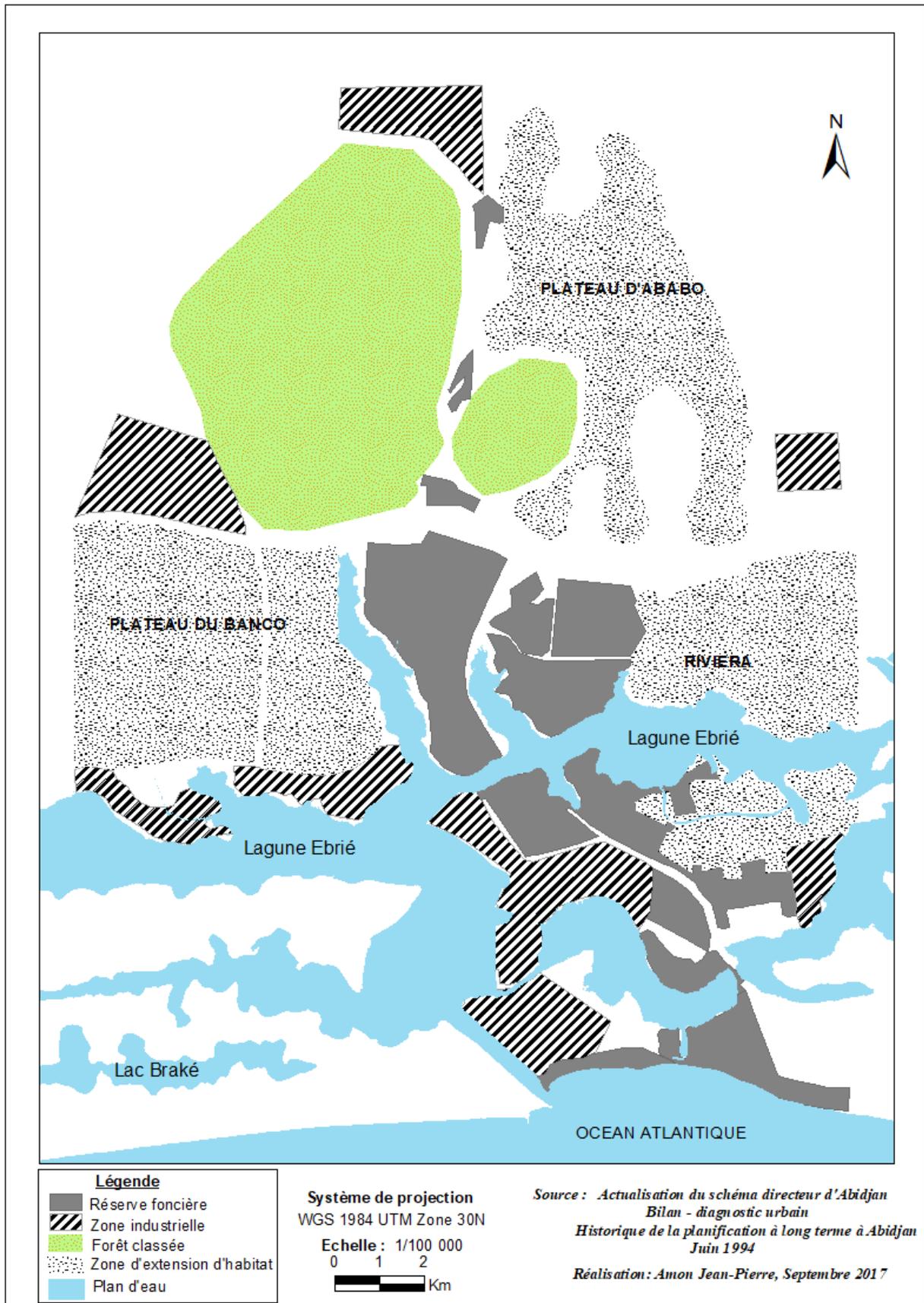


Figure 11 : Schéma de structure du BNETD de 1969

1.3 Les plans de la troisième génération

Ces plans surviennent dans un contexte de crise économique : Les autorités, n'ayant pas pris conscience de l'urgence de la situation au cours des années précédentes, commencent peu à peu à s'en rendre compte. Le rôle central de l'Etat providence, qui agissait dans presque tous les secteurs de la vie publique, commence à s'estomper. Les prévisions de croissance revues à la baisse, auront un impact sur les investissements en équipements et l'Etat commence à se désengager des secteurs productifs de l'économie.

1.3.1 Le plan d'aménagement de l'Atelier d'Urbanisme de la Région d'Abidjan (AURA)

Après le schéma de structure, vient le plan de l'AURA de 1974 qui n'a pas subi de réelles modifications par rapport aux plans préétablis. Cette structure, mise en place au sein du BNETD, avait pour but, en collaboration avec les ministères de l'urbanisme et du plan, d'observer et d'analyser le développement urbain du grand Abidjan. Les lois sur la décentralisation n'avaient pas encore été promulguées, ce qui donnait une plus large démarche d'action en matière de planification à l'AURA qu'aux communes.

Les politiques d'extension des nouvelles zones urbaines vont se poursuivre avec ce plan. Un accent particulier est mis sur les zones à forte densité urbaine telles que Abobo, Yopougon et Port-Bouët. L'extension de la ville d'Est en Ouest va se poursuivre avec ce plan. La ville d'Anyama connaîtra une croissance due à l'essor de la culture de la cola. Les importants projets de modernisation de l'habitat dans la commune d'Abobo favoriseront le développement de la ville d'Anyama. En effet, ces projets mettront à niveau l'état de la voirie entre ces deux communes, ouvrant ainsi la voie à une conurbation. Ce plan a permis à la ville de connaître un étalement urbain sans précédent tout en mettant à nu l'épineux problème de la précarité des populations dans le District d'Abidjan.

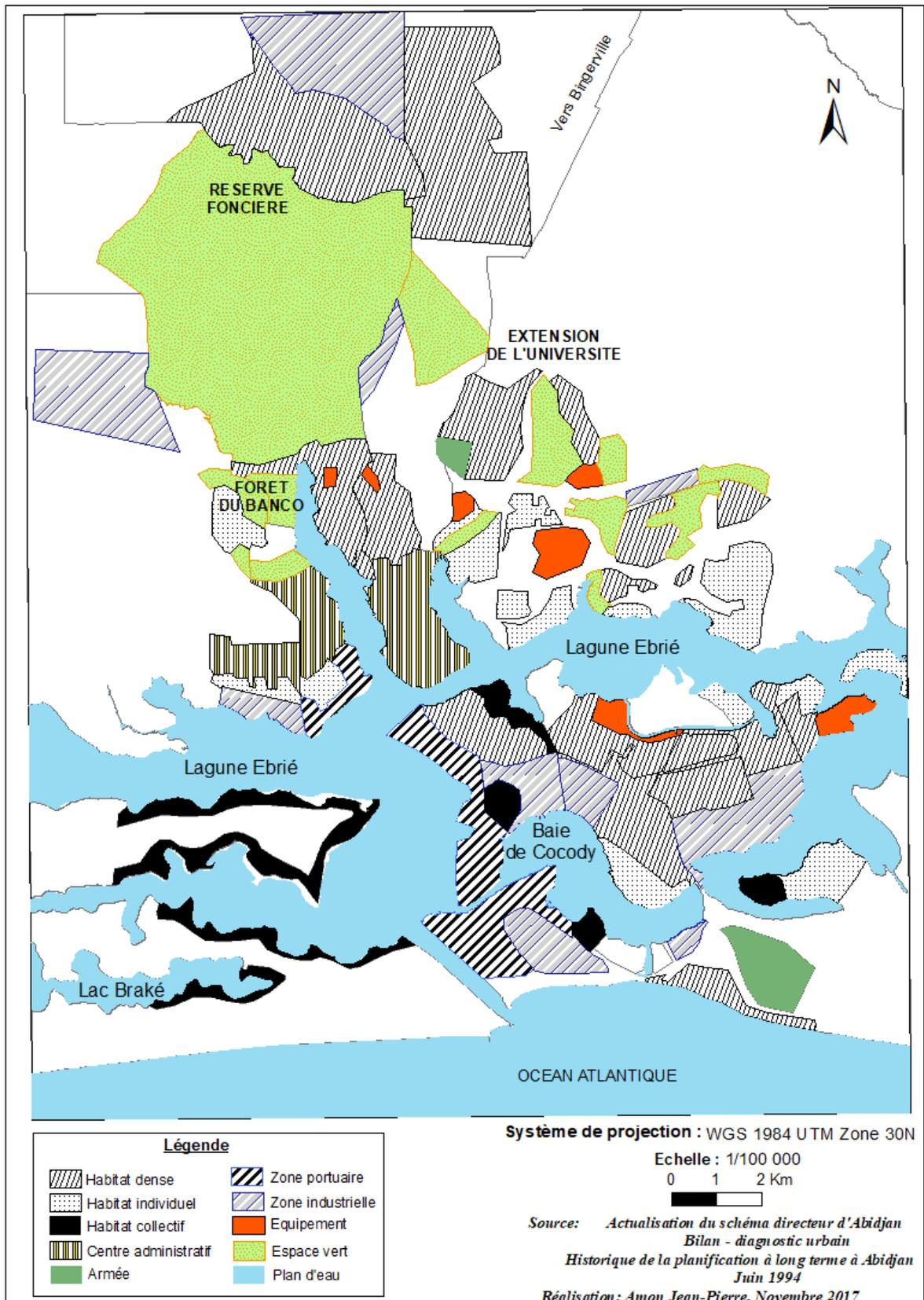


Figure 12 : Plan d'aménagement de l'AURA de 1974

1.3.2 Les perspectives décennales de développement d'Abidjan de 1978-1979

Elles ont été élaborées par SCET internationale en 1977 et subviennent dans un contexte de crise économique au début des années 1980. La forte croissance économique au début des années 1970 a amené les pouvoirs publics à se fixer comme objectifs de contrebalancer le déséquilibre dans la répartition des investissements publics entre Abidjan et le reste du pays afin de mieux maîtriser le développement de la capitale Abidjan. Cet important projet fut à la base de la création en 1977 de l'AUA, en partenariat avec le Ministère de l'Urbanisme. L'AUA poursuit le même objectif que les précédents plans, tout en mettant l'accent sur le développement de la zone aéroportuaire et la création des infrastructures routières.

Cette étude a pour objectif :

- Un rééquilibrage de la localisation des activités économiques et de l'habitat,
- Un développement du transport en commun avec en ligne de mire la création d'une ligne de métro,
- Une extension des activités portuaires sur le plateau du Banco, l'île Boulay et la lac Brakré,
- Une extension de l'aéroport.

A travers ces objectifs, l'extension Est-Ouest est maintenue avec pour finalité, le développement des infrastructures de transport, la création de plusieurs équipements et superstructures qui répondent aux attentes d'une population en perpétuelle croissance.

Pour mener à bien sa mission, l'AUA mis en place un observatoire urbain pour but une publication périodique des résultats de l'étude. Malheureusement, les effets de la crise économique se faisant ressentir, les objectifs de ce plan en termes de résorption de la crise du logement ont été revus à la baisse. Par la suite, l'AUA est placé sous tutelle du BNETD où il perd son autonomie et disparaît après 8 ans d'existence.

1.4 Les plans de la quatrième génération

La croissance fulgurante dans l'agglomération d'Abidjan inquiète les autorités. L'importance des problèmes démographiques et leur impact sur la planification urbaine les amènent à repenser le système de planification. L'idée n'est plus la composition urbaine de la ville, mais plutôt la mise en place d'une nouvelle approche des réalités urbaines dans un contexte de forte mutation sociale.

1.4.1 Le schéma de structure à long terme de 1985

Ce schéma a été élaboré par l'AURA. L'avènement de ce plan coïncide avec la crise économique qui se manifeste par une baisse des coûts des matières premières agricoles, principales ressources financières du pays. Le plan prévoyait :

- Une amélioration des infrastructures routières suivant l'axe Est-Ouest,
- Le développement des zones industrielles d'Abobo et de Yopougon,
- La construction du pont De Gaulle.

Ce plan s'est avéré trop ambitieux en termes de création de zones industrielles et d'infrastructures. La crise économique qui frappe durement le pays, amène l'Etat à revoir ses ambitions en termes de planification. Dans la constitution du fait urbain, les législateurs ont occulté les réalités économiques de la population ivoirienne et des prévisions qui ne tenaient nécessairement pas compte du contexte de crise. Diabaté (1981), explique que le PUD de cette époque « naviguait à vue », car la plupart des décisions étaient prises sans disposer d'indicateurs fiables permettant de dégager les vraies tendances. Au vu de la crise économique persistante et des ressources financières qui s'amenuisent, les prévisions réalisées par ce plan, n'ont pas pu voir le jour. Il existait en effet un écart considérable entre les prévisions faites sur les deux derniers plans et les réalités sur le terrain, accentuant ainsi les problèmes de disparité dans le grand Abidjan.

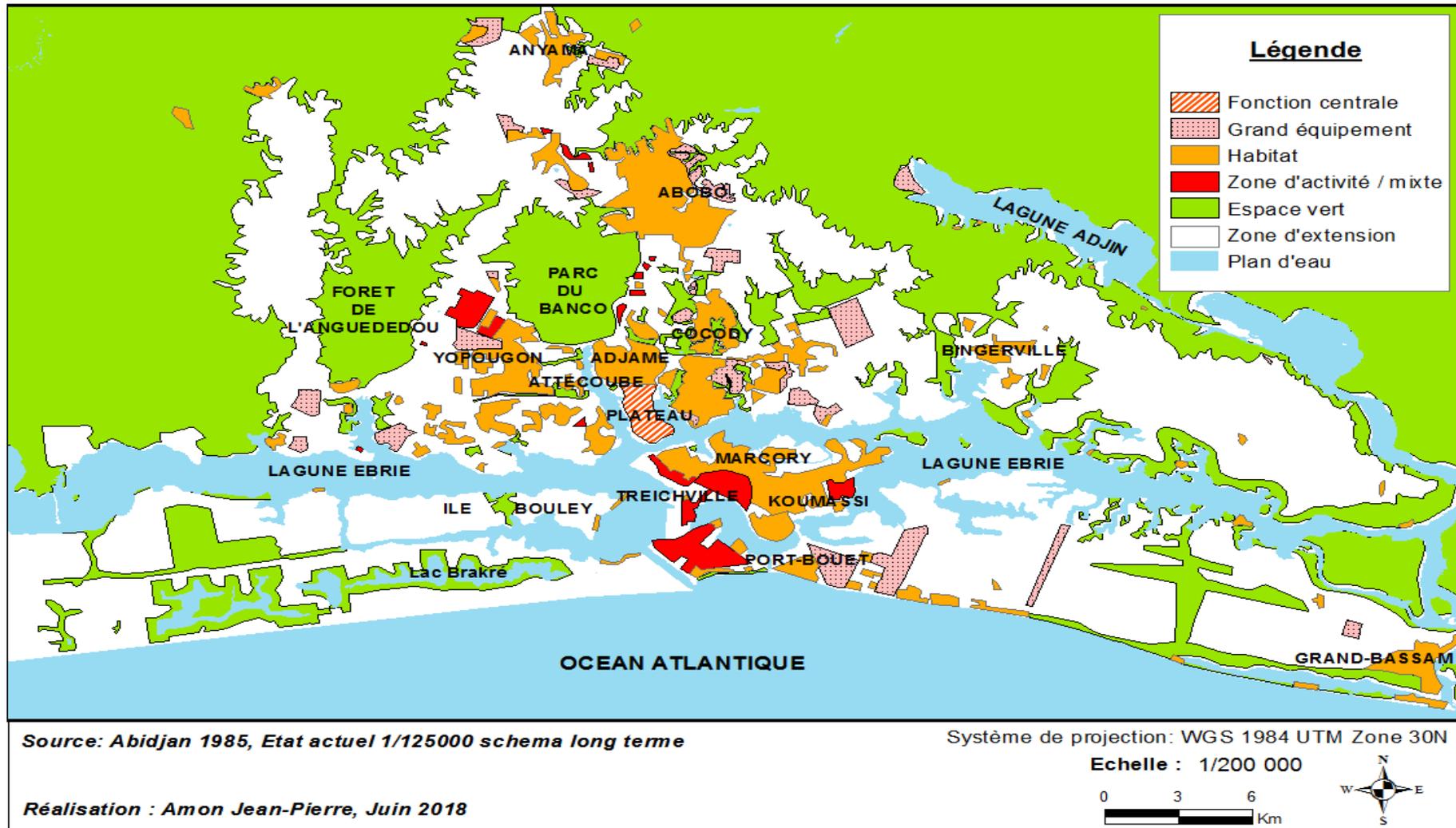


Figure 13 : Schéma de structure à long terme de 1985

1.4.2 Le schéma directeur du Grand Abidjan de 2000

Avec l'avènement du multipartisme et la sortie progressive de la crise économique, la ville d'Abidjan et ses environs disposent d'un nouveau plan directeur. L'actualisation du Schéma Directeur du Grand Abidjan a débuté en 1994 avec les premières études, le bilan de la planification, puis le statut foncier. Ensuite, d'autres rapports d'études seront faites entre 1996 et 1997 pour aboutir à l'approbation du plan en 2000, suivant le décret N°2000-669 du 06 Septembre 2000. Ce plan couvre les 10 communes du district d'Abidjan et 4 communes périphériques que sont Bingerville, Anyama, Songon et Grand-Bassam¹⁹. Elaboré par le BNETD, il prend en compte le bilan diagnostic de la situation urbaine du moment ainsi que les projets qui n'ont pu voir le jour avec le précédent plan. Ce plan a un caractère plus ambitieux et colle parfaitement avec les 10 chantiers de l'éléphant d'Afrique, prôné à l'époque par le président Henry Konan Bédié. Il se présente comme un changement brusque et radical avec les idéaux du passé qui prônaient un urbanisme essentiellement ascendant (piloté par les ministères et à l'intérieur des bureaux d'études) sans une participation réelle des populations pour qui ce plan est conçu.

Ce schéma directeur indique les emplacements des grands réseaux routiers et des zones urbaines de l'ensemble du site. Il se propose de poursuivre et de renforcer les grandes orientations du schéma de 1985, en se basant sur les résultats des évaluations du schéma de structure. La crise économique des années 1980, a mis en berne de nombreux projets. Certains ont été renouvelés dans le cadre de ce nouveau schéma qui prend en compte les périphéries d'Anyama, Bingerville, Grand-Bassam et Songon avec des objectifs orientés sur un développement durable de la ville (JICA, 2013). Ce plan a été orienté sur la planification stratégique du transport et des équipements publics.

La vraie question qui demeure dans la conception de ce plan, est celle de sa mise en œuvre. En effet, les crises économiques et socio-politiques ont fortement entravé son exécution. Les investissements et la construction de logements n'ont pas suivi le rythme de la croissance démographique qui est de plus en plus importante dans la périphérie du Grand-Abidjan. Il s'en est suivi une occupation illégale des terres, une vétusté des équipements, une promiscuité du mode d'habitations des citoyens, une dégradation des infrastructures routières et une quasi inexistence des ouvrages d'assainissement.

Au vu des nombreuses difficultés dans sa mise en œuvre, une révision s'imposait.

¹⁹ Confère décret d'approbation du SDUGA 2000

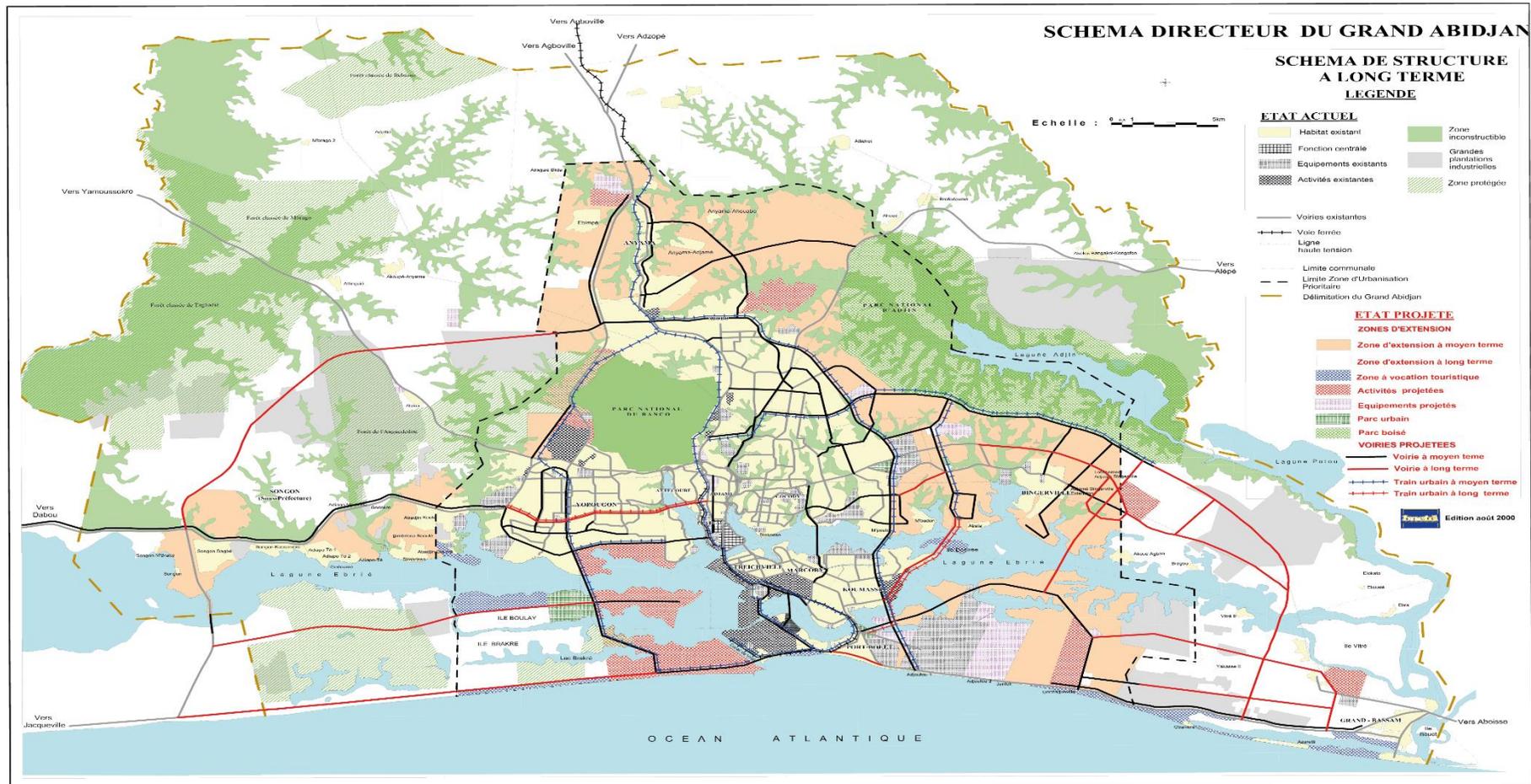


Figure 14 : Schéma directeur du Grand Abidjan de 2000 (Rapport du PUD du Grand Abidjan, 2000)

1.5 Le plan de la nouvelle génération

1.5.1 Le schéma directeur du Grand Abidjan de 2015

Le nouveau défi de la Côte d'Ivoire au terme d'une décennie de crise est la reconstruction des fondements de ses grandes villes, en particulier Abidjan. La longue crise socio-militaire a entraîné d'énormes fractures sociales, des équipements vétustes et une dégradation de l'environnement urbain. Face aux nombreuses difficultés de mise en œuvre des précédents plans et à l'obsolescence du schéma directeur de 2000 qui avait pour année cible 2010, il a fallu mettre en place un nouveau cadre légal et réglementaire afin de repenser l'avenir du Grand Abidjan. Ainsi, conformément au PND, le gouvernement ivoirien a initié le nouveau projet de schéma directeur pour l'horizon 2015 à 2030.

Le projet commence en 2013, puis est finalisé et approuvé par décret N°2016-138 du 09 Mars 2016 qui lui confère un statut d'utilité publique. Ce décret lui donne un cadre légal et permet à l'autorité publique d'agir selon les dispositions de la loi. Le projet comprend, en plus du schéma directeur d'urbanisme, un schéma directeur des transports qui permettra au législateur d'affiner les projets d'urbanisme en même temps que ceux des transports. Cette option a été choisie car dans le passé, l'expérience a montré que les projets n'étaient pas synchronisés et qu'il y avait de nombreuses difficultés quant à leur coordination avec certains ministères, mais aussi des problèmes de conflits de compétences entre certaines entités territoriales dans la mise en œuvre des plans.

Les grands axes d'orientation de ce plan résident en une refonte du système de planification tout en s'appuyant sur les projets les plus pertinents des précédents plans. Cette option de développement a permis de mettre en place une planification axée sur les futures potentialités de développement des villes, telles que l'existence de centres urbains, l'expansion urbaine, la rénovation urbaine et le développement d'un réseau de transport en commun.

PLAN DE SYNTHESE

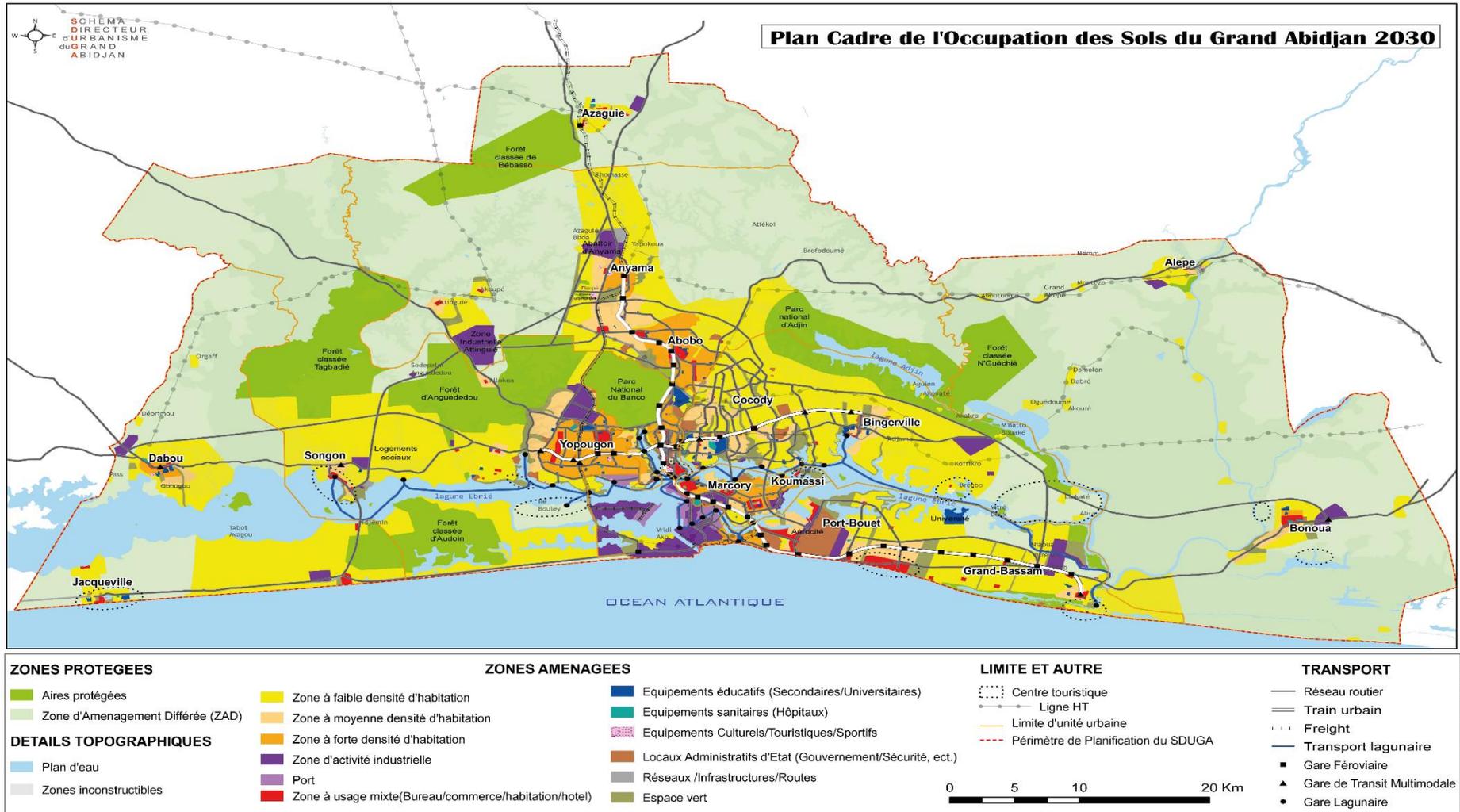


Figure 15 : Schéma directeur du Grand Abidjan de 2015 (Rapport du PUD du Grand Abidjan, 2015)

2. LES INSUFFISANCES DES PLANS DANS LA GESTION DU PROCESSUS DE CROISSANCE ET D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION D'ABIDJAN

Trois éléments majeurs se dégagent dans cette analyse : des plans qui mettent en évidence un modèle de ville ségréguée, les urbanistes ont basé leurs prévisions sur l'idée que la ville ne comportait que des riches et la fragilité de sa mise en œuvre basée sur une économie non diversifiée.

2.1 Les plans de première génération, empreint d'un modèle de ville ségrégationniste

Site aux caractéristiques multiples avec de grands potentiels économiques, Abidjan demeure une ville qui a attiré le colonisateur pour plusieurs raisons : d'abord pour son ouverture sur la mer qui facilite les échanges, ensuite pour sa trame urbaine qui permet une implantation facile, mais aussi pour sa position qui favorise le contrôle des trafics commerciaux à partir du wharf de Port-Bouët. La ville se révèle donc comme le moyen de colonisation par excellence (Kobo, 1984). Le fait urbain se formait autour de grandes maisons de commerce. Le fait qu'il greffe ces établissements commerciaux sur des terroirs autochtones, transforme ceux-ci en un point central de l'empire d'exploitation coloniale. Dans cette optique, la ville coloniale faisait ressortir deux grands paradigmes : celui d'une ville « ségréguée » avec d'un côté la ville centre de la colonie qui prend forme à partir de la presqu'île du plateau et de l'autre, des enclaves « indigènes » (Adjamé et Treichville), l'ensemble séparé par un camp militaire.

La ville d'Abidjan connaît un caractère *plus ségrégué* que toutes autres villes de l'AOF (Dresch, 1950). Le centre colonial était marqué par des forts caractérisés par une trame urbaine parfaitement élaborée. Conçu sur le modèle du quartier France de Grand-Bassam, le plateau est un site favorable à l'implantation du colon du fait de sa bonne ventilation. Il abrite une grande partie de l'administration coloniale française. Pour en arriver là, plusieurs villages « indigènes » ont été déplacés : le village de Locodjro a été repoussé sur la rive nord de la lagune Ebrié et Anoumabo a été déplacé d'abord à Treichville puis à Marcory dans son emplacement actuel. A partir de 1909, le secteur Européen de la ville a commencé à être attribué. Deux types de concessions existaient : la concession provisoire et la concession définitive. Bien que l'idée d'une ségrégation raciale ne soit pas à l'origine de la ville, dès 1909, les textes montrent que l'on met en place « des périmètres destinés à l'établissement de villages exclusivement affectés à l'habitation des *indigènes* aux environs et à proximité des

agglomérations Européennes de la colonie. ». Quelques normes d'alignement sont introduites, quelques indications précises sont données et le reste est laissé à l'appréciation des habitants ou à leurs coutumes (Chénel, 2009).

A l'intérieur de cette trame urbaine très hétérogène, la ville moderne prend forme. Elle se compose de plusieurs quartiers marqués par un fort contraste. Le caractère antagoniste de cet espace est marqué par une architecture de deux types : les grandes compagnies européennes sur de vastes superficies et les bâtisses de commerçants Libanais et de riches Africains sur des parcelles moins grandes. Un peu plus à l'Est, le quartier résidentiel de Cocody prend peu à peu forme et abrite de riches commerçants Européens et une partie de la petite bourgeoisie Africaine naissante. A l'opposé du plateau, se trouvent les quartiers « *indigènes* », qui demeurent à leur place actuelle et caractérisés par des maisons construites avec du matériel de récupération, au parcellaire très serré. Ces maisons contrastent fortement avec les bâtisses des colons qui avaient un style particulièrement différent au vu des matériaux de fabrication et du type architectural. Cette séparation était justifiée selon les colons, pour des raisons d'hygiène qui les conditionnaient à se mettre hors de portée des bourgades « *indigènes* » séparées généralement par des zones inhabitées et plantées d'arbres. Les « *indigènes* » sont, pour certains colons, vecteurs de certaines maladies locales.

Le caractère ségrégationniste est aussi présent à Bingerville où le colon construit la cité administrative loin de la bourgade « *indigène* » de Gbagba, sur les flancs de colline. Avec l'évolution du commerce et l'avènement du port autonome d'Abidjan en 1950, les quartiers « *indigènes* » se développent, notamment à Port-Bouët. Les populations constituaient des viviers de main d'œuvre pour les industries naissantes et pour les riches commerçants européens et libanais. Pour Dresch (1950), les différences d'emplois, de salaires et de traitements, de niveau de vie, d'habitudes sont telles qu'un rapprochement, à défaut de fusion, n'est guère concevable et ne se réalise que dans des cas exceptionnels. L'auteur poursuit en indiquant une nette différence entre « *ville blanche* » et « *ville noire* ». Pour les « *villes blanches* » : les rues sont larges, les villas sont de grandes tailles, entourées de jardins avec présence d'eaux et électricités, écoles et infirmeries sont en quantités suffisantes, les cinémas et cafés se multiplient et s'ornent au goût du jour, tandis que dans la ville noire, le quadrillage des rues et le découpage est inégal, pas d'eau, pas d'électricité, marchés, écoles et infirmeries sont en quantités insuffisantes, les constructions sont provisoires, faciles à déplacer au gré de l'administration pour permettre une extension de la « *ville blanche* ».

L'avènement des indépendances, puis la mise en œuvre du plan BADANI n'ont pas suffi à infléchir cette position. En effet, les premiers gouvernements post coloniaux ne se sont pas démarqués de leurs prédécesseurs en bâtissant la ville dans la même logique de continuité. Certes, quelques projets bénéfiques pour l'économie ivoirienne ont été maintenus dans ce nouveau plan, mais il peine à juguler l'énorme fossé entre quartier résidentiel légué par les colons et quartiers africains où il existe un écart de développement important entre riches et pauvres. La bonne santé économique du pays permettait, avec ce plan, de mettre en œuvre la construction de plusieurs équipements routiers et les grands chantiers de l'Etat, mais il peinait à prendre en compte les préoccupations de la frange de population pauvre, constituée en majorité de migrants. Ces disparités de développement se sont accentuées dans tous les plans qui ont vu le jour, jusqu'à l'avènement de la crise économique.

2.2 Des plans de modèle de ville pour les nantis

L'administration française, dans un souci d'harmonisation de l'espace, met en œuvre des programmes et des projets de grande envergure dans la nouvelle capitale économique. Les premières trames urbaines de la ville d'Abidjan furent dessinées en 1920, ce qui aboutit à la mise en place du plan de lotissement de la ville. Pour ce premier plan, des recommandations sont données afin d'avoir un site salubre qui respecte les normes en terme d'aération, d'arborisation et de conditions d'hygiène. Un site salubre fut choisi, c'est le plateau qui bénéficie de bonnes conditions climatiques. La trame urbaine choisie par le colonisateur pour ce site, impose une urbanisation plus stricte et coûteuse en espace. La construction des villes coloniales sur les plateaux répondait à un souci de sécurité et d'hygiène. Bingerville, Grand-Bassam, Sassandra ont tous été construits suivant la même règle.

Chénal (2009) indique que les maisons sont construites selon les règles précises dans leurs dimensions et dans la gestion de la ventilation des pièces. Elles doivent faire l'objet d'une autorisation de construire du médecin des services d'hygiène (Antoine & Al, 1987). Les plans d'urbanisme deviennent alors les premiers outils de développement de la ville. C'est autour de ces plans que se font les grands projets de développement de la ville d'Abidjan. Comme le soutient Kobo (1984), les fondements urbains posés par le colonisateur vont s'accélérer avec le mouvement de concentration des populations en certains points de l'espace. Ce processus entraîne un afflux massif des ruraux vers les villes.

Cette manière de bâtir la ville, avec des formes architecturales bien définies dans une partie (les quartiers administratifs et les zones résidentielles) au détriment d'une autre (les

zones d'extension et les anciens quartiers indigènes qui sont dépourvues d'équipements de bases) est le « principe de ségrégation ». Cette forme d'urbanisme a pour conséquence de bâtir une ville pour les plus nantis où les classes moyennes et pauvres ne retrouvent plus leur place. La ville, devient ainsi le moyen d'assumer son statut social. Or, nos villes africaines sont peuplées en majorité par la classe moyenne. Les transformations opérées dans de nombreux quartiers de la ville d'Abidjan illustrent cette situation. En effet, dans les années 1970, grâce aux retombées de la vente des matières premières agricoles, l'économie de la Côte d'Ivoire, alors en pleine boom, a amené l'Etat à investir dans de vastes projets de logement. Cette manne financière a permis au pays, principalement à Abidjan et sa région, de bénéficier de nombreuses d'infrastructures. De vastes projets d'aménagements ont été initiés à l'Est d'Abidjan, surtout à la Riviera et dans les quartiers nord de la ville. Pour Bonnassieux (1987), le cas le plus tangible de cette modernité est la cité du plateau, centre des affaires et de l'administration où les grands organismes publics, les banques et les autres sociétés rivalisent pour construire des buildings de plus en plus élevés. Il importe également de combattre les aspects les plus visibles du sous-développement dans les quartiers périphériques.

Cette stratégie a permis le développement des quartiers centraux, délaissant ainsi les quartiers périphériques. Cependant, ces 20 dernières années, plusieurs promotions immobilières ont occupé les centres périphériques des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam transformant ainsi l'espace urbain. Bingerville a vu ainsi se développer dans sa partie Est, des résidences de haut standing, refoulant ainsi les populations à faibles revenus à occuper des espaces « *illégaux* ». Ce mal logement de certaines franges de la population va engendrer le phénomène des quartiers précaires avec ses corollaires que sont la salubrité et l'insécurité.

A Grand-Bassam, la ruée des promoteurs privés s'est accentuée ces cinq dernières années, avec la construction de villas de haut standing dans la partie ouest de la ville (voir photo 13).



Photo 13 : Villa de haut standing à Grand-Bassam (*Rapport PUD de Grand-Bassam, 2017*)

La ville devient alors le meilleur moyen de s'affirmer socialement. L'essor urbain va attirer de nombreux ruraux vers la ville d'Abidjan. Les villes étudiées deviennent alors le réceptacle de populations ne trouvant pas en la campagne un mieux-être. La planification de la ville se faisant par succession de lotissements entraînera un étalement urbain. A Grand-Bassam, cette situation favorisera une « agglutination » des populations à faibles revenus dans les villages d'Azzureti et certains petits villages autochtones en périphérie de la ville, tels que Modeste.

L'urbanisme colonial mettra en place des villes pour les plus nantis, même si cette vision des choses changera avec la politique d'ouverture des années 1960 qui ouvrit les plus belles pages économiques de l'histoire de la Côte d'Ivoire. Néanmoins, les opérations immobilières mettent aussi en place les conditions pour une ségrégation sociale entre d'un côté, les bénéficiaires des opérations immobilières subventionnées par l'Etat (bourgeoisie moyenne et cadre administratifs) et les autres, le reste des pauvres (Antoine et Al, 1987). Des quartiers hors normes se développent à côté des bassins d'emplois que constituent ces quartiers et sont légitimés par les autorités comme une solution provisoire. La colonisation a fondé des villes dans lesquelles la politique urbaine est assimilée à la minorité blanche et à l'élite africaine. Malheureusement, l'Etat Ivoirien s'est inscrit dans cette continuité en ne prenant pas vite conscience du flux de population migrant venue occuper les zones périphériques à la recherche d'emploi et dont les besoins en équipements de base sont importants. L'enjeu pour l'Etat sera de juguler ce flux tout en posant les jalons du développement des espaces périphériques.

2.3 Les plans de la troisième et de la quatrième génération, expression d'un modèle économique fragile

L'indépendance du pays n'a pas permis un changement de cap dans la politique de développement urbain héritée de l'époque coloniale. Mais un événement majeur va marquer un tournant décisif dans l'histoire de la planification urbaine en Côte d'Ivoire et principalement dans la région du Grand Abidjan : c'est le du port automne d'Abidjan en 1952. Il a permis d'attirer les capitaux étrangers tout en générant de nombreux emplois. L'ouverture de la voie ferrée va, quant à elle, favoriser un important flux migratoire en direction de la ville d'Abidjan. Bonnassieux (1987), en donne une illustration : « *au cours de cette période, plusieurs dizaines de milliers de personnes descendent annuellement en Basse-Côte* ». Cette politique d'ouverture, conjuguée à la bonne santé économique du pays, permettra d'asseoir les bases du développement urbain du pays. Ainsi, de somptueux projets de développement verront le jour dans la capitale ivoirienne, par la construction de nombreux buildings et l'aménagement de nouveaux quartiers résidentiels. Cette période est marquée par une politique volontariste de l'habitat, axée sur l'intervention directe de l'Etat et visant à assurer l'offre foncière urbaine et à réaliser des logements économiques et sociaux. Il s'agissait de la mise en place d'organismes d'Etat, chargés de planifier le modèle « Ivoirien d'urbanisme ».

La politique économique de financement des logements, est caractérisée par une politique de baux d'Etat et de blocage de loyers. Un ensemble de structures publiques seront créées à cet effet. Ce sont des structures de production et de financement de l'habitat. L'Etat va donc s'engager dans une approche de politique globale à travers ces plans en intervenant à tous les niveaux de la filière : viabilisation, aide au financement, production de grands ensembles immobiliers afin de pratiquer des loyers compétitifs et pallier au déficit de logement pour les ménages à faibles revenus. L'analyse des mécanismes de production et de financement montrent que l'intervention de l'Etat se situe à presque tous les niveaux de la chaîne foncière et a une incidence sur l'accroissement de l'offre de logement et le développement des infrastructures routiers. Le dispositif institutionnel d'intervention de l'Etat dans la politique de mise en œuvre de ces plans se focalise le plus dans le secteur du logement. Il s'organise essentiellement autour de trois établissements publics : la SETU, créée en 1970 intervenait dans la purge des droits coutumiers, l'équipement des terrains et leur viabilisation, les études et les travaux, la commercialisation de parcelles aménagées au compte de l'Etat. La SOGEFIHA, créée en 1963, avait pour mission, la production de logements pour toutes les couches socio-professionnelles en passant par les hauts fonctionnaires étrangers jusqu'aux

ménages à revenus modestes. Et la SICOGI créée en 1962 dont la mission était de construire des logements pour les cadres de l'Etat et de réaliser divers travaux dans le domaine de l'urbanisme et de l'habitat, tout en mettant un accent sur les logements sociaux.

En 1968, un bilan sur l'habitat montrera que le modèle voulu ne donne que peu de résultats et que l'on est encore loin des objectifs. Malgré ces conclusions, rien ne va infléchir la politique de l'Etat (Chénel, 2009). De nouveaux moyens seront alloués et aboutiront à la création de l'OSHE en 1970, organisme chargé de collecter les ressources pour l'habitat économique tout en offrant des exonérations d'impôt sur les bénéfices, sur une certaine période. De 1971 à 1980, le bilan de l'Etat dans la politique de logement s'établissait comme suit : la SETU a loti plus de 10.813 parcelles de terrains avec 2000 km de réseau d'assainissement dans la seule ville d'Abidjan, ensemble SICOGI-SOGEFIHA et autres plus de 100.000 logements (MCU, 2013)²⁰. De nombreux projets de restructuration de quartiers spontanés, mis en œuvre grâce à l'appui de la Banque Mondiale et de l'USAID, ont permis l'amélioration des conditions de vie de plus 7000 familles dans les communes d'Abobo, Adjamé et de Yopougon. Koffi (2008) dénombrait 42 sociétés d'Etat en 1978 avant la vague de suppression de ces entreprises en juillet 1980 puis au désengagement total de l'Etat au cours de la décennie 1980. Les premiers signes d'essoufflement de l'économie vont se faire ressentir dès 1978, avec la baisse des coûts des matières premières agricoles, essentiellement dépendantes des capitaux étrangers. Cette crise se caractérise par un désengagement progressif de l'Etat des secteurs productifs de l'économie en faveur du secteur privé. Ce désengagement a été opéré afin de susciter l'émergence d'un véritable marché immobilier. Pour promouvoir ce secteur, le code d'investissement privé de 1959 (loi n°59-134 du 3 Septembre 1959) a été révisé en 1984 avec un régime préférentiel d'exonération fiscale (Koffi, 2008). Toutes ces mesures incitatives vont permettre à l'Etat d'impulser un nouveau dynamisme à la politique de planification avec l'entrée dans ce secteur de nouveaux acteurs.

La crise se manifeste par une compression de la demande, principalement dans le secteur public, par un contrôle de la masse monétaire, une limitation des dépenses de fonctionnement et d'investissement. Ce qui aura un grand impact sur les villes périphériques qui sont totalement délaissées car les maigres moyens de l'Etat seront consacrés aux investissements dans la ville d'Abidjan. La suppression des subventions sur les produits de première nécessité (produits alimentaires, gaz, carburant, etc.), l'augmentation de certaines

²⁰ Magazine mensuel l'URBANISTIQUE du Ministère de la construction, édition Décembre 2013, P23.

tâches sont également les conséquences de cette crise. Une remise en ordre des finances publiques s'est donc opérée par une diminution drastique des déficits dans le secteur public. La faiblesse des investissements publics aura un impact sur les ménages à faibles revenus et dans lesquels les activités informelles trouvent rapidement leur place. De même, la décentralisation censée impulser un nouveau souffle à nos villes moyennes, s'est trouvée particulièrement impactée par les PAS. De ce fait, l'emploi salarié, principal source de revenus des populations, ne permet plus d'assurer les obligations et perd tous son intérêt, notamment dans l'administration (Jaret et Mathieu, 1991). L'absentéisme et la présence improductive sont des maux qui touchent fortement notre administration publique (Jaret & Mathieu, 1991). Ces pratiques, comme le stipulent ces auteurs, peuvent s'expliquer par la recherche de revenus complémentaires, mais aussi par une angoisse individuelle croissante des citoyens.

C'est dans ce contexte économique difficile que rentrent en ligne de compte les SCI qui auront la lourde charge d'impulser une nouvelle politique de planification du pays. Armand (1988), cité par Chénal (2009), nous instruit que l'existence de stratégies populaires prouve que la crise du logement est importante, mais aussi que les secteurs fonciers et immobiliers sont bien perçus par les couches modestes comme un placement rentable. Cependant, selon la même source, la propension à la spéculation illégale s'est accrue dans l'agglomération Abidjanaise. C'est surtout dans les quartiers périphériques, moins contrôlés par l'Etat, qu'elle s'est développée ainsi que dans les secteurs marginaux difficiles à urbaniser comme les cordons littoraux, les ravins, etc. Le développement des SCI va donc permettre d'insuffler une nouvelle dynamique à la politique de logement par l'extension des terrains urbains surtout à la périphérie. Les grandes ambitions de l'Etat providence avaient complètement occulté le volet économique, sans lequel une mise en œuvre effective de ces plans ne peut voir le jour. Ainsi, face au désengagement de l'Etat qui ne contrôle plus la chaîne foncière et peine par la même mesure à mettre en œuvre une politique efficace de renforcement des équipements de bases, les SCI ne seront, non plus, à la hauteur des attentes. Ces sociétés qui ont « grignoté » une grande partie du noyau urbain des villes de Grand-Bassam, Bingerville et Anyama n'avaient pas une politique efficace de gestion de l'espace. En outre, les coûts élevés de ces promotions immobilières et les conditions d'accès exigeantes ne permettent pas aux populations à revenus modestes, qui sont malheureusement les plus nombreux, à s'octroyer un logement décent. La libéralisation du secteur de l'habitat n'est profitable qu'aux ménages à revenus élevés. En somme, les concepteurs des plans n'ont pas établi d'études prospectives afin de se rendre compte de la fragilité du modèle économique

adopté dans la mise en œuvre efficace de ces plans. Dans cette perspective, les plans sont mis de côté et le modèle urbain est conçu par succession de lotissements par les nouveaux acteurs que sont les SCI et les communautés villageoises.

2.4 Des plans essentiellement portés sur la seule ville d'Abidjan

La structure démographique des villes du Grand Abidjan montre une concentration des populations dans la seule ville d'Abidjan. Lors des recensements de 1998 et 2014, Abidjan représentait respectivement 18,7% et 20,8% de la population totale nationale. Ces pourcentages nous montrent le poids démographique écrasant que représente le Grand Abidjan au regard de la moyenne nationale. Dans les villes, et tout particulièrement celle d'Abidjan, la concentration démographique est plus importante par rapport à l'ensemble des villes satellites qui sont des centres urbains moyens, dont la dynamique urbaine est influencée par celle d'Abidjan.

En Côte d'Ivoire, parmi les grandes villes, Abidjan et sa région sont celles qui possèdent le plus grand nombre d'habitants et d'équipements. La primauté urbaine, en termes de la proportion relative de ville primatale quant à la population totale nationale, montre que la région d'Abidjan est de loin la plus dominante de par la taille de sa population et concentre ainsi les équipements les plus importants. Sur les cinq grandes villes du pays présentes sur le graphique (figure 16), trois d'entre elles (Bouaké, Daloa et Korhogo), se rapprochent de la ville d'Abidjan en termes de population. Ces chiffres vont continuer d'augmenter et les écarts seront de plus en plus importants, si l'Etat n'intervient pas.

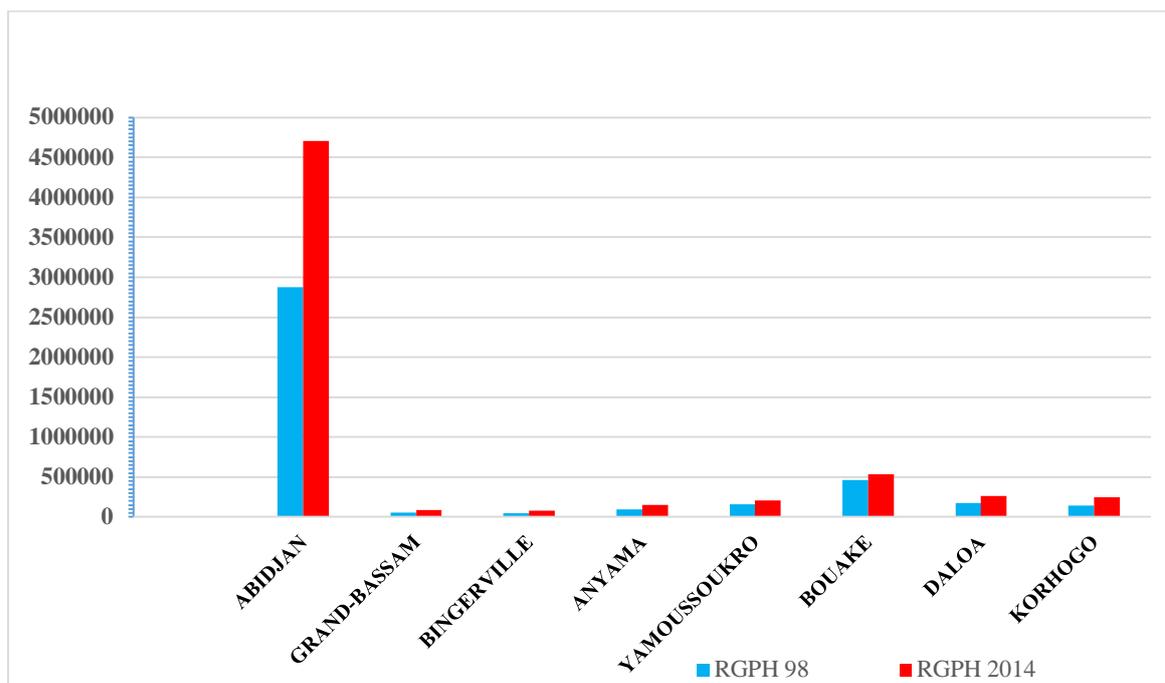


Figure 16 : Présentation de la primauté urbaine de la ville d'Abidjan sur l'ensemble des grandes villes de Côte d'Ivoire (Source : RGPH 1998 et 2014)

Le Programme Présidentiel d'Urgence 2011 consacre un chapitre à la décentralisation régionale avec un accent sur la décentralisation administrative et financière au niveau régional et local ainsi qu'un organe spécial pour soutenir financièrement le développement, en particulier dans les régions éloignées. Dans cet objectif, le gouvernement et le Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement (MNPD) entendent favoriser les zones rurales pour attirer les investissements et promouvoir l'emploi. Cette stratégie a pour but de freiner l'expansion urbaine à Abidjan et sa région qui pourrait s'avérer au-delà de la capacité de gestion du gouvernement. Cette intention se traduit par une série de politiques sectorielles dans le cadre du PND 2012-2015, même si l'Etat ne prévoit pas explicitement une politique de décentralisation régionale. Ainsi, on peut raisonnablement supposer que le gouvernement fera tous les efforts possibles pour gérer la vitesse de l'urbanisation afin qu'il puisse maintenir un développement national équilibré.

Selon le MNPD (2014), la ville d'Abidjan a largement bénéficié des avantages de l'expansion économique nationale, alors qu'elle a été confrontée à de nombreux problèmes urbains. Ces problèmes sont nuisibles non seulement à Abidjan du fait de l'insécurité grandissante et des problèmes de circulation ; mais également aux villes environnantes dont le modèle de développement est calqué sur celle-ci. Tous les plans ont focalisé leur attention sur la seule ville d'Abidjan, avec des résultats mitigés car les écarts entre riches et pauvres se

sont accentués, surtout ces dernières années. Il est donc primordial que le MNPD anticipe plutôt en freinant l'expansion démographique et urbaine d'Abidjan tout en la développant les communes périphériques qui sont aujourd'hui des centres urbains en pleine expansion dans une économie dominée par une ville macrocéphale Abidjan. Par conséquent, cette option permettra de créer des hubs d'attractions touristiques, industrielles et éducatives respectivement dans les villes de Grand-Bassam, Anyama et Bingerville afin de contrebalancer le poids économique d'Abidjan.

3. L'URBANISME OPERATIONNEL, PRINCIPAL VECTEUR D'EXTENSION DES VILLES

3.1 Le lotissement comme facteur d'extension de la ville

Le lotissement est une opération d'urbanisme qui consiste au découpage parcellaire, c'est-à-dire à la division en lots à bâtir, d'une zone préalablement délimitée. Les lotissements se réalisent la plupart du temps dans les zones périphériques d'extension urbaine et consistent en un découpage parcellaire réalisé simultanément avec le traçage du réseau viaire et la localisation des équipements d'accompagnement. Le découpage de l'espace affecté au lotissement va consister concrètement à ouvrir un réseau viaire désertant des îlots, lesquels îlots seront subdivisés en parcelles ou propriétés foncières destinées aux habitations, aux espaces verts ou aux équipements de toutes sortes. L'on distingue en Côte d'Ivoire trois types de lotissements :

- le lotissement administratif : c'est un lotissement initié par le maire (lotissement communal) ou le sous-préfet (lotissement public d'Etat).
- le lotissement privé : Il est initié par des promoteurs privés en zone urbaine en vue de la production de terrains à usage d'habitation, destinés à être vendus nus ou à une opération immobilière. Ces opérations servent à mettre en place les commodités pour le développement d'un espace unique avec des normes bien définies.
- le lotissement villageois : c'est le lotissement réalisé par une communauté villageoise sur des terrains non immatriculés au nom de la communauté villageoise. Exceptionnellement, ces villages peuvent être compris dans un périmètre urbain lorsque le plan d'urbanisme en prévoit le maintien ou l'extension.

Le lotissement est le principal facteur d'extension de la ville. En effet, le développement des villes étudiées, qui se fait pour la plupart sans plan d'urbanisme directeur, a un réel incident sur l'étalement urbain. La croissance des villes se fait en « *tâche d'huile* »,

ce qui a permis à nos villes d'atteindre une croissance urbaine qui, aujourd'hui, s'est avérée difficilement maîtrisable par les autorités communales. La multiplication anarchique des lotissements est aujourd'hui à la base de nombreux conflits entre les communes voisines des villes étudiées. Ainsi, existe-t-il des problèmes de limites territoriales entre Bingerville et la commune de Cocody au sujet d'Abatta, entre Anyama et Abobo concernant le quartier PK 18 et entre Grand-Bassam et Port-Bouët pour le cas de Modeste. Dans ces localités, c'est un véritable imbroglio juridique qui laisse parfois les populations sceptiques sur leur appartenance à une commune donnée. A Bingerville par exemple, les populations se sentent plus dans la commune de Cocody pour des questions d'appartenance culturelle, alors qu'ils sont pris en compte par le cadastre de Bingerville. Ces différentes communes protagonistes voient plutôt en ces lotissements une source additionnelle de richesse, notamment en ce qui concerne les paiements des patentes communales et autres taxes. Ces espaces ont connu une croissance rapide, qui relativement a permis aux communes plus nanties d'Abidjan, de contester avec leur voisin l'appartenance de ces terres.

Au regard de la multiplication des lotissements effectués aux alentours d'Abidjan, le lotissement devient le facteur principal d'étalement urbain. Il est à l'origine de la conurbation urbaine que connaissent plusieurs villes du Grand Abidjan. Dans l'ensemble des villes étudiées, les lotissements sont souvent réalisés sans VRD. La multiplication des sociétés immobilières privées en est l'une des véritables causes. Le coût des études de viabilisation étant très élevé, ces sociétés contournent les règles. Nos enquêtes ont révélé que les études de VRD n'étaient pas un préalable à l'octroi du permis de construire pour ces sociétés immobilières. Ces pratiques ont pour conséquences : une installation illégale des canaux d'évacuations directement dans les caniveaux, un environnement urbain qui se dégrade de plus en plus, l'inexistence de bassin de drainage d'eaux pluviales, l'inexistence de bitume dans ces quartiers, etc (photos 14 et 15).



Photo 14 : Villa individuelle construite par les SCI sans bitume ni ouvrage d’assainissement au quartier « coup de frein » à Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)



Photo 15 : Le lotissement de Mockeyville à Grand-Bassam approuvé sans étude VRD, cause de nombreuses inondations en saison des pluies (Source : Notre enquête, 2018)

La réalisation d’un lotissement, quel qu’il soit, est soumise à l’autorisation administrative préalable. Le lotissement ne peut être autorisé que s’il est conforme au plan d’urbanisme, dont il constitue le principal moyen de mise en œuvre. L’autorisation de construire est délivrée par le Ministère en charge de l’urbanisme, à partir de l’instruction du dossier de demande présenté par le lotisseur.

Dans le district d'Abidjan, le lotissement a permis de garantir les intérêts des communautés villageoises et la sécurisation de leurs terres (Koutoua & Al, 2017). Dans cette optique, il devient un moyen de pression des communautés villageoises sur l'Etat qui s'arroge souvent des droits de propriété sur les terres.

3.2 Le plan de restructuration

La restructuration vise à moderniser et à équiper des secteurs ou quartiers existants, mais dont la configuration, la structure et le niveau d'équipement ne répondent pas aux normes d'urbanisme moderne. Les plans d'urbanisme de détail peuvent prescrire la restructuration des secteurs ou des quartiers entiers. Le plan de restructuration, approuvé par décret valant arrêté de cessibilité, est pris dans les mêmes formes et conditions que le plan d'urbanisme après une enquête publique de *commodo et incommodo*.

Sa procédure est composée de trois étapes :

- le dossier technique qui comprend le programme de relogement et le nouveau plan de lotissement. On recense les attributaires avec les lots et avec les droits d'attribution existants.
- le dossier financier qui intègre au plan de restructuration, fixe le coût global des travaux et la contribution monétaire des propriétaires. Cette contribution peut être de 50% du coût des investissements publics réalisés. Ce montant représente le prix de cession de la parcelle quand il s'agit de concession provisoire ou de l'indemnité de plus-value quand il s'agit de concession définitive.
- le dossier opérationnel dresse le programme, l'échéance, le mode de réalisation des travaux après avoir désigné la collectivité ou le service public chargé d'en assurer la maîtrise et le contrôle.

Une indemnité est fixée au bénéficiaire en matière d'expropriation. Dans l'exécution du projet, l'Etat peut charger un établissement public dans la réalisation de l'opération de restructuration au moyen d'une convention qui peut prendre la forme d'une concession. L'objet de la convention est la réalisation des travaux, leur coordination et l'encadrement juridique des bénéficiaires de l'opération de restructuration.

Conclusion du chapitre 3

La pratique de l'urbanisme est réglementée en Côte d'Ivoire depuis sa création par des textes qui sont souvent obsolètes, du fait de la mutation rapide de l'espace urbain. Cependant, la responsabilité des gouvernants est pointée du doigt car leur expertise est nécessaire pour la réglementation urbanistique. La non application du cadre juridique et réglementaire nuit gravement à l'harmonie de l'espace urbain qui se trouve menacé. L'urbanisme prévisionnel, censé redonner aux cités une vision moderne de la ville, est mis à mal par la non application des textes. L'évolution sans cesse croissante de l'espace urbain entraîne une densification de l'espace bâti autour de la seule ville d'Abidjan. Celle-ci se trouve aujourd'hui confrontée à certains problèmes d'ordre spatial. L'Etat a toujours été présent dans la ville d'Abidjan depuis 1960. Ainsi, la ville est devenue le laboratoire d'expérimentation d'une idéologie politique parfois hasardeuse au détriment des banlieues dont les nombreux programmes mis en place sont très peu exécutés. Cette mainmise de l'Etat sur le système de planification est décrite par (Chénel, 2009) : « Il joue tous les rôles, il planifie, régule et devient même parfois entrepreneur dans les grands programmes de logement ». L'idée originale que les gouvernants ont de la ville se trouve tronquée par une réalité infaillible, qui est celle de la non application des textes et de la faible mise en œuvre des programmes de planification. Certes, le modèle de planifications ivoirien a pu fonctionner pendant près de 20 ans avant de s'effondrer, mais l'on a malheureusement l'impression que les erreurs commises dans le passé n'ont pas servi de leçon à nos politiques afin d'infléchir le mode de planification trop centralisé. En effet, du fait de la crise économique des années 1980, le passage de témoin de l'Etat au secteur privé, n'a pas été aisé. La planification a été totalement mise de côté au profit d'un urbanisme prédateur d'espace, surtout avec l'avènement des SCI dans les années 1990. Cet urbanisme de fait, généralement mise en œuvre au détriment des textes, aura de fortes répercussions sur l'espace, surtout dans les villes étudiées.

CHAPITRE 4 : PRATIQUE DE LA PLANIFICATION URBAINE ET SON IMPACT SUR L'ESPACE

L'impact de la planification urbaine sur la structuration de la ville, relance le débat sur la cohérence et la fiabilité des outils de planification urbaine. La pratique de l'urbanisme à l'ère précoloniale, montrait un modèle d'organisation défini, dont la mise en œuvre reposait sur des pratiques coutumières bien élaborées. La relance du processus de planification urbaine dans le pays, atteste de la volonté que l'Etat accorde à la réflexion prospective dans le but de mieux coordonner la politique de l'aménagement du territoire. Ainsi, plusieurs plans d'urbanisme directeur vont être élaborés à l'échelle des villes étudiées avec des résultats plus ou moins mitigés dans l'ensemble.

Ce chapitre mettra l'accent sur l'étude des différents plans d'urbanisme directeur adoptés à l'échelle des villes de Grand-Bassam, de Bingerville et d'Anyama, ensuite nous analyseront l'évolution de la trame urbaine de ces villes afin de mieux comprendre comment la planification s'est opérée dans l'espace au fil du temps pour enfin faire une comparaison des trois agglomérations étudiées.

1. ANALYSE DES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS DES VILLES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM

1.1 Elaboration du plan d'urbanisme d'Anyama

1.1.1 Diagnostic de la situation

La ville d'Anyama a connu plusieurs études d'urbanisme qui n'ont jamais été approuvées. La principale sur laquelle sera basée notre étude est celle de 1987, élaborée par la Direction Générale des Grands Travaux, actuel BNETD. Ce PUD met en exergue une commune avec d'énormes potentialités agricoles, mais malheureusement inexploitées. De par son positionnement géographique (située sur un axe de liaison national route-chemin de fer de première importance), la commune devrait en principe jouer un rôle prépondérant par rapport à l'ensemble de la région. Chef-lieu de sous-préfecture, Anyama est une ville administrative, elle exerce sur son environnement et sur un large périmètre, un rôle de centre économique dont l'activité principale est la collecte et l'exploitation de la cola. La ville qui couvrait une superficie de 936 ha en 1987, est passée aujourd'hui à 2846 ha. Anyama vit des ressources de son milieu rural. L'agriculture occupe plus de la moitié de la population active. Les produits agricoles sont destinés au marché d'Abidjan et à la consommation locale. Les

activités commerciales liées à la cola génèrent un artisanat de préparation et de conditionnement. L'agriculture extensive occupe une grande partie des surfaces cultivées. De 23800 ha de forêt classée en 1958, il n'existe quasiment plus de réserves, sauf quelques lambeaux principalement localisés à l'est de la commune.

Le PUD d'Anyama vise à donner un rôle de centre relais principal à la ville dans le développement du grand Abidjan. Ce rôle vise à intégrer la ville à un réseau économique et fonctionnel solide gravitant autour de la culture de la cola avec pour point de relais le rail. Aussi, ce plan vise à donner un statut de capitale sous régionale au vu du caractère cosmopolite que revêt la ville.

Afin d'atteindre ces objectifs, plusieurs principes ont guidé l'élaboration de ce plan :

- un centre fort gravitant autour de quartiers relais
- une orientation Est-Ouest du développement
- un rattrapage du niveau d'équipement
- une occupation rationnelle des espaces consacrés à l'habitat

La politique de l'habitat est une pièce maîtresse dans l'organisation urbaine. En effet, elle permet de changer la physionomie de la ville par une meilleure organisation de la trame urbaine. La volonté d'un développement Est-Ouest en première phase, doit donc se concrétiser par le développement prioritaire des quartiers CEG et Maternité et par la densification du quartier résidentiel autour de la mairie. La densification des quartiers existants, tels que Zonsonkoi, Schneider, Christiankoi 1 passent par une augmentation et un renforcement des capacités d'accueil des équipements, afin de permettre aux populations de demeurer sur place pour leurs besoins primaires.

1.1.2 Portée et orientation de la planification

La politique de planification doit aboutir à la mise en valeur de l'espace. Elle passe par une densification des quartiers centraux qui permet d'optimiser les coûts d'investissement et de gestion. L'expérience a montré que, plus la planification est prédatrice d'espace, plus elle devient onéreuse à réaliser, avec des coûts supplémentaires qui sont en deçà du portefeuille budgétaire de nos collectivités. Cette tendance à vouloir toujours consommer plus d'espaces, va aboutir au fait qu'avec les effets de la crise financière au début des années 1980, certaines grandes questions relatives à l'aménagement urbain qui revenaient en toile de fond dans les précédentes politiques publiques étaient dans un tel contexte mis rapidement de côté.

La planification a été orchestrée avec en arrière fond, une économie toujours croissante qui n'arrive plus suffisamment à produire de l'espace planifié. Il fallait dès lors intégrer dans

un même schéma, une planification qui doit être irréversible et flexible selon le contexte. La rigidité de la planification est l'une des causes de l'échec des différents plans d'urbanisme de directeurs dans la ville d'Anyama. Ces affirmations ont été mises en évidence par Chénal (2009). Pour cet auteur, le développement d'Abobo et dans une moindre mesure celui de Yopougon, ainsi que le développement des quartiers spontanés, montrent que la ville ne se développe pas uniquement sur des populations solvables, mais qu'une large partie des habitants sont dans des situations économiques qui ne permettent pas de faire partie de la production « officielle » et planifiée de la ville. Ces habitants s'inscrivent dans les franges urbaines, au-delà de toute planification, au-delà des contraintes foncières.

Les zones d'extensions trop vastes, trop peu denses, trop excentrées posent à la commune et aux prestataires de services publics, des problèmes insurmontables de coût d'investissement et de gestion qui se traduisent par un sous-équipement notoire : voiries dégradées, absence de collecte des ordures ménagères, raccordement aux réseaux d'électricité et d'eau inexistant, faute d'assainissement adéquat. La planification passe avant tout par une stratégie urbaine claire accélérant la mise en valeur des terrains urbains légalement autorisés. Selon les registres de l'antenne locale du ministère de la construction, sur près de 200 lotissements recensés dans la commune, seuls 37 sont approuvés, soit 18,5% (voir annexe). Ces chiffres indiquent que 81,5% des lotissements opérés dans la commune d'Anyama, ne sont pas approuvés. Cette situation bloque tout aménagement futur dans ces zones et favorise les constructions individuelles sans permis de construire.

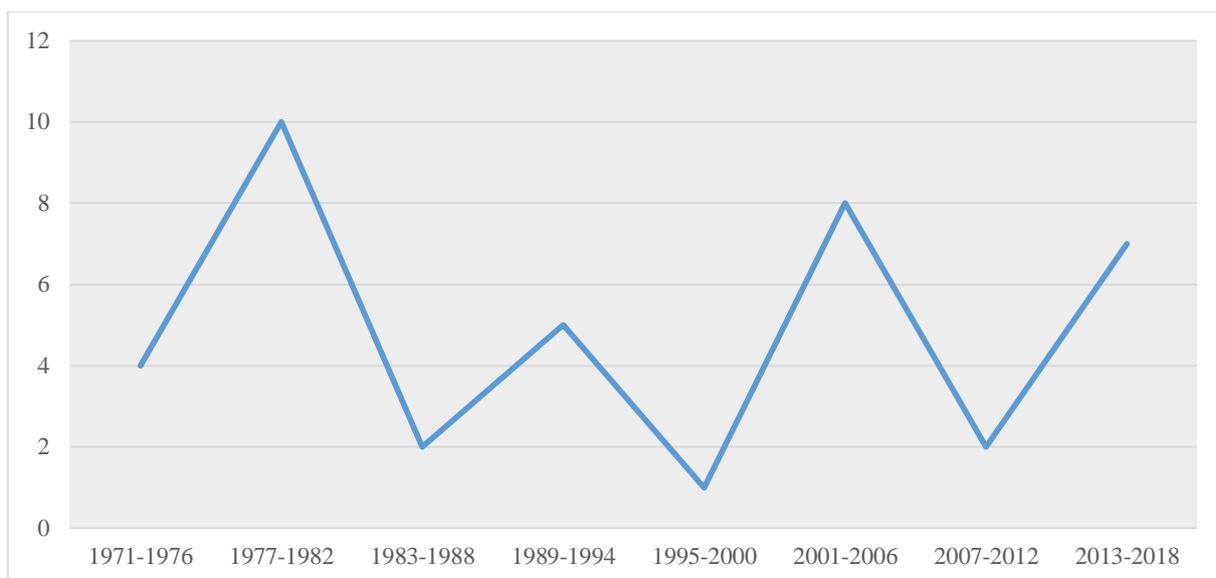


Figure 17 : Evolution des lotissements dans la commune d'Anyama de 1971 à 2018

(Sources : MCU, Services Techniques Mairie d'Anyama, 2018)

Dans la figure 16, de 1971 à 1982, nous remarquons une hausse des lotissements allant de 4 à 10. Cette situation s'explique par la présence de plus en plus importante de population, suite à l'émergence de l'activité de la cola dans la ville. Ensuite, nous constatons une chute brutale à partir de 1985 avec seulement 2 lotissements approuvés entre 1983 et 1988. A partir des années 2000, nous remarquons une évolution du nombre de lotissements approuvés, contrairement à la décennie précédente, passant de 1 entre 1995 et 2000 à 8 lotissements entre 2001 et 2006, pour connaître une baisse entre 2007 et 2012. Cette baisse est la conséquence des nombreux litiges fonciers dans la commune, opposant l'Etat aux villageois. Dès 2013, on constate un regain des lotissements approuvés qui passent à 7 entre 2013 et 2018. Cela est lié à la reprise des programmes de logements sociaux initiés par l'Etat.

La plupart de ces lotissements ont été autorisés par l'administration avec le concours de la sous-préfecture et de la mairie. Ces lotissements ont entraîné un morcellement discontinu de l'espace, sans respect des règles d'urbanisme, car ils sont approuvés sans tenir compte du PUD. Cette situation aura pour conséquence, une bidonvilisation croissante de l'espace urbain d'Anyama (voir photo 16).



Photo 16 : Quartiers marginaux en plein centre-ville d'Anyama (Source : Notre enquête, 2018)

Malgré cela, les demandes de lotissements, toujours plus éloignés, rognant de plus en plus d'espaces disponibles pour certains aménagements futurs, continuent d'affluer à la mairie.

La solution à ce problème de « bidonvilisation » passe par une définition de stratégies urbaines claires, en s'appuyant notamment sur les plans d'urbanisme de détails qui donnent les détails de l'aménagement et doivent comporter certains espaces en fonction du plan directeur préalablement approuvé.

1.1.3 Contenu du plan d'urbanisme d'Anyama 1987

Ce plan vise à donner une place de choix à la ville dans le processus de développement économique du Grand Abidjan. Afin d'atteindre cet objectif, de grands principes de bases ont été mis en place. Il s'agit d'améliorer l'attractivité du centre-ville avec des quartiers de relais. Ce qui implique une restructuration du centre-ville en offrant des services attractifs et plus larges aux populations, tout en redimensionnant l'activité commerciale et artisanale gravitant autour du commerce de la cola. Les activités de loisirs (sport, cinéma, centre culturel...) seront dimensionnées en fonction de la population de l'ensemble de la commune. Les infrastructures de loisir seront relayées au niveau des quartiers par des petites unités de personnes constituées autour d'un marché de voisinage, de groupes scolaires et de terrains de sport. L'organisation du centre-ville prend en compte l'amélioration de la sécurité, de la circulation automobile et piétonne, et du développement des services liés au trafic de la gare routière et ferroviaire.

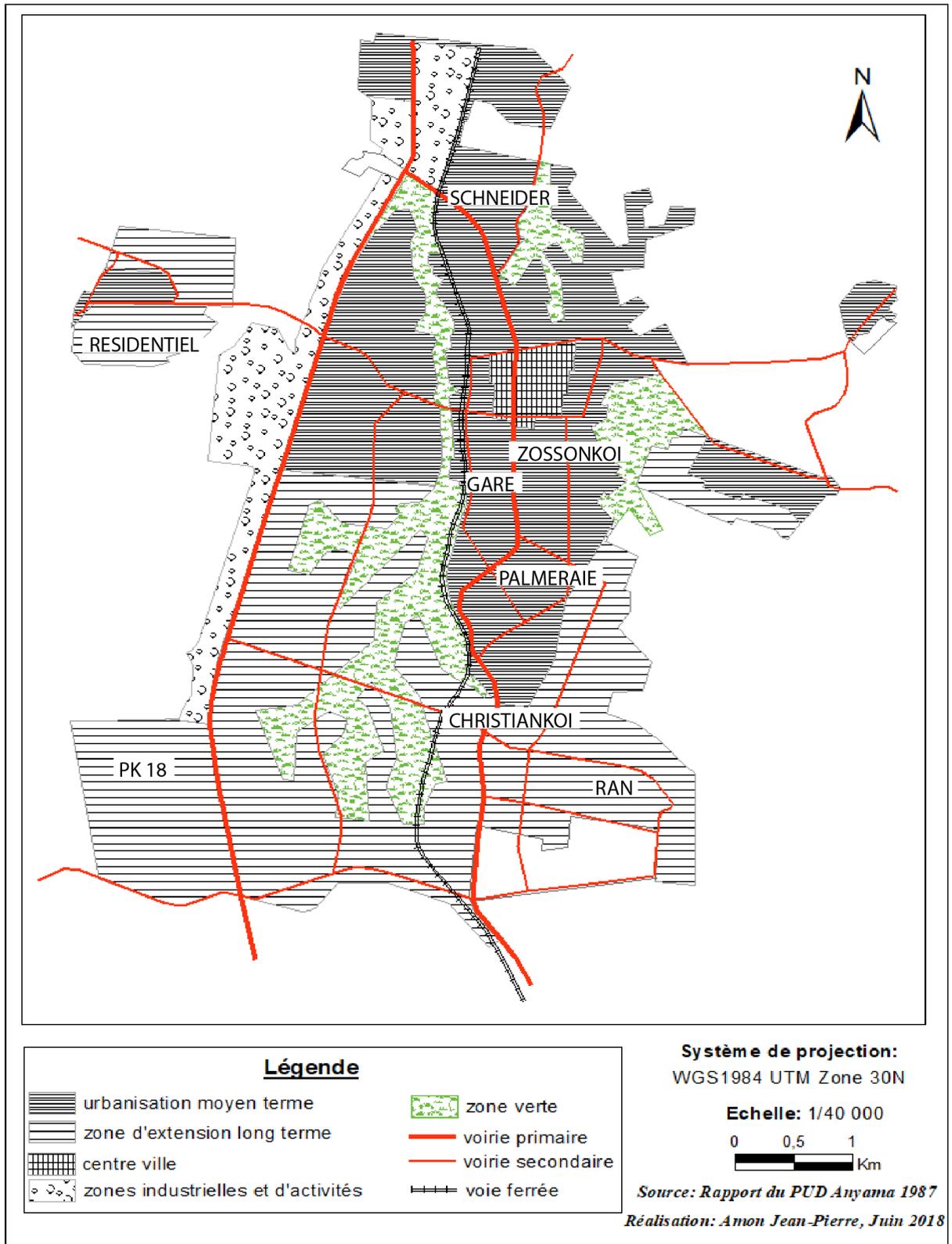


Figure 18 : Plan d'urbanisme directeur d'Anyama en 1987

Une orientation Est-Ouest de la ville est envisagée afin de réduire l'étalement urbain surtout dans le sens Nord-Sud. Le choix de l'axe allant du village Ebimpé au village Anyama-Adjamé s'impose. A l'ouest, le quartier résidentiel se développe avec la construction de certains bâtiments publics tels que : la sous-préfecture, la mairie, la direction départementale de la construction, ainsi que quelques équipements scolaires. A l'Est, le quartier est constitué autour de la maternité, de l'hôpital et d'un collège privé. La mobilisation des disponibilités foncières pour une mise en valeur rapide, offre la possibilité d'une concrétisation à court ou à moyen terme de cette orientation. Afin d'atteindre cet objectif, il sera possible de réduire l'attractivité de la commune d'Abobo et un glissement de la population en un lieu donné et de conserver un centre-ville fort avec une population dynamique. Ce développement implique une amélioration immédiate de la liaison Est-Ouest et l'inscription de son entretien et de son bitumage comme une priorité. La route nationale Nord-Sud reste cependant un élément incontournable de la structure de la ville, axe privilégié des échanges avec l'intérieur du pays au nord et Abidjan au sud. Elle doit donc être réaménagée, recalibrée (passage à trois niveaux) et suffisamment bien entretenue pour supporter un trafic important.

Le rattrapage du niveau d'équipement et la préparation à l'accueil d'une population complémentaire importante sont indispensables. Le niveau d'équipement actuel est insuffisant, en particulier dans les domaines de l'éducation et de la santé. De plus, les différents quartiers n'offrent pas le même niveau de service. Le programme de rattrapage sera bâti autour de la réalisation de trois ou quatre écoles par quartier, d'un hôpital à caractère régional, d'un stade et d'un commissariat. Un développement harmonieux passe par un programme cohérent et régulier de constructions nouvelles, équitablement réparties en fonction de la population.

Ce programme dont le financement implique un effort considérable et continu, fournira à l'ensemble des quartiers un niveau de service correct. Les normes ont été fixées à un niveau modéré compte tenu de l'importance du retard à rattraper et la modestie des budgets d'investissement. Une occupation rationnelle des espaces consacrés à l'habitat est primordiale. Dans ce cas, une mobilisation optimale des disponibilités foncières s'impose. Les investissements nécessaires à la poursuite de l'urbanisation sont considérables et leur rentabilité passe par leur utilisation immédiate d'autant qu'une voirie en terre ou un réseau d'assainissement à ciel ouvert se détériore rapidement. Les budgets d'investissement et de gestion des communes sont toujours insuffisants au regard des besoins, il est donc

indispensable d'accorder les priorités au financement des équipements desservant réellement les populations.

Pour contenir l'étalement urbain, il faut chercher à maintenir le maximum de regroupement de population par la mobilisation des terrains disponibles non encore mis en valeur dans les quartiers existants, et choisir un nombre limité de quartiers nouveaux à urbaniser. La politique de mise en valeur doit aboutir à une densification des quartiers nouveaux, afin d'optimiser les coûts d'investissement et de gestion. La politique de l'habitat doit être une pièce maîtresse dans l'organisation urbaine.

1.1.4 L'impact du schéma directeur de l'an 2000

La situation économique et sécuritaire difficile qui prévalait au début des années 2000 a été à la base de la non application de ce schéma directeur à Anyama. Cela a conduit à l'occupation anarchique et illégale des espaces, y compris les réserves foncières destinées aux emprises, aux équipements structurants, activités industrielles et touristiques. Ensuite, le plan d'urbanisme de détail devant assurer une meilleure mise en œuvre du schéma n'a jamais vu le jour. Cette situation a provoqué un étalement urbain au rythme des lotissements villageois initiés par des acteurs privés et qui n'ont jamais été approuvés par le ministère de la construction. Ces lotissements sont souvent à la base de plusieurs conflits fonciers à Anyama comme celui d'Ebimpé sur le site de la construction du stade olympique, qui a été morcelé et vendu à des acteurs privés. Le réseau viaire devenu inadéquat à la mise en œuvre d'un système de transport public de grande capacité a eu pour conséquence une insuffisance de la hiérarchisation de la voirie, une forte dégradation de la chaussée et une insuffisance des sites propres pour le transport en commun. Les nouvelles pressions foncières liées à la croissance spatiale de la ville ont motivé la réhabilitation de quelques infrastructures par la mairie. Le manque d'application de ce schéma a donc eu des conséquences sur la structuration de l'espace et la hiérarchisation des structures urbaines qui sont restées en décadence pendant plusieurs décennies.

Dans le cadre de la révision du SDUGA 2000, le nouveau plan d'urbanisme de 2014 propose des perspectives de constructions d'infrastructures encore plus renforcées. Les projets prévus dans le cadre l'élaboration de ces schémas sont les suivants :

Projets prévus dans le cadre du Schéma Directeur 2000

- Le système de tramway proposé pour Abidjan, se prolonge jusqu'à Abobo (prévu mais pas réalisé)
- La réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya

- La ligne de transport ferroviaire à grande capacité, Anyama - aéroport international : tracé à l'étude.

Tableau 4 : Principaux projets stratégiques réalisés ou en étude dans la cadre des PUD de 2000 et de 2030 à Anyama

Projet	État d'avancement	Recommandation
Abattoir d'Abidjan dans la commune résidentielle d'Anyama	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Zone industrielle à Akeikoi, commune d'Anyama	Actuellement un site résidentiel	Identification d'une nouvelle zone avec le DAA
Chantier de réparation de véhicules transféré à Anonkoua Kouté, commune d'Abobo	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur de 2030. Devrait faire l'objet d'une EIE et EIT.
Village olympique, Ebimpé Anyama	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2000
Route Y4 (emprise réservée)	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2000
Chemin de fer Y4 (est)	Pas mis en œuvre	Omis
Itinéraire ouest de ligne de fret ferroviaire	Pas mis en œuvre	Évaluation du tracé pour le Schéma Directeur 2030
Routes à moyen terme	Partiellement mis en œuvre	Évaluation de l'itinéraire des routes qui n'ont pas été mises en œuvres pour le Schéma Directeur 2030
Réhabilitation de la ligne de chemin de fer Abidjan - Ouagadougou - Kaya	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2000
3 zones de logements sociaux	2 achevés (SICOGI Concorde) PK18 est en chantier	

Source : Mission d'étude de la JICA, 2013

Les projets déjà engagé par le SDUGA 2000 à Anyama :

- La réhabilitation et la construction de bacs de rétention des eaux pluviales (en cours)
- Le bitumage de la voie rapide Abobo - Anyama (achevé)
- La construction d'un nouveau château d'eau d'une capacité de 5000m³ (en cours)
- La ligne de transport ferroviaire urbain à grande capacité Anyama - aéroport international (en cours)
- La construction d'un CAFOP (à l'étude)
- L'extension d'un collège en lycée (à l'étude par une entreprise chinoise)

Ces projets déjà engagés démontrent bien la capacité de nos gouvernants à résoudre les maux dont souffrent les villes. Malgré leur bonne volonté, les élus locaux qui sont chargés de coordonner ces programmes sont confrontés à un manque criard de financement afin de mener à bien ces projets qui contribueront au bien-être de leur population.

1.1.5 Bilan des plans sur la structuration de l'espace

Le bilan de la planification dans les dix dernières années est mitigé au vu des différentes réalisations opérées sur le site de la ville d'Anyama. Bien que certains projets soient viables et réalistes, le manque de financement est, selon le directeur technique de la mairie, le principal obstacle à la réalisation de plusieurs projets. Le financement octroyé par l'Etat reste bien en deçà des énormes besoins des populations. Le manque d'assainissement et les difficultés de circulation poussent les habitants à avoir des attitudes qui dégradent l'environnement. L'habitat précaire, qui occupe une grande partie du territoire communal d'Anyama, en est souvent la cause. Il est caractérisé par un manque criard d'ouvrages d'assainissements ; ce qui pousse certains ménages à évacuer les eaux usées sur la chaussée (photo 17).



Photo 17 : Canal d'évacuation directement connecté à la chaussée à Zonsonkoi (Coulibaly, 2008)

La ville se caractérise, dans l'ensemble, par l'habitat de type évolutif avec des trames irrégulières par endroit. La demande de logements devenant de plus en plus forte et face aux coûts élevés des promotions immobilières dans la banlieue de la ville, ces formes d'habitats spontanés deviennent par ricochet, le type d'habitat privilégié pour une grande partie de la population constituée en majorité de travailleurs étrangers et de malinké qui se sont installés grâce au développement de la culture de la cola.

Cette négligence a entraîné la multiplication des lotissements initiés par les villageois, avec l'appui des promoteurs privés. Opérés sans plan d'urbanisme de détail, ces lotissements sont donc irréguliers. Ce qui crée d'énormes désagréments aux usagers pour avoir une parcelle juridiquement valable devant l'administration. Le PPU 2012, avec l'appui de certains

partenaires extérieurs comme le PNUD, a permis l'adduction en eau de certains quartiers de la ville et le bitumage de la voie principale menant à la sous-préfecture. Le bilan en matière d'éducation reste satisfaisant au vu de la construction d'établissements primaires et préscolaires dans presque tous les quartiers de la ville.

1.2 Le plan d'urbanisme de Bingerville

1.2.1 Une répartition spatiale non uniforme

La ville a connu plusieurs plans d'urbanisme directeurs, notamment ceux de 1980, 1991, 2000 et 2015. Le plan de 1980, trop limité par sa zone de couverture, ne permet pas de bâtir une stratégie urbaine à long terme. Quant aux schémas de 2000 et 2015, bien qu'englobant Bingerville, ils n'ont pas encore connu de plan d'urbanisme de détail. Par conséquent, notre étude portera sur le plan de 1991. Bingerville s'est développé lentement et difficilement à cause de l'arrêt brusque des grands chantiers de développement dû à la délocalisation de la capitale à Abidjan. Certes, des efforts considérables ont été entrepris par les gouvernements successifs, mais cela reste limité, vu les besoins de la population.

Dans le domaine des équipements et des services, on note une relative insuffisance qui ne permet pas encore à la ville de renouer avec son passé glorieux. Certes la commune a connu plusieurs plans d'urbanisme de détail pour le développement harmonieux de son territoire et dont la mise en œuvre n'a pu être possible par manque d'approbation. Bingerville bénéficie de plusieurs atouts naturels pour son développement. La commune vit étroitement des ressources de son milieu rural : l'agro-industrie, la pêche qui est aujourd'hui en déclin, et surtout les revenus générés grâce à la manne tirée du foncier qui constitue l'activité principale des villageois. La topographie de la ville et sa segmentation en bassin versant successifs rendent difficile la mise en place d'un réseau d'assainissement. Deux types de configurations existent :

- De grands bassins versants au relief peu accidenté, qui se trouvent principalement dans le quartier Gbagba.

- De petits sous bassins marqués par de très fortes pentes

L'aspect de la topographie indique que la répartition spatiale est dense en fonction du lieu géographique. Dans les anciens quartiers datant de l'époque coloniale, tels que le quartier administratif, l'espace est bien aménagé. Malgré les caprices du relief, le site est parfaitement construit et adapté au type d'habitations coloniales qui jalonnent son espace. La rapide évolution de la ville entraîne une densification de l'espace avec de nouvelles constructions.

1.2.2 Caractéristiques générales de la zone d'étude dans le plan de 1991

L'étude de ce schéma s'est faite sur une carte à l'échelle 1/25000. L'échelle fixe ainsi les surfaces à considérer ainsi que leur mode de représentation et permet de comprendre avec exactitude les éléments constitutifs de l'espace. Bingerville, contrairement aux autres villes de taille moyenne, n'est pas située à un carrefour desservant des zones agricoles. De plus, aucune voie de communication interurbaine ne la traverse. Au début des années 1990, cette ville est victime de sa proximité d'Abidjan, par le fait que la capitale centralise tous les services administratifs et économiques du pays. Le tissu urbain de la ville reste généralement faible car les transformations s'opèrent plus dans le centre qui se trouve densément peuplé que les zones périphériques. Les raisons de cette faible occupation s'expliquent par le fait que les nouveaux lotissements sont vendus à des coûts exorbitants et dans des zones moins peuplées.

La faiblesse de la superficie non bâtie à cette époque témoigne d'une lente évolution. L'habitat représente 2% de la superficie du plan d'occupation du sol, suivi des équipements (1%) et des activités économiques avec moins de 1%. Les équipements révèlent pour la plupart du domaine scolaire. Les activités économiques se résument pour l'essentiel à des unités de transformation de bois dans la partie Est de la ville, en direction d'Eloka. Vu l'importance des terrains urbains non mis en valeur, il conviendrait de limiter leur extension à quelques secteurs dont le développement est essentiel, surtout dans sa partie Est avec la commune de Cocody. Ces zones d'extensions peuvent abriter l'habitat ou des activités économiques. Nous retiendrons que les unités géographiques utilisées ramènent parfois à une bonne répartition de la démographie sur l'ensemble du territoire communal. La faiblesse du tissu urbain témoigne de la faible dynamique spatiale dans les zones d'extension destinées à croître rapidement.

En guise de conclusion, l'analyse de ce schéma nous permet d'affirmer que les terrains urbains sont faiblement viabilisés. Ils se composent de quelques poches nues ou insuffisamment mises en valeur à l'intérieur des zones urbanisées. La faiblesse de la superficie des espaces non bâtis, témoigne dans une moindre mesure d'une évolution spatiale lente. On ne rencontre donc pas ici, la diversité de terrains urbains que l'on trouve dans le centre d'Abidjan, mais plutôt un ensemble de lotissements dispersés, constitués de terrains urbains sous-équipés.

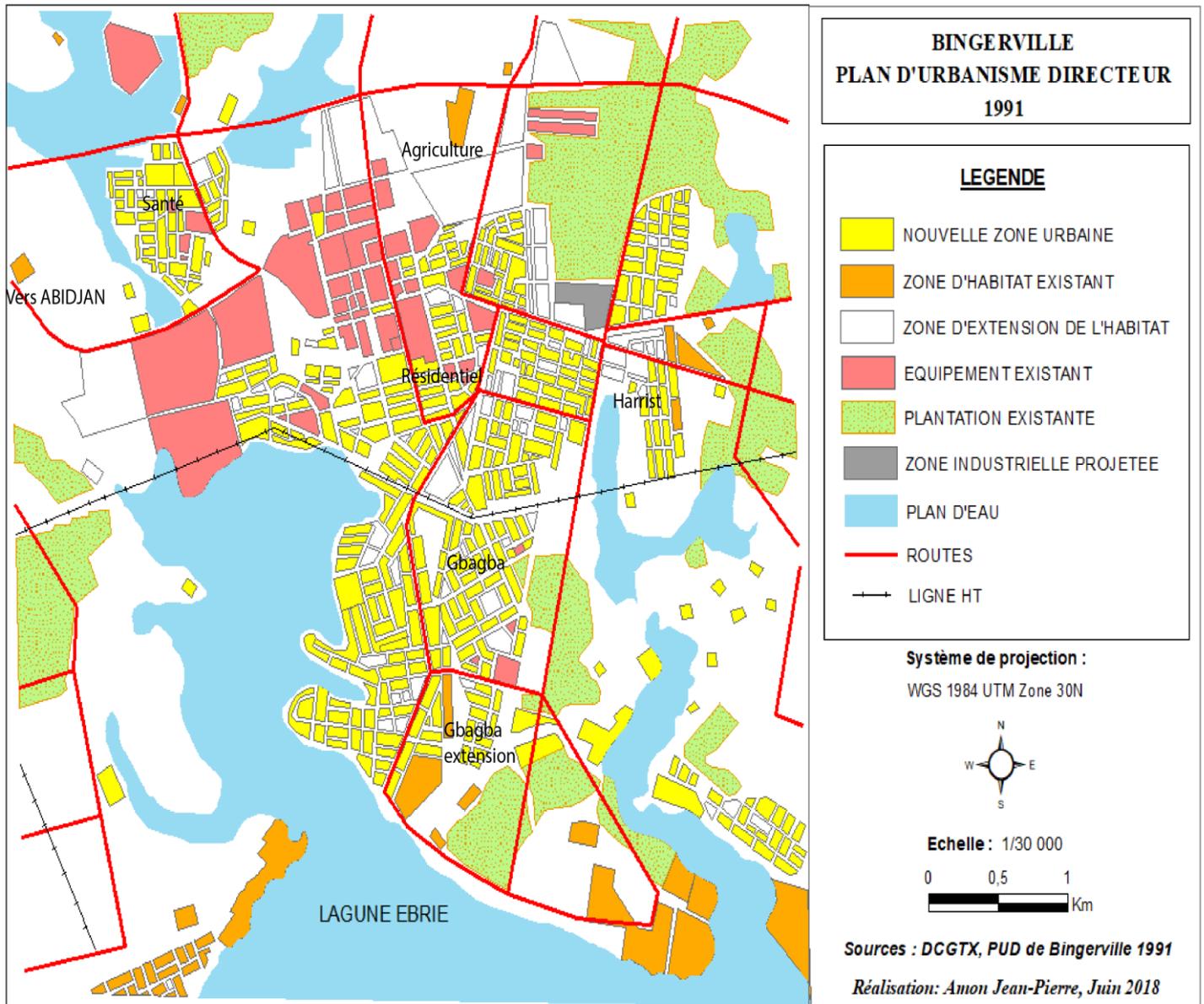


Figure 19 : Plan d'urbanisme directeur de Bingerville en 1991

1.2.3 L'impact du schéma directeur du Grand Abidjan de 2000

Le bilan du projet de réalisation du schéma directeur du Grand Abidjan est mitigé. L'actualisation de ce schéma a commencé en 1994 par les premières études, le bilan de la planification puis le statut de l'occupation du sol. Cependant, ce n'est qu'en 2000 qu'il fut approuvé, soit six années plus tard. Ces années écoulées avant son approbation, montrent bien le vide juridique qui règne autour de ce plan, créant ainsi les raisons de son échec. En effet, avant même d'être approuvé, ce plan était, de par la longueur sa durée d'élaboration déjà

caduc car les échéanciers prévus pour certains projets arrivaient à terme. Ensuite, les conditions socio-politiques de l'époque rendaient difficiles sa mise en œuvre, car les priorités du gouvernement étaient l'unification du pays qui était scindé en deux par une ligne de démarcation au centre.

Au titre des projets prévus dans le cadre de ce schéma à Bingerville (voir tableau 5), un seul ouvrage a été achevé. Il s'agit de l'hôpital mère-enfant qui, après un long retard, a été finalement livré en 2018. Quant à la voie principale, elle est partiellement achevée car les travaux sont en cours afin de l'améliorer.

Voici un récapitulatif des projets prévus dans le cadre du Schéma Directeur 2000 :

- L'hôpital mère-enfant (achevée)
- Le centre d'hémodialyse d'Aghien (en chantier)
- La réhabilitation de la route principale (achevée)
- Le jardin botanique à proximité de la lagune Ébrié (non encore réalisé)

Tableau 5 : Principaux projets stratégiques réalisés ou en étude dans la cadre des PUD de 2000 et de 2030 à Bingerville

Projet	État d'avancement	Recommandation
Zone industrielle, Adjamé-Bingerville	Pas mis en œuvre, site réservé	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route Y4 (emprise réservée)	Emprise restreinte de la section sud	Réalisation de la section nord dans le cadre du Schéma Directeur 2030, revoir l'itinéraire pour relier à la route de l'île Désirée
Pont de la route Y4	Emprise restreinte de l'accès sud	Omis
Pont de l'île Désirée	À l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Extension du Boulevard François Mitterrand	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Route Y3 (emprise réservée)	Mise en œuvre partielle / largeur partiellement réduite	Rectification dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Projet de chemin de fer est -ouest	Nouvel itinéraire à l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Deux lignes de chemin de fer nord-sud	Emprise réduite	Omis
Gare lagunaire de bateau-bus	Achévé	Sud-Ouest
Pont Bingerville - Port-Bouët	Long terme, pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030
Pont Bingerville - Grand Bassam	Long terme, pas mis en œuvre	Omis

Source : Mission d'étude de la JICA

NB : Les gares lagunaires sont prévues pour le transport interurbain de passagers et de marchandises, Bingerville, Abidjan

De nombreux projets sont à l'étude dans le cadre du projet de schéma directeur de 2015. En effet, dans la vision des planificateurs, ces projets ont été inscrits à l'ordre du jour afin d'atteindre les objectifs du gouvernement qui est de rendre la Côte d'Ivoire émergente à l'horizon 2020, et cela passe nécessairement par un renforcement des équipements à Bingerville. Ainsi, la ville deviendra le centre urbain par excellence, qui fera la jonction entre le quartier résidentiel de Cocody, la commune périphérique de Grand-Bassam tout en incluant les zones touristiques telles que les îles Boulay et Désirée.

1.2.4 Bilan des plans sur la structuration de l'espace

Les problèmes de délimitation entre espace ruraux et urbains ont été aussi à la base de plusieurs problèmes. Les experts sont unanimes sur le fait que la non prise en compte de la purge des droits coutumiers dans le processus de planification ralentit considérablement sa mise en œuvre. En effet, l'espace rural, parfois loti comme l'espace urbain présente quelques complexités ce qui entraîne une grande confusion car on ne sait pas si ses terres sont régies par les règles du droit coutumier ou celles du système foncier urbain. Les lotissements villageois n'étant pas matérialisés, ils sont donc difficiles à répertorier. Dans le cas où ils existent, ils ne s'inscrivent nullement dans aucune logique de planification urbaine d'ensemble. A cet effet, les statistiques de l'antenne locale du ministère de la construction, en ce qui concerne la liste des lotissements approuvés, en est la preuve. Pour cette structure, sur environ 250 lotissements en cours dans la commune, seuls 71 sont approuvés, soit 28,4% (voir annexe). Cette situation pose de réels obstacles à la mise en œuvre du schéma directeur car environ 70% des lotissements ne sont pas approuvés, créant ainsi un réel problème de structuration de l'espace (figure 19).

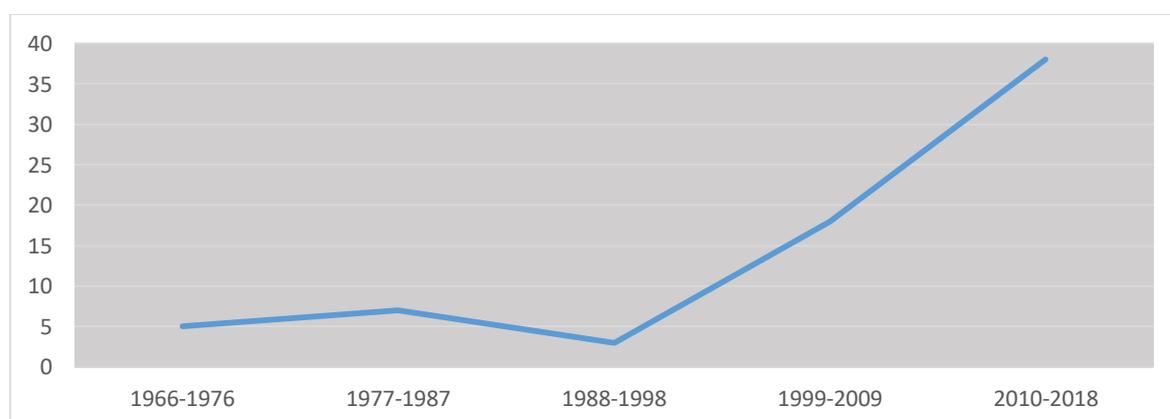


Figure 20 : Evolution des lotissements dans la commune de Bingerville de 1966 à 2018

(Source : Antenne locale du Ministère de la construction, 2018)

Dans l'évolution des lotissements à Bingerville de 1966 à 2018, seuls 5 lotissements ont été approuvés entre 1966 et 1976. Ensuite, on observe une légère évolution avec 7 lotissements approuvés entre 1977 et 1987. A partir de la fin des années 1980 qui marquent le désengagement de l'Etat des secteurs productifs de l'économie, on constate une longue période de stagnation entre 1988 et 1998. C'est dans le courant des années 2000 que le fait urbain à Bingerville connaîtra un regain avec l'apparition de nouveaux lotissements. Entre 2000 et 2010, 15 lotissements sont approuvés. A partir de l'année 2013, début d'une nouvelle politique foncière (création de l'ACD) qui donne un poids légal aux autorités villageoises, l'espace communale de Bingerville enregistre une forte évolution du nombre de lotissements approuvés, qui passe de 6 entre 2010 et 2013 à 32 entre 2013 et 2018, soit en moyenne 6 lotissements par an.

La longueur des procédures d'approbation amène les aménageurs privés à s'entendre avec les villageois afin de se faire délivrer des attestations coutumières avec lesquelles ils peuvent vendre des lots. Dans cette procédure, les villageois, tout comme les aménageurs, s'en tirent à bon compte car la plupart des lotissements sont initiés par les villageois eux-mêmes. Ainsi, pour la mise en œuvre du schéma directeur, l'Etat doit négocier avec les propriétaires terriens pour la purge des droits coutumiers. En cas de désaccord, l'Etat étant le seul maître des terres, procède à l'acquisition par la procédure d'expropriation pour utilité publique. Les villageois voient plutôt en cette manière de procéder de l'Etat, une façon de les spolier de leurs terres car la lenteur de la purge des droits coutumiers, bloque considérablement l'avancée des projets.

Ces dernières années, nous assistons à l'attribution de grandes parcelles à des particuliers par l'Etat, et cela sans un schéma d'ensemble. Les parcelles sont attribuées sans viabilisation, ni ouverture de voies. Ce qui réduira sans doute les déplacements dans l'avenir. La problématique des lotissements villageois pose avec acuité la nécessité de mettre en place des plans d'urbanisme de détail pour chaque commune avant l'attribution définitive de toute parcelle.

En outre, l'opposition entre droit foncier rural et droit urbain limite les possibilités d'application des plans car les zones à soumettre à la purge du droit coutumier, sont parfois contestées par les villageois. Ces populations ont un poids considérable dans les négociations avec l'Etat pour l'extension de la ville, car elles sont les propriétaires terriens. Les effets sur le plan spatial sont que la ville se développe sans aucune logique de planification urbaine d'ensemble, ce qui a de nombreuses répercussions sur le cadre de vie des populations

(photo 18) avec pour corollaires la promiscuité de l'habitat, une densification urbaine, une succession de lotissements à perte de vue où dans la plupart des cas des permis sont accordés sans étude préalable de faisabilité des VRD, etc.



Photo 18 : une route quasi-impraticables à Bingerville
(Source : Notre enquête, 2018)

1.3 Le plan d'urbanisme de Grand-Bassam

1.3.1 Les différents plans d'aménagement mis en œuvre à l'époque coloniale : le début du fait urbain en Côte d'Ivoire

Au terme d'un processus politico-militaire qui aboutit à la création de la colonie de Côte d'Ivoire en 1893, la ville de Grand-Bassam, première capitale de cette colonie, connut alors plusieurs aménagements. Le site n'étant pas naturellement prédestiné à être le chef-lieu de la colonie, il n'y avait aucune infrastructure adéquate. L'aménagement de Grand-Bassam a été confié alors aux meilleurs architectes, urbanistes et ingénieurs français du XIXème siècle. Au début des années 1890, la ville était décrite en ces termes par GORJU : « La taille de la ville était beaucoup plus modeste. Le Bassam de cette époque n'avait rien de commun avec le Bassam colonial. La partie qui constituait le centre de la ville était recouverte d'une

brousse presque impénétrable, entrecoupée de marigots aux exhalaisons pestilentielles ». Comment ce site ainsi décrit a pu devenir le chef-lieu de la colonie de Côte d'Ivoire ?

Louis Gustave Binger, alors gouverneur, entreprit des travaux d'aménagement spéciaux afin d'adapter le site à la nouvelle fonction qu'elle va occuper au sein de la colonie. La ville avait dès lors commencé à acquérir son hégémonie administrative avec la résidence du gouverneur de la colonie ; ensuite, une assise économique majeure avec le percement du canal d'Assinie et l'implantation des principales factoreries et résidences des Français à partir de 1920. Ainsi, les premiers aménagements des *colons* ont été opérés sur la base du premier plan de lotissement de 1905 au quartier France²¹. Ce plan était un plan de génie militaire car pour le colonisateur il fallait se protéger, vu les conditions d'hygiènes défavorables et les risques de conflits avec les indigènes du quartier N'Zima, situé non loin du quartier France.

Cette presqu'île est confinée entre la lagune Ouladine et l'océan Atlantique. Elle se localise selon les coordonnées G.P.S suivantes : 3°44'00'' de longitude Ouest et 5°12'85'' de latitude Nord. Le site bâti occupe une superficie de 70 ha. La ville coloniale est conçue autour du fort Nemours (figure 20). Les premières constructions européennes sur ce site datent de 1843. La ville comprend actuellement plusieurs édifices dont une soixantaine datent de la fin du XIX^{ème} siècle au premier quart du XX^e siècle (Diezou, 2009). Cette époque marque le début de l'urbanisme en Côte d'Ivoire.

²¹ Les premiers plans de lotissement furent réalisés par l'officier du génie NUBUT.

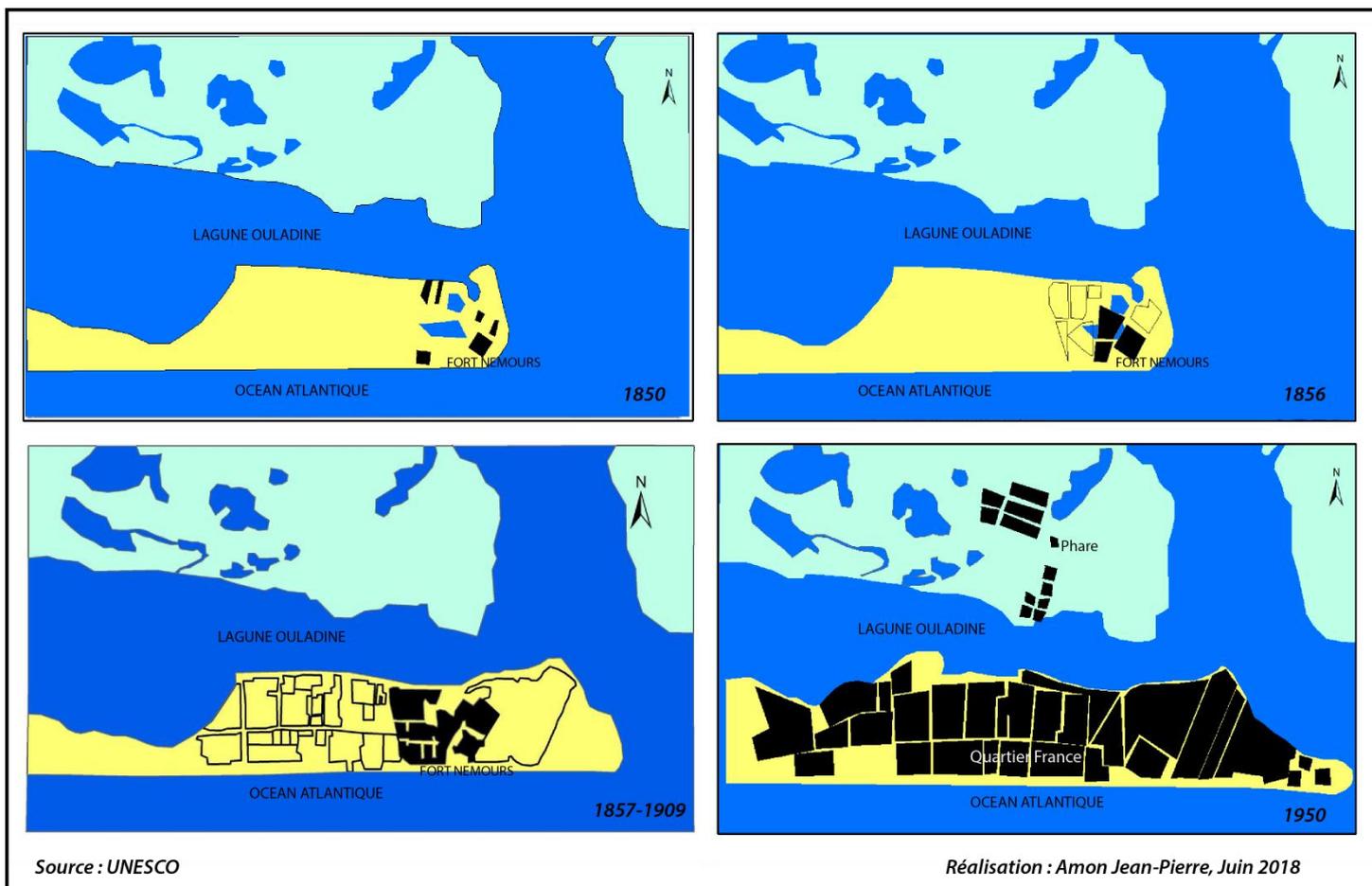


Figure 21 : Evolution du quartier France de 1850 à 1950

En 1899, le site de Grand Bassam comptait environ 2000 habitants. Quelques années plus tard, soit en 1909, l'on dénombrait 3110 habitants (Diezou, 2009). Ce site enregistrait une croissance urbaine de 111 habitants par an sur les cinq premières années après son érection en chef-lieu de colonie. Cette croissance démographique, assez considérable pour l'époque, avait une incidence directe sur l'urbanisation du site et le développement des activités économiques.

Le site de Grand-Bassam a été aménagé progressivement en 1850 de l'Est vers l'Ouest avec pour point de départ le fort Nemours. A partir de ce fort, le site a commencé à être loti et progressivement les édifices furent bâtis (voir figure 20). Des baraquements en 1880 aux habitats en « dur » de 1934, c'est tout un processus de construction et d'innovations qui a été rythmé par la présence du fort. La trame urbaine du site retrace clairement les différentes étapes de l'aménagement de cette cité, avec comme activité principale le commerce maritime en pleine essor. De la fin des années 1800 au début de l'année 1900, plusieurs infrastructures économiques ont vu le jour. Avec le début de la construction du premier wharf en 1897, cette période est également celle de l'installation des grandes maisons de commerce comme la

CFAO, CFCI, Woodin, etc. A partir de 1910, est introduite l'électricité. En 1901, débute la construction du phare qui est inauguré en mars 1915, en remplacement du feu fixe qui avait été installé au bout du wharf au sommet d'une tour métallique.

Au-delà de la fonction militaire du fort, la fonction économique avait également attirée les grandes maisons de commerce et a permis l'installation des services administratifs afin de suppléer la douane dans son rôle de contrôle. C'est ainsi que débuta l'occupation de l'espace autour du fort par des administrations à vocation économique, telles que la douane et les impôts. Cette forme d'urbanisation va permettre de regrouper les populations en seul endroit. Le concept d'étalement spatial n'existait pas dans la vision des planificateurs. L'objectif était de densifier l'espace déjà aménagé, par la présence des infrastructures nécessaires au bien-être des populations. Le plan de 1891 indique l'état d'occupation du sol : l'embouchure vers l'ouest, les deux villages (N'Zima et Petit-Paris) de part et d'autre des marais, le fort, les factoreries, le télégraphe et la partie marécageuse du quartier France.

Ensuite, nous constatons que dans le plan de 1909, les marécages se rétrécissent peu à peu et un premier parcellaire apparaît très clairement, signe que les travaux de remblai ont été effectués de même que les grands travaux d'urbanisme et d'équipement. De l'est à l'ouest, des parcelles de petites tailles sont de plus en plus nombreuses, tandis qu'à l'ouest celles de grandes tailles se multiplient. A cette même période les premières avenues sont tracées et sont bordées de cocotiers. La chaussée est faite de coquillages concassés. En 1908, les chaussées sont revêtues d'un mélange de brisures de coquillages au goudron ou au ciment. Aujourd'hui encore, ce bitume existe. Cela démontre de la bonne qualité des matériaux de l'époque qui résistent à l'effet du temps et aux effets néfastes des brises de mer. Les rangées de cocotiers, de filao et d'amandiers de Cayenne sont dédoublées afin d'embellir l'espace urbain. Les cartes de 1909 et 1950 laissent clairement apparaître les principaux édifices du quartier France, allant du palais du gouverneur au Phare et la zone résidentielle dont la construction entière ne se fera qu'autour de 1922. Les lotissements débutés dans les années 1950 sur la rive nord de la lagune Ouladine, donnent naissance au quartier Impérial.

Il est également à noter qu'après la première guerre mondiale, un élément nouveau bouleverse l'environnement urbain de Grand-Bassam. L'arrivée, à la faveur du mandat français sur la Syrie, de Libano-Syriens que l'administration installe dans l'espace intermédiaire entre le secteur européen et le village africain (UNESCO, 2012). En 1909, le fort Nemours a été détruit et remplacé par un aménagement plus adapté aux conditions climatiques difficiles, du fait de la présence de l'océan. Ainsi, partant de l'ancien site du fort,

on observe le village des autochtones N'zima, ensuite en évoluant vers l'ouest, le quartier commercial caractérisé par un parcellaire mixte. Les concessions de grande superficie appartenaient aux Français, premiers habitants du site, ensuite les superficies moyennes aux Libano-Syriens, à quelques Européens arrivés plus tard et aux grands planteurs africains de l'époque. Enfin, un peu plus vers l'ouest, c'est le quartier administratif, caractérisé par des bâtiments aux architectures particulières et bâtis sur de grandes parcelles. Au bout de ce processus, la répartition fonctionnelle et sociologique du quartier France apparaît clairement et est fondée sur des lots concédés définitivement aux propriétaires qui les ont mis en valeur. A partir de 1900, avec la délocalisation de la capitale à Bingerville pour cause d'épidémie de fièvre jaune, les investissements en vue de l'aménagement du site de Grand-Bassam ont pris un énorme coup d'arrêt au profit de Bingerville, puis Abidjan. Cette tendance va freiner les projets de planification dans la ville jusqu'en 1987. Toutefois, la fonction économique du site demeurerait et était par ailleurs en plein essor.

1.3.2 Le plan d'urbanisme de 1991

Bien avant la conception de ce plan, la ville se construisait par succession de lotissements. Ces lotissements débutés en 1956 sur la rive nord de la lagune Ouladine, vont se poursuivre jusqu'en 1980 dans les nouveaux quartiers qui se sont développés avec la construction du pont Bassam-Moossou. La conception d'un PUD s'impose à Grand-Bassam car depuis plusieurs décennies, la planification de la ville s'est limitée uniquement au quartier France. En plus, le schéma de structure à long terme de la région d'Abidjan, censé prendre en compte la ville de Grand-Bassam ne l'a pas été. A l'époque, les chiffres pour Grand-Bassam, indiquent une densité très faible de l'ordre de 76 habitants/ha, ce qui signifie que la commune est majoritairement sous développée. Ce plan met l'accent sur un développement de la partie nord en direction du quartier impérial qui a peu évolué depuis 1956, la zone de petit Bassam et le village de Moossou. Conçu pour redonner un nouvel élan au processus de décentralisation, le plan permettra de se rendre compte du potentiel touristique de la ville, dans une région d'Abidjan de plus en plus saturée. Ce schéma initié en 1987, ne s'achèvera qu'en 1991.

La stratégie de développement de ce plan s'appuie sur la création et le renforcement des infrastructures existantes, la possibilité d'extension à long terme, la liaison express Abidjan-Bassam.

Il s'appuie sur deux axes principaux :

- Le développement des grands programmes d'habitat populaire,
- Un arrêt brusque de l'extension de la ville dans le sens Nord-Sud dont l'extension lagunaire ne permet pas une telle évolution au profit de l'Ouest en direction de Modeste avec la création de la zone franche.

La question de l'habitat revêt un caractère essentiel, car le développement des quartiers informels le long des côtes permet de prendre conscience de l'aspect prépondérant du mal logement dans la ville. L'extension à long terme prévoit un développement physique des quartiers de petit Bassam, Impérial et du village de Moossou avec la modernisation et le renforcement des infrastructures de bases. Aussi, ce schéma cherche à renforcer le rôle de chef-lieu de département et de relais que devrait jouer Grand-Bassam à l'avenir, notamment dans la distribution des services et de destination touristique prisée. L'identification des zones inondables par une bonne cartographie permettra un remblayage de ces espaces qui seront à long terme destinés à l'habitation.

Le ralentissement des projets de développement, dû notamment à la crise et à la faible marge de manœuvre des autorités municipales, limite la bonne exécution de ce plan qui sera rapidement dépassé par le rythme de la croissance urbaine au début des années 2000.

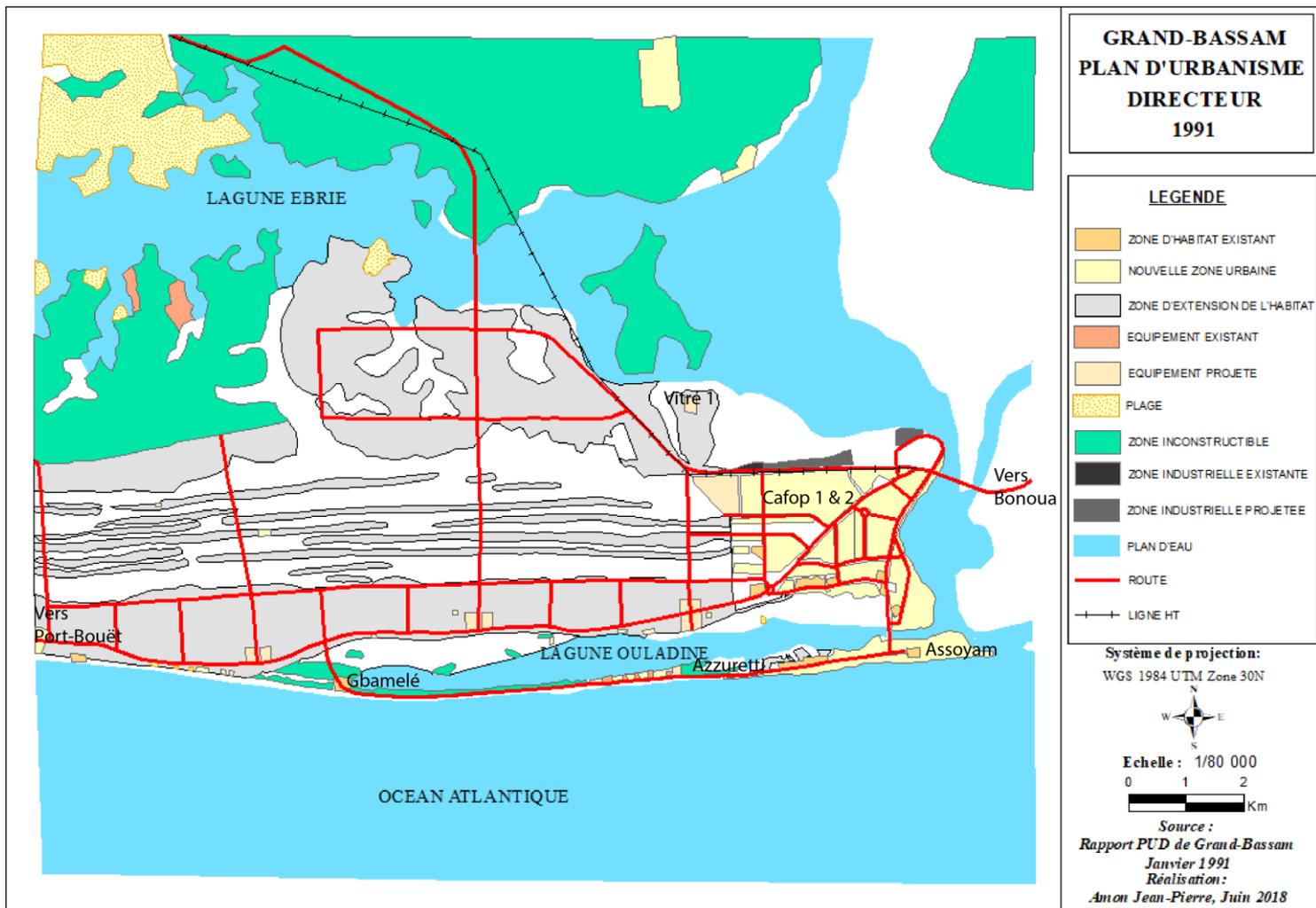


Figure 22 : Plan d'urbanisme directeur de Grand-Bassam en 1991

1.3.3 Le plan d'urbanisme de 2017

Depuis plus de 30 ans, la ville de Grand-Bassam n'a pu se doter d'un plan d'urbanisme qui couvre uniquement son territoire communal. Tous les plans de développement urbain de la ville sont pratiquement inclus dans ceux d'Abidjan et dans lesquels les problématiques urbaines intrinsèques de la ville sont occultées. En 2008, des esquisses d'étude de planification ont été projetées en collaboration entre la municipalité de Grand-Bassam et le BNETD. Malheureusement, le processus n'est pas arrivé à son terme. Par ailleurs, le Ministère en charge de l'urbanisme, de manière prospective, avait commandité à un collectif d'urbanistes, l'actualisation d'un plan d'urbanisme qui avait été initié dans le cadre du SDUGA de 2000. Ce PUD permettait de mettre en relation les communes de Port-Bouët et Grand-Bassam. Ce plan, bien qu'ayant été achevé et remis aux autorités, n'a jamais été approuvé faute

de consensus. Paradoxalement, il est relativement suivi par les aménageurs fonciers dans le cadre des lotissements en cours dans la zone. La question de la planification urbaine au niveau de la commune de Grand-Bassam se pose donc avec acuité, vu la pression dont font l'objet les terres dans cette commune périphérique d'Abidjan. En effet, compte tenu de la rareté des parcelles à Bingerville, la ville est devenue depuis 2013 la ruée des aménageurs fonciers agréés et des promoteurs immobiliers grâce à son immense réserve foncière estimée à 8400 ha. Cette question a été abordée en partie dans la récente étude d'élaboration du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan.

Ce plan a été conçu à la suite du schéma directeur d'urbanisme de 2014. Il prévoit une extension de la ville dans un périmètre de 10 km à partir du rond-point de la ville près de l'hôpital général, tout en restant en conformité avec les grandes orientations du SDUGA 2014. L'objectif de cette étude est d'orienter le développement urbain en fonction des exigences d'aménagement de l'espace et de faire face aux enjeux démographiques, environnementaux et économiques urbains. En termes d'infrastructures, le plan propose l'amélioration des voies de liaison inter-quartiers. 4 types des voies ont été programmés pour permettre une meilleure couverture viaire et un développement urbain et socio-économique de Grand-Bassam. Il s'agit du bitumage des principales voies, du rechargement de certaines voies à fort trafic, de l'ouverture de voies dans certains quartiers enclavés ou difficiles d'accès, de la projection de nouvelles voies, surtout dans les zones d'extension. En termes d'assainissement et de gestion de l'espace, plusieurs autres équipements ont été programmés : l'extension du marché, le déplacement sur d'autres sites de la prison civile et de l'hôpital général, le renforcement du statut universitaire de la ville avec l'extension de l'université Internationale de Grand-Bassam et la construction d'une seconde université.

En somme, un soin particulier est donné au diagnostic. Il semble extrêmement fouillé et se fonde sur l'idée qu'il faut comprendre les mécanismes d'urbanisation depuis son fondement si l'on veut planifier la ville de façon cohérente. Le diagnostic propose donc une série de chiffres et d'éléments qui semblent être intéressants pour la compréhension de la dynamique urbaine. Ce plan prévoit le maintien de la ZAD à Vitré II. Cette zone constitue une réserve foncière à développer ultérieurement. Elle est maintenue provisoirement dans sa destination existante tant que la nécessité de son urbanisation n'a pas été démontrée par les autorités compétentes (figure 22). Durant cette période, aucune construction, aucune vente de terrain ou lotissement dans cette zone ne peut être autorisé par quelque autorité que ce soit. L'urbanisation de cette zone est déterminée par un nouveau Plan Particulier d'Aménagement.

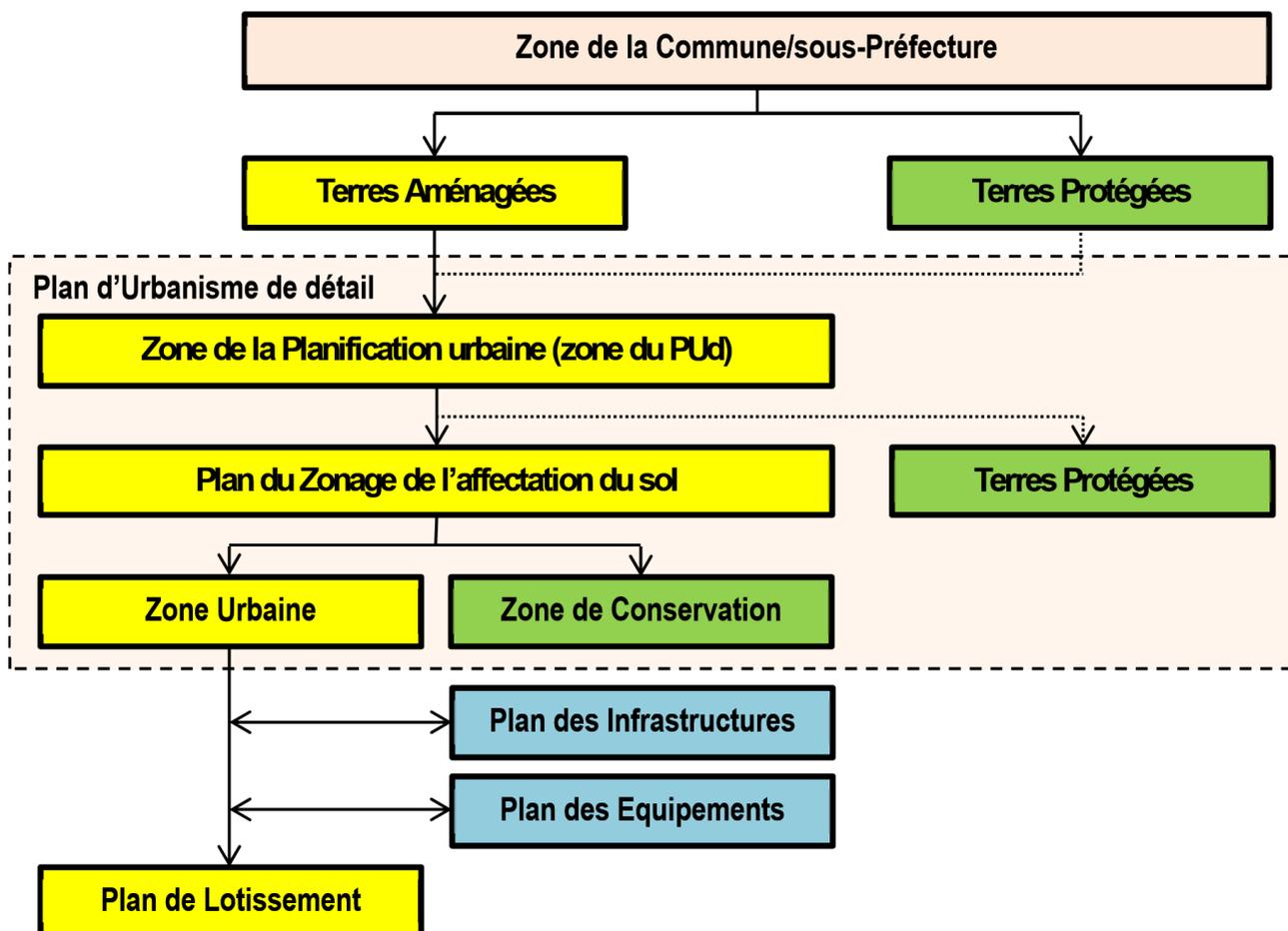


Figure 23 : Politique de base des terres aménageables (Source : Rapport SDUGA, 2015)

En dehors des limites de la zone urbaine, l'environnement naturel rural doit être conservé pour la vie rurale, y compris la production agricole et la protection des environnements naturels. Par conséquent, l'élaboration et l'approbation des plans de lotissement sont fortement restreintes en plus de l'interdiction des aménagements urbains dans ces espaces. Dans les limites de la zone urbaine, la fourniture d'infrastructures / services urbains doit être mise en œuvre en priorité.

Toutefois, les mécanismes sociaux ne sont pas clairement mis en exergue. Malgré les tentatives de faire émerger l'idée d'une planification plus moderne de la ville, le diagnostic reste classique, n'apportant rien de plus que ce que nous avons l'habitude de voir dans les autres plans. Bien que la méthodologie soit explicite et donne une valeur plus grande à ce qui est dit, mais la manière de le dire reste toujours la même. Aussi ce schéma nous situe peu sur le mode de financement et les mécanismes de mise en œuvre des projets.



Figure 24 : Plan d'urbanisme directeur de Grand-Bassam en 2017 (Rapport PUD Grand-Bassam, 2017)

1.3.4 Bilan des plans sur la structuration de l'espace

Au regard des différents plans réalisés à Grand-Bassam, la ville n'a pas connu d'évolution majeure, si ce n'est sur le plan spatial. En effet, le Bassam originel qui se cantonnait du quartier France au village N'Zima, a connu une évolution spatiale rapide depuis la construction du pont de la victoire qui a permis l'extension de plusieurs quartiers, puis la multiplication des lotissements aux alentours des villages d'Azzurety et de Modeste, jusqu'à la limite communale de Port-Bouët. Sur un ensemble de 200 lotissements réalisés à Grand-Bassam depuis l'arrivée des colons, seul 31 ont connus une approbation (voir annexe).

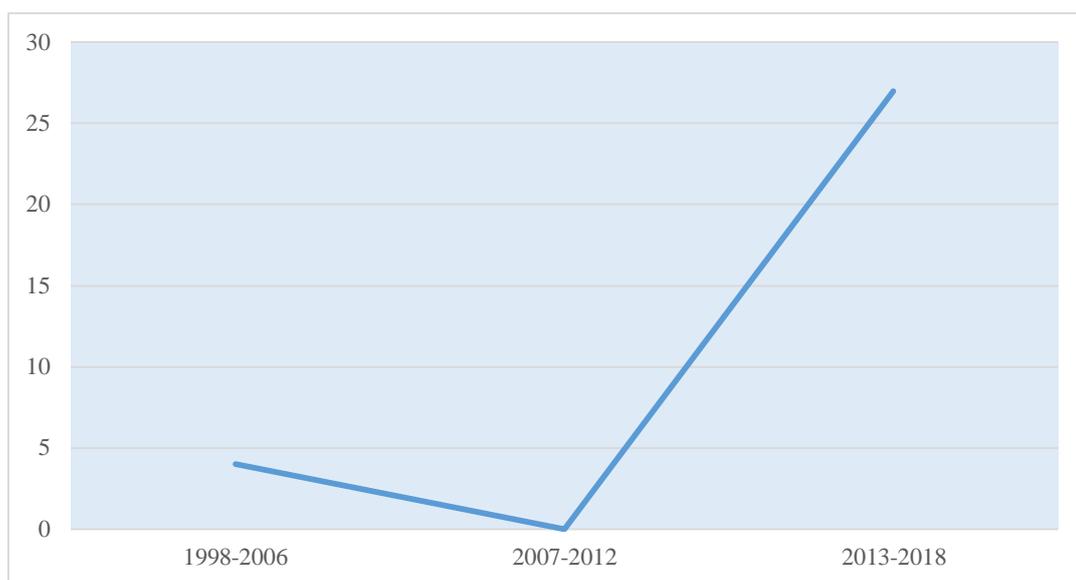


Figure 25 : Evolution des lotissements dans la commune de Grand-Bassam de 1998 à 2018

(Sources : PUD de Grand-Bassam, Services techniques de la Maire, 2018)

La figure 24 présente l'évolution des lotissements dans la commune de Grand-Bassam de 1998 à 2006. La commune n'a connu que 4 lotissements approuvés de 1998 à 2006. Cette baisse du nombre de lotissement est due à la faible dynamique urbaine que connaît la ville. Donc, pendant la période 2007 à 2012, aucun lotissement n'a été approuvé. Cependant, à la faveur de la crise post-électorale, la ville a connu un flux massif de population. Elle est de ce fait devenue le second front d'urbanisation du Grand Abidjan après Bingerville, vu les lotissements approuvés entre 2013 et 2018 et qui se chiffrent à 27.

Ces lotissements sont souvent réalisés sans VRD. Comme dans l'ensemble des villes étudiées, les morcellements abusifs de lotissements déjà approuvés et la non mise en œuvre d'étude de VRD auront pour conséquence une dégradation de l'environnement naturel (photo 19).



Photo 19 : Construction d'une maison dans le lit du canal conséquence des rajouts sur le plan de lotissement approuvé de Mockeyville à Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)

En effet, environ 60% de la superficie du lotissement de Mockeyville, approuvé en 1998, est en partie inondable. Pour être habitable, cette partie de la ville a subi plusieurs aménagements depuis 1990. Cependant, des promoteurs véreux, avec le concours de l'administration, vont modifier ce plan et faire des rajouts dans certaines parties inondables afin de les revendre. Cette manière peu commode de planifier la ville sera à l'origine de plusieurs plaintes auprès des autorités municipales pour cause d'inondation. Face à ces plaintes récurrentes, la municipalité reste impuissante car les études VRD demande de gros investissements que le maigre budget communal n'arrive pas à couvrir.

Néanmoins, ces dernières années, dans le cadre des schémas directeurs de 2000 et 2014 d'importants projets de développement permettront à la ville de connaître un rayonnement :

- La zone franche VITIB (en cours)
- L'autoroute de Port-Bouët à Grand-Bassam (achevée en 2015)
- L'inscription de la ville à la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO (achevée en 2012).

Le tableau 6 illustre les principaux projets stratégiques réalisés dans le cadre des schémas directeurs d'urbanisme 2000 et 2014.

Tableau 6 : Principaux projets stratégiques réalisés ou en étude dans la cadre des PUD de 2000 et de 2030 à Grand-Bassam

Projet	État d'avancement	Recommandation
Parc d'exposition	Pas mis en œuvre	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur de 2030
Développement de l'artisanat	Site réaffecté, zone de développement mixte	Identifier des sites de remplacement dans le DAA
Zone franche (VITIB)	Mise en œuvre	Sud/Ouest
Autoroute Port-Bouët - Grand-Bassam	Achevée	Sud/Ouest
Routes à moyen et long terme, et ponts, y compris l'autoroute côtière	Pas mises en œuvre	Tracé évalué pour le Schéma Directeur 2030
Liaison ferroviaire nord - sud	Itinéraire secondaire à l'étude	Réalisation dans le cadre du Schéma Directeur 2030

Source : Mission d'étude de la JICA, 2015

En effet, plusieurs projets ont été inscrits à l'ordre du jour dans l'écriture des termes de références (TDR) dans le cadre du schéma directeur de 2000. Faute de moyens financiers et d'une réelle volonté politique mêlée à une longue crise militaro-politique, ces projets ont rapidement laissés place aux priorités de règlement de crise due à la situation qui prévalait à l'époque. Ce plan devenu obsolète, il a fallu repenser le système de planification afin de mieux l'adapter aux réalités actuelles. Ainsi, certains projets issus du schéma directeur de 2000 qui n'ont pas été mis en œuvre, ont été reconduits. Le projet de l'autoroute Port-Bouët – Grand-Bassam est achevé et quand à la zone franche, elle est en cours d'exécution. De nouveaux projets ont été inscrits à l'ordre du jour dans le cadre du schéma directeur de 2014. Des efforts ont été entrepris auprès des bailleurs de fond afin de trouver les ressources financières nécessaires pour la réalisation de ces projets.

2. EVOLUTION DE LA TRAME URBAINE DES VILLES DE GRAND-BASSAM, D'ANYAMA ET DE BINGERVILLE ET LEUR IMPACT SUR L'ESPACE DU GRAND ABIDJAN

L'étude de l'occupation de l'espace révèle les mécanismes du développement spatial des villes étudiées dans le temps, afin de voir dans quelle mesure la compréhension de ces mécanismes peut permettre de tirer des enseignements pour l'avenir. Afin d'arriver à cette conclusion, l'étude va s'appuyer sur les plans d'urbanisme antérieurs, en l'occurrence :

Pour la ville d'Anyama : le PUD de 1991, les plans guide 2000 et 2009, les images Landsat P196r56 du 25/12/1988 et du 09/02/2000 et les images spot 7 du 06/04/2016. Pour la ville de Grand-Bassam : les PUD de 1991 et 2017, le plan guide de 2000, les images Landsat P196r56 du 25/12/1988 et 25/02/2000 et les images Spot 7 du 14/02/2017. Pour la ville de Bingerville : les PUD de 1991 et 2015, le plan guide 2000, les images Landsat P196r56 du 19/02/1906, du 23/02/1937, 18/02/1986 et du 2/02/2000 et les images Spot 7 du 14/02/2017.

L'évolution des sols est analysée pour les années 1980 à 1990, 1990 à 2000 et de 2000 à nos jours. Ces dates ont été choisies en fonction de la documentation disponible (photos aériennes et recensements) ; mais aussi parce qu'à cette époque, la dynamique de ces villes en 1986, 2000 et 2015 était similaire à celle constatée respectivement aux dates précédentes. Les plans d'occupation des sols de 1996 et 2015, ainsi que les photos aériennes de 1988 ont permis de déterminer l'évolution de la tâche urbaine dans les villes étudiées. L'étude a abouti à la conception de plusieurs cartes qui donnent une idée précise sur l'évolution des villes durant ces 38 dernières années. L'étude fournit une version simplifiée pour l'analyse des sols se basant sur les terrains urbains, les équipements, l'habitat, les activités économiques, l'agriculture, les implantations marginaux et les services publics.

Nous avons procédé à une compilation de ces données dont le résultat, pour l'ensemble des trois villes étudiées, se présente comme suit :

Tableau 7 : Evolution de l'occupation du sol par année selon la population des villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam (Population en milliers, superficie en hectare)

Communes	Population en 1988	Population en 1998	Population en 2014	Superficie en 1980	Superficie en 2000	Superficie en 2017
Anyama	72.000	95.169	148.962	936	1649	2846
Grand-Bassam	47.000	58.307	84.028	608	839	1819
Bingerville	39.000	47.180	91.319	421	488	1228

Sources : RGPH 1988, 1998 et 2014, Images Landsat P196r56 de 1980, 2000 et 2017

Il ressort de l'analyse du tableau 7 que l'espace d'étude est en perpétuelle mutation. La ville qui connaît l'étalement spatial le plus important est Anyama. En 20 ans, sa superficie a quasiment doublé, ainsi que le nombre de la population ; alors que celle de Bingerville et de Grand-Bassam évoluent très lentement au début des années 1990. Ce n'est qu'à partir de 2000 que ces deux villes connaîtront une évolution avec des superficies qui triplent et une population en forte croissance.

2.1 Les étapes de l'évolution spatiale de la ville de Grand-Bassam

2.1.1 Evolution spatiale de la ville de 1980 à 1990

C'est la période de la densification des nouveaux quartiers (Congo, Château) et de l'ancien quartier Impérial. La construction du pont de Moossou qui aboutit à la création de la voie express Abidjan-Bassam dans les années 1970, sera à l'origine de la densification de ces nouveaux quartiers, le long de cette voie de communication. Mockeyville et Cafop 1&2 nouvellement créés, restent très peu occupés. Cette densification des nouveaux quartiers se poursuit jusqu'en 1985, où elle connaît une longue période de stagnation.

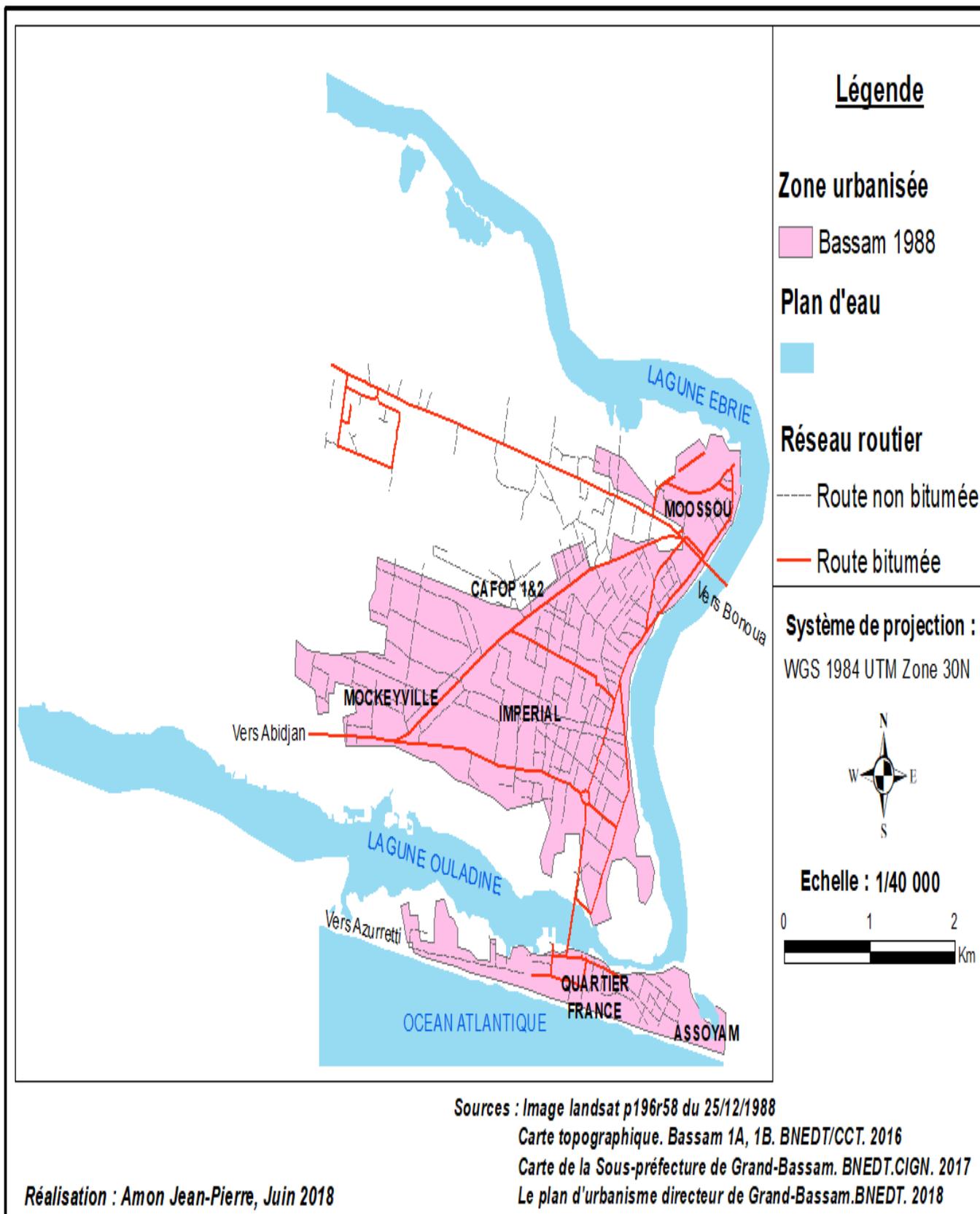


Figure 26 : Carte d'évolution de Grand-Bassam de 1980 à 1990

2.1.2 Evolution spatiale de 1990 à 2000

Cette période est marquée par une densification des quartiers Mockeyville et Cafop 1&2. Contrairement à la période précédente qui montrait une occupation Nord-Sud, le fait urbain se développe maintenant dans les marges Est-Ouest de la ville, le long de la voie Express Abidjan-Bassam.

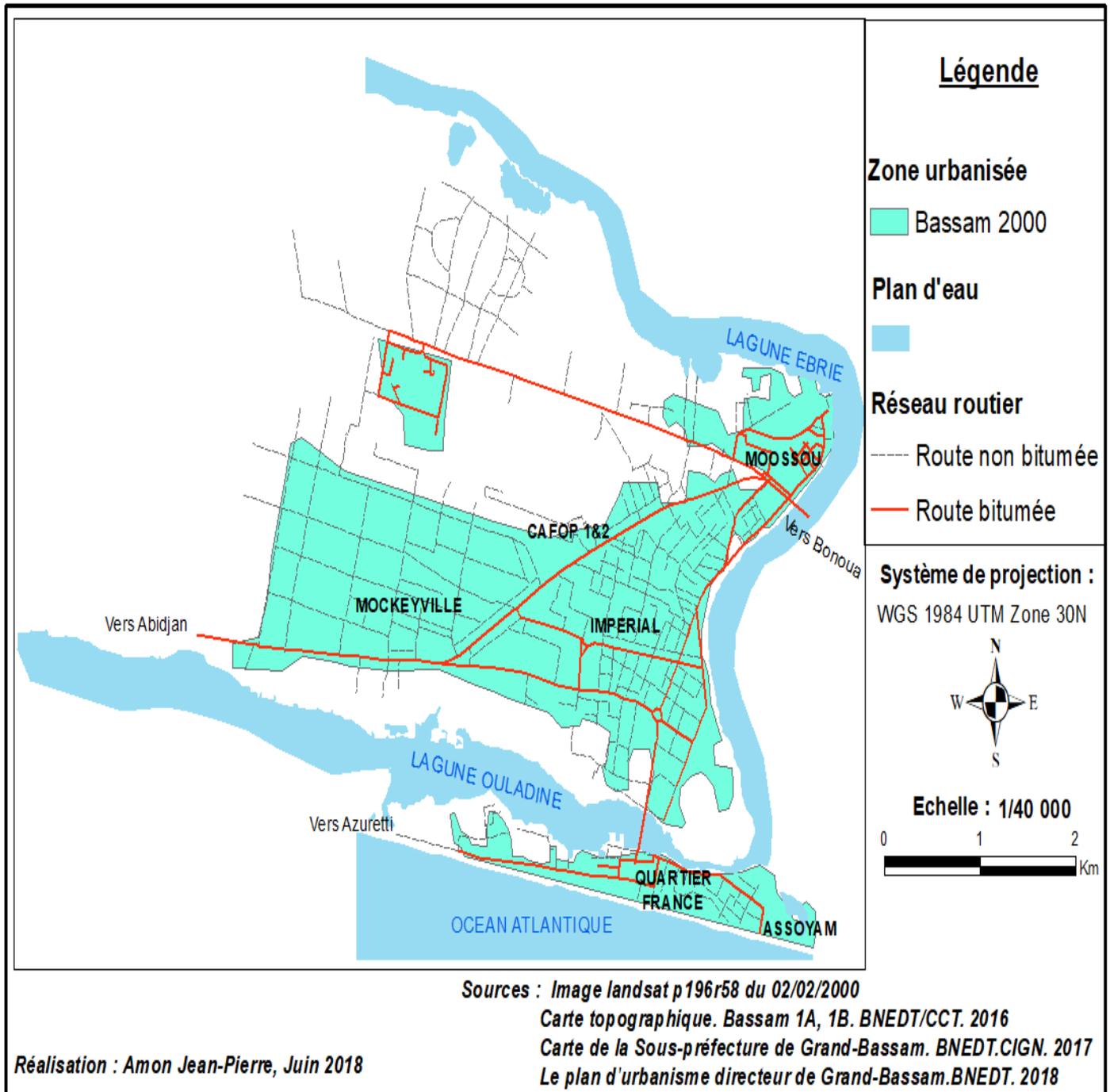


Figure 27 : Carte d'évolution de Grand-Bassam de 1990 à 2000

2.1.3 Evolution spatiale de 2000 à nos jours

Avec la pression démographique, la saturation d'Abidjan et la rareté des disponibilités foncières à Bingerville, Grand Bassam a récemment amorcé une nouvelle phase de son évolution spatiale. Cette ville historique et touristique tend à devenir une cité dortoir pour les Abidjanais du fait de sa proximité avec la capitale économique et de la multiplication des lotissements. Ainsi, à la faveur de la crise post-électorale de 2011, la ville a connu un flux massif de population. En effet, bien que très proche de la capitale, cette ville a été épargnée par les violences qui ont touché la ville d'Abidjan. Aussi, la ruée des opérations immobilières telles que SCI les Rosiers et Abri 2000 dans la partie Ouest de la ville ont favorisé le développement d'une bourgeoisie à la lisière de sa limite avec la commune de Port-Bouët. Construites pour la plupart en RDC et R+1, ces villes sont du style contemporain allant du social au haut standing, en passant par l'économique et le moyen standing (photo 20).



Photo 20 : Habitat de haut standing à l'entrée de Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)

Cette dynamique spatiale a eu des répercussions sur le prix du mètre carré des terrains à bâtir, passant de 3.000F au début des années 2000, à plus de 20.000F aujourd'hui. Cette hausse spectaculaire du fait de la forte demande de lots s'applique généralement dans les nouveaux lotissements. Par ailleurs, la réalisation dans la ville du projet de la zone franche des biotechnologies et des Technologies de l'information et de la Communication depuis 2008, constitue le début d'une reconversion de Grand-Bassam en une nouvelle zone économique.

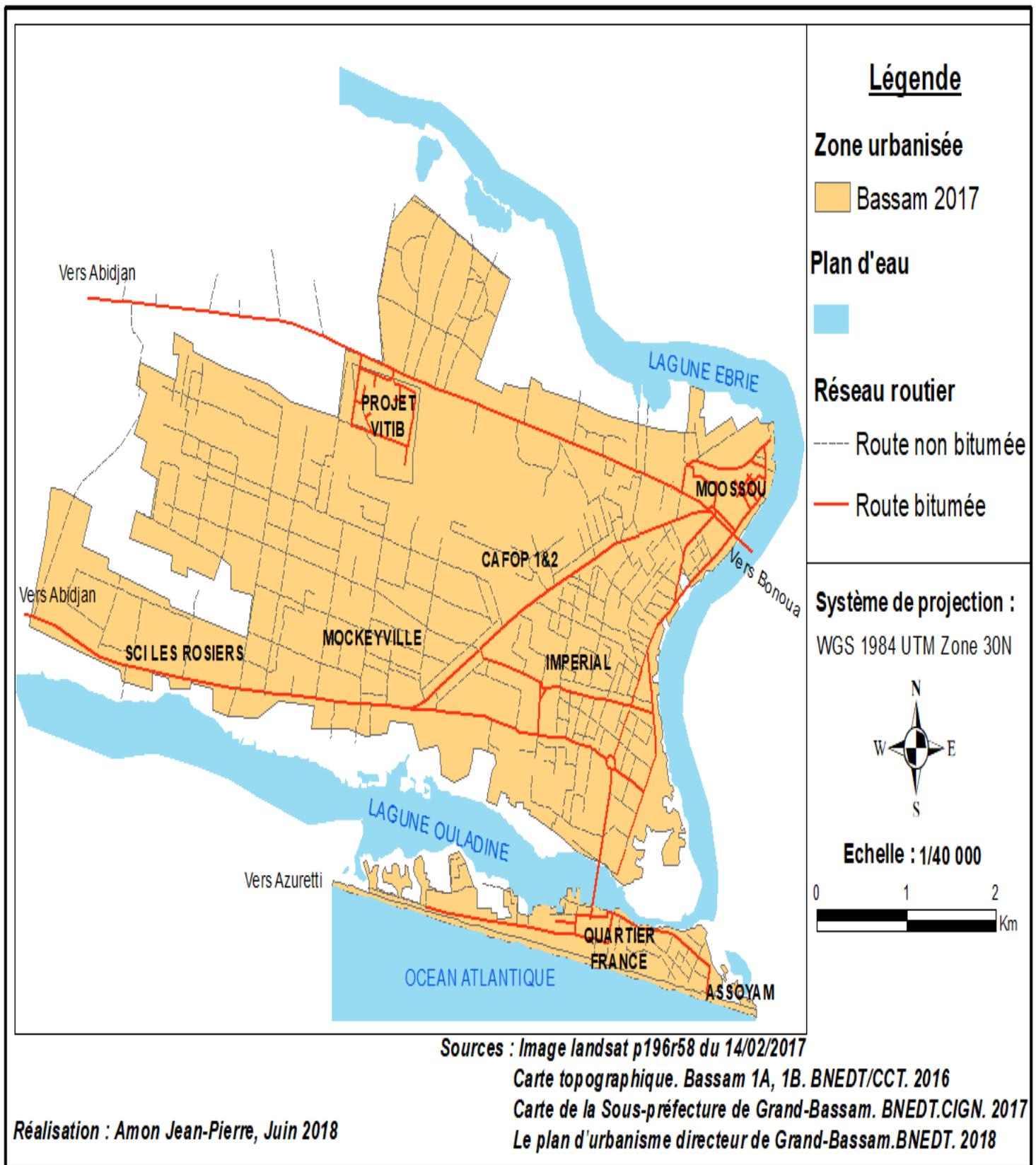


Figure 28 : Carte de l'évolution de Grand-Bassam de 2000 à 2017

2.1.4 Synthèse de l'évolution spatiale de la ville de 1980 à nos jours

Avec la présence de forts et des grandes maisons de commerce, la ville de Grand-Bassam, a longtemps vécu du commerce qui était la principale source de revenus des colons. Les planificateurs de l'époque n'ayant pas diversifié l'économie de la jeune capitale avec la grande épidémie de fièvre jaune, Grand-Bassam commença à perdre son rayonnement. Deux faits majeurs vont accélérer le déclin de la ville :

- La construction du wharf de Port-Bouët en 1931
- L'ouverture d'un nouveau port en eau profonde, celui d'Abidjan après le percement du canal de Vridi.

Ces nouvelles infrastructures auront pour conséquence le déplacement du poumon de l'économie de traite et des grandes maisons de commerce de Grand-Bassam à Abidjan, tête de ligne du chemin de fer Abidjan-Niger. Ce départ volontaire s'est opéré sans que l'administration coloniale « *n'assure le service après-vente* ». Cela suppose que l'administration coloniale devrait en principe mettre en place une politique de développement axée sur les potentialités de la ville afin de toujours maintenir son attractivité. Malheureusement, cette politique ne verra pas le jour. Dès lors, la ville sombre dans une longue léthargie. Les nombreux bâtiments, témoins de la grandeur passée de Grand-Bassam et dont l'architecture est caractéristique de la période coloniale, sont pratiquement tous en ruine (photo 21).



Photo 21 : Vue d'un ancien bâtiment colonial en ruine à Grand-Bassam au quartier France
(Source : Notre enquête, 2018)

L'acte final de ce déclin fut le transfert, en 1934 de la capitale à Abidjan, suivi du palais de justice en 1954 qui faisait de Grand-Bassam la capitale judiciaire de la colonie. La ville s'est ensuite développée avec un habitat majoritairement évolutif dans les zones périphériques du quartier Impérial et qui s'est peu à peu phagocyté à l'ensemble de la ville.

L'indépendance, puis l'avènement de la communalisation en 1980 n'ont pas permis de rattraper le tir. Pire, les disparités se sont accentuées entre quartier commerçant, village N'Zima et quartier résidentiel.

Avec une urbanisation de plus en plus forte et prédatrice d'espace, les pouvoirs publics n'ont pas su résoudre les énormes difficultés auxquelles est confrontée la ville depuis le transfert de la capitale. Les planificateurs, faute de moyens et de réelles initiatives, n'ont pas su planifier la ville. La planification existante est une succession de lotissements qui s'étendent à perte de vue et dont les approbations ne suivent aucun plan d'urbanisme de détail (photo 22). Cette tendance à laisser faire, créé de nombreux conflits fonciers dans la périphérie des communes de Port-Bouët et Grand-Bassam et dont le cas le plus récent est celui d'Abouabou (Aloko et al, 2017). En effet, face à l'avancée incontrôlée de la ville d'Abidjan et forts du droit coutumier qui les protègent, les Ebriés d'Abouabou procèdent à plusieurs lotissements en vue de sauvegarder leurs patrimoines fonciers.



Photo 22 : Vue aérienne de l'opération immobilière « Les Rosiers » à l'entrée de Grand-Bassam
(Source : Rapport PUD de Grand-Bassam, 2017)

La plupart de ces lotissements sont initiés par les villageois en accord avec les promoteurs privés qui n'ont aucune maîtrise de la gestion spatiale. Ces plans de lotissement sont ainsi

envoyés au ministère de la construction pour être approuvés. Selon la procédure, un lotissement avant d'être approuvé, doit respecter le plan d'urbanisme de détail et avoir au moins un plan de VRD. Tous les facteurs cités démontrent de la fragilité du système de planification qui se fait à priori sans plan d'urbanisme de détail, avec de nombreuses conséquences pour l'avenir.

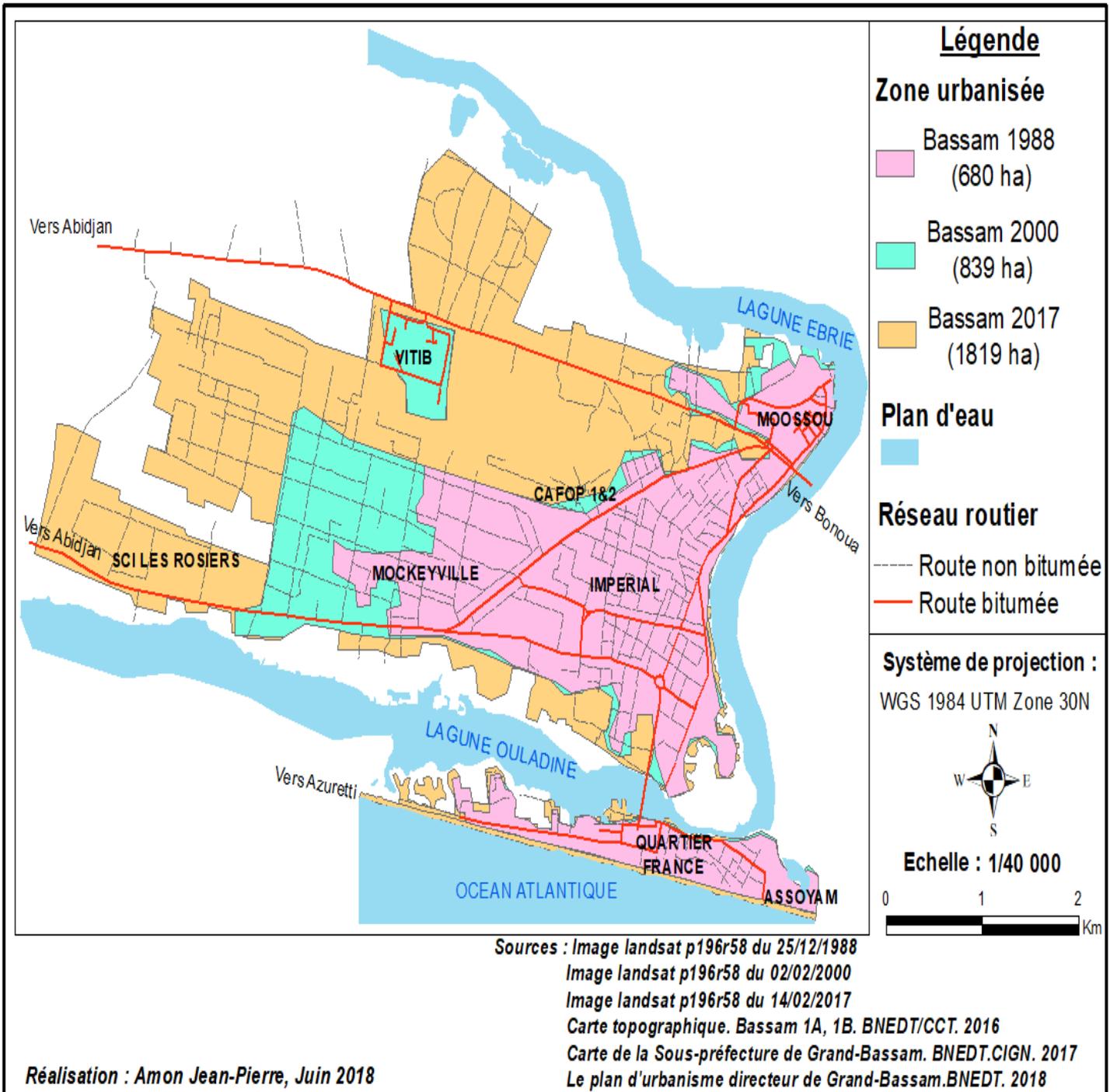


Figure 29 : Carte de synthèse de l'évolution de la ville de Grand-Bassam de 1980 en 2017

2.2 Les étapes de l'évolution spatiale de la ville d'Anyama

2.2.1 Evolution de la ville de 1980 en 1990

La tâche urbaine de la ville s'étire le long des voies de communication dans le sens Nord-Sud. L'évolution des rails attire une population de plus en plus nombreuse le long de cette voie. Autour de ces voies, sont bâtis les 5 cinq premiers quartiers de la ville : Schneider au nord, quartier Gare au centre, Christiankoi 1&2 au sud et Dzonsonkoi qui commence à se développer à l'est. On constate une densification de tous ces quartiers existants jusqu'en 1990.

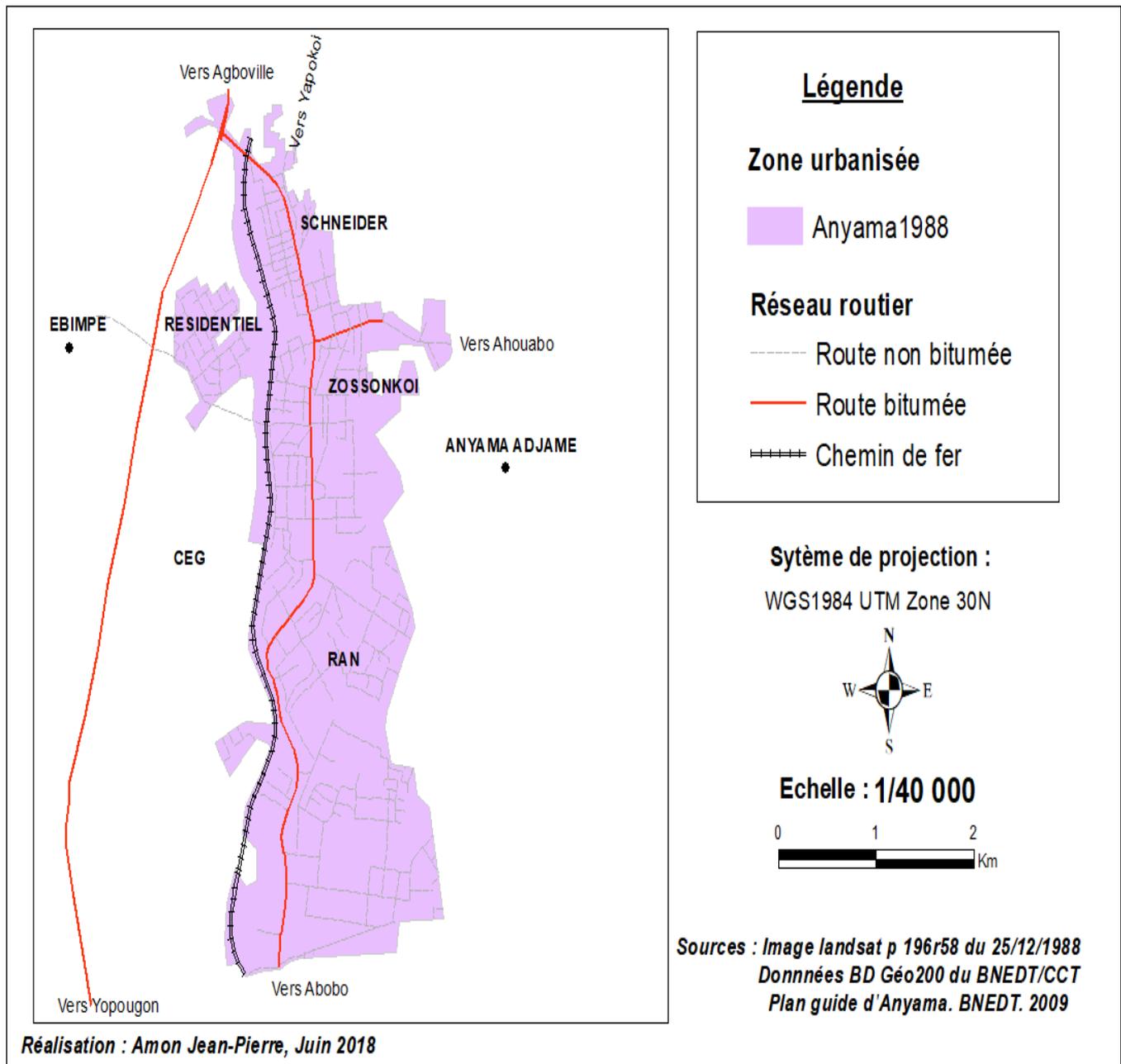


Figure 30 : Carte d'évolution d'Anyama de 1980 à 1990

2.2.2 Evolution de la ville de 1990 en 2000

La tâche urbaine de la ville extraite des photos aériennes Landsat 2000 montre que son évolution se poursuit tout le long des voies de communication. Cependant, on constate une évolution qui se développe plus à l'Est, au sud de Dzonsonkoi. Elle est liée à une forte croissance de la population qui est passée de 72.000 habitants en 1988 à 95.169 en 1998. Le quartier PK 18 se développe en direction d'Abobo. Le tableau 8 indique le nombre de nouveaux quartiers créés pendant cette période. Le constat, est que l'évolution du fait urbain est tirée par la croissance démographique de la grande commune voisine d'Abobo.

Tableau 8 : Nombre de nouveaux quartiers créés à Anyama de 1985 à 2002

1985		1993		2002	
Quartiers	Nombre	Quartiers	Nombre	Quartiers	Nombre
Schneider	1	Schneider	1	Schneider	1
Gare	2	Gare	2	Gare	2
Christiankoi 1	3	Christiankoi 1	3	Christiankoi 1	3
Christiankoi 2	4	Christiankoi 2	4	Christiankoi 2	4
Dzonsonkoi	5	Dzonsonkoi	5	Dzonsonkoi	5
Sous-Préfecture (Résidentiel)	6	Sous-Préfecture (Résidentiel)	6	Sous-Préfecture (Résidentiel)	6
RAN	7	RAN	7	RAN	7
Palmeraie	8	Palmeraie	8	Palmeraie	8
CEG	9	CEG	9	CEG	9
		Maternité (St Michel)	10	Maternité (St Michel)	10
		PK 18	11	PK 18	11
		PK 18 Extension	12	PK 18 Extension	12
				Blankro	13
				Scierie	14
				CEG Extension	15

Sources : Rapport PUD, 1987, Services Techniques, 2000

De 09 quartiers en 1985, la ville est passée à 15 quartiers en 2002. En l'espace de 17 ans, le noyau urbain a donc enregistré six nouveaux quartiers, passant ainsi de 72.000 habitants en

1988 à 95.000 habitants en 1998. Ces quartiers sont liés aux migrations massives de populations Malinké venues s'installer à Anyama, suite à l'essor de la culture de la cola.

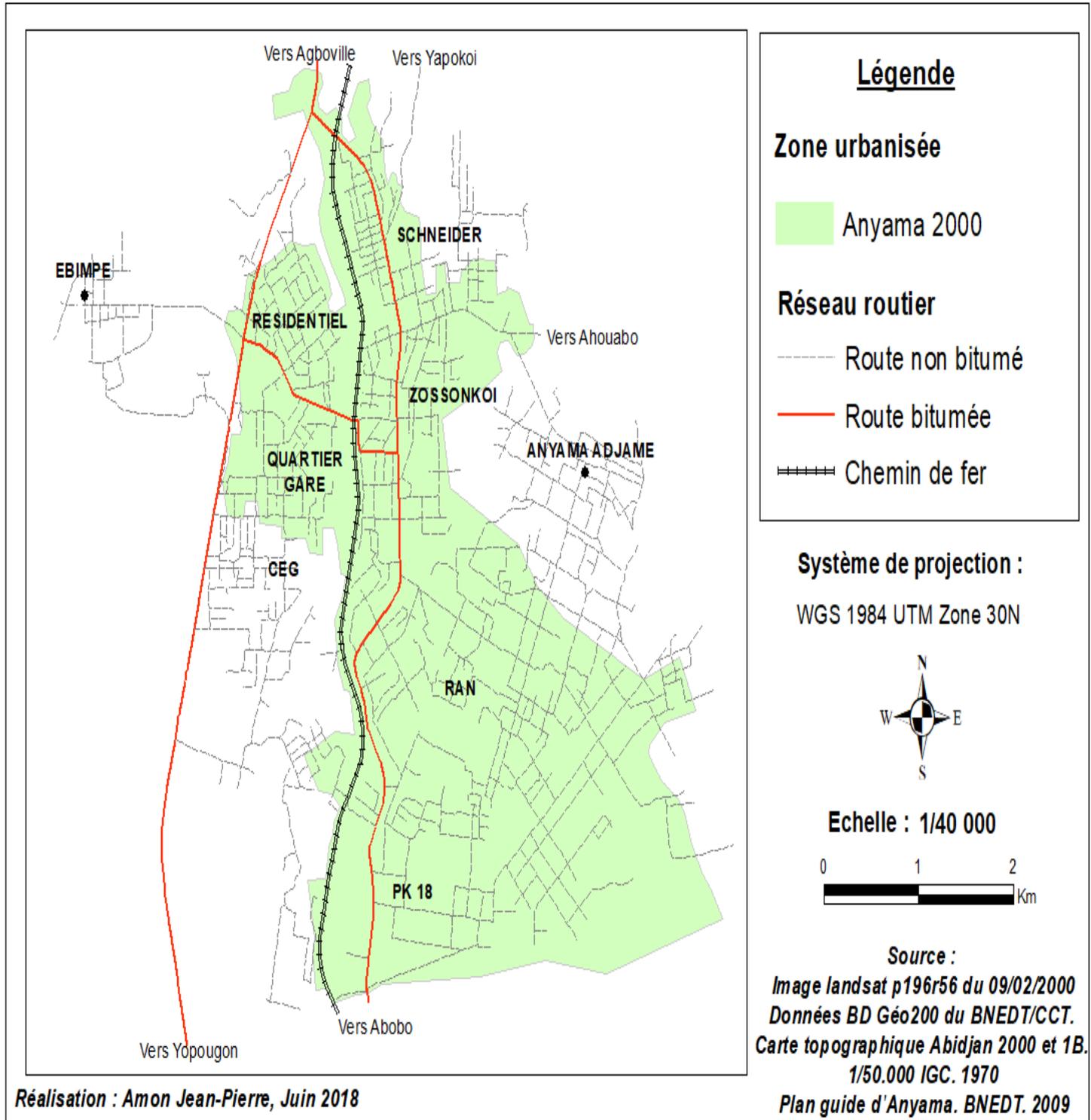


Figure 31 : Carte de l'évolution d'Anyama de 1990 à 2000

2.2.3 Evolution de la ville de 2000 à nos jours

Pendant cette période, la densification des quartiers existants se poursuit avec une évolution qui se fait de plus en plus d'Est en Ouest. Cette extension est consécutive à une évolution démographique non maîtrisée. Ainsi durant la période 1998 à 2014, la population est passée de 95.169 à 148.962 habitants. Ceux-ci vont créer des espaces illégaux, ce qui donne naissance à une *bidonvilisation* à l'Est de la ville, du quartier PK18 à Derrière Rail.

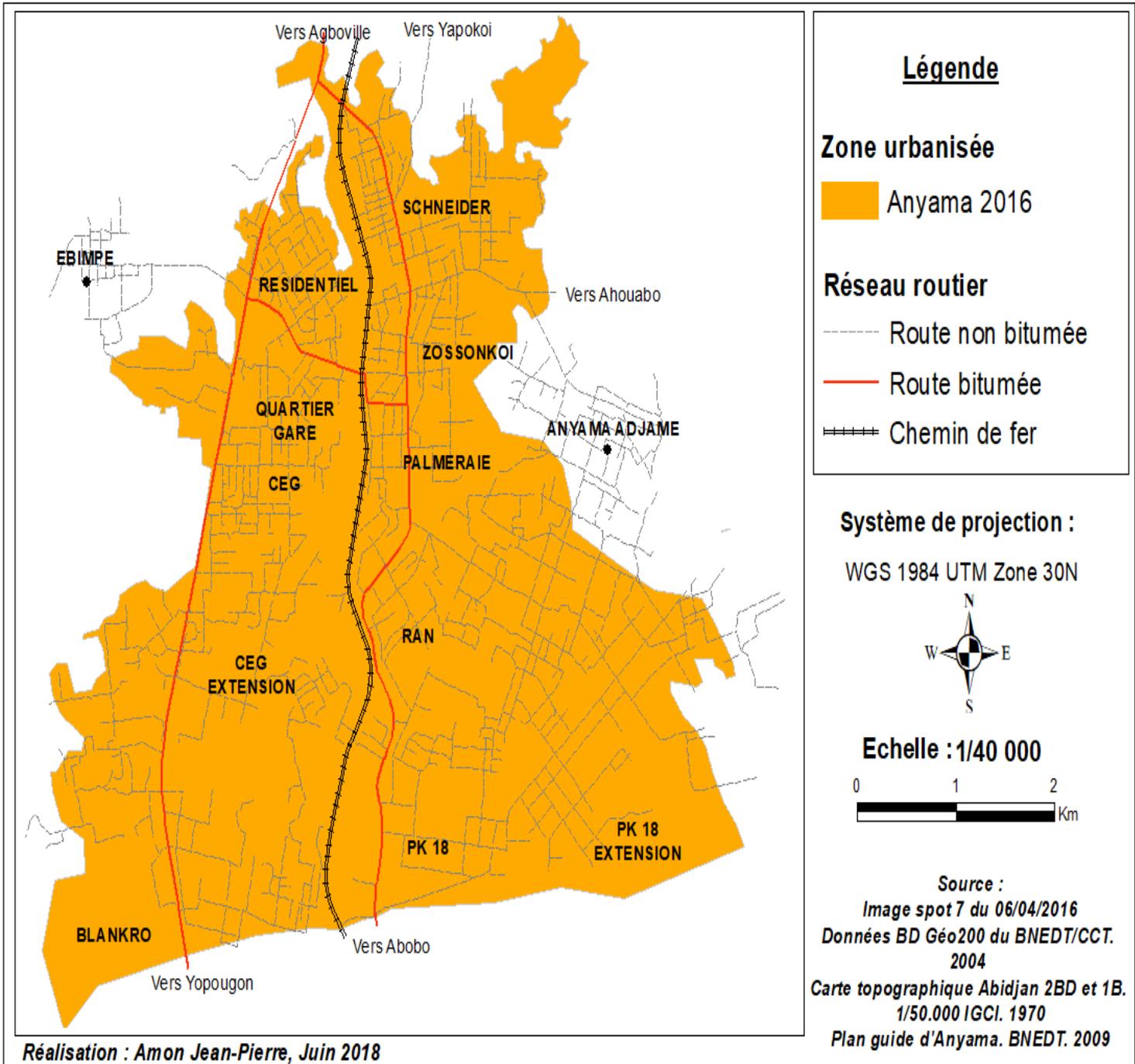


Figure 32 : Carte de l'évolution d'Anyama de 2000 à 2017

2.2.4 Synthèse de l'évolution spatiale de la ville de 1980 à nos jours

Contrairement aux deux autres villes, ce n'est qu'à partir des années 1980 que le fait urbain commence à prendre de l'ampleur. La synthèse de l'évolution de la tâche urbaine montre un développement rapide de la ville à partir de 1985. Cette évolution s'est faite le long des voies de communication. A partir de 2000, elle s'est étendue dans le sens Est-Ouest, vers la commune d'Abobo. Le développement du rail au début des années 1950 a donné un essor considérable au commerce qui reste aujourd'hui le poumon économique de la ville. En effet, l'expansion du commerce de la cola, principale culture de la région, est à l'origine de cette évolution qui a non seulement contribué à l'augmentation rapide de la population, mais également, à étendre considérablement le noyau urbain de la ville. Anyama est qualifiée de « *Cité de la cola* » ; le commerce de ce produit agricole est la première activité économique de la ville.

Aujourd'hui, l'importance du foncier dans les villes environnantes d'Abidjan ont fait de cette ville un centre névralgique de l'activité foncière dans le Grand Abidjan. Le projet de construction du stade olympique qui a débuté en 2015, à la faveur du choix de la Côte d'Ivoire pour l'organisation de la coupe d'Afrique des nations de 2021, a permis à la ville de bénéficier de quelques infrastructures, notamment le reprofilage de certaines voies.

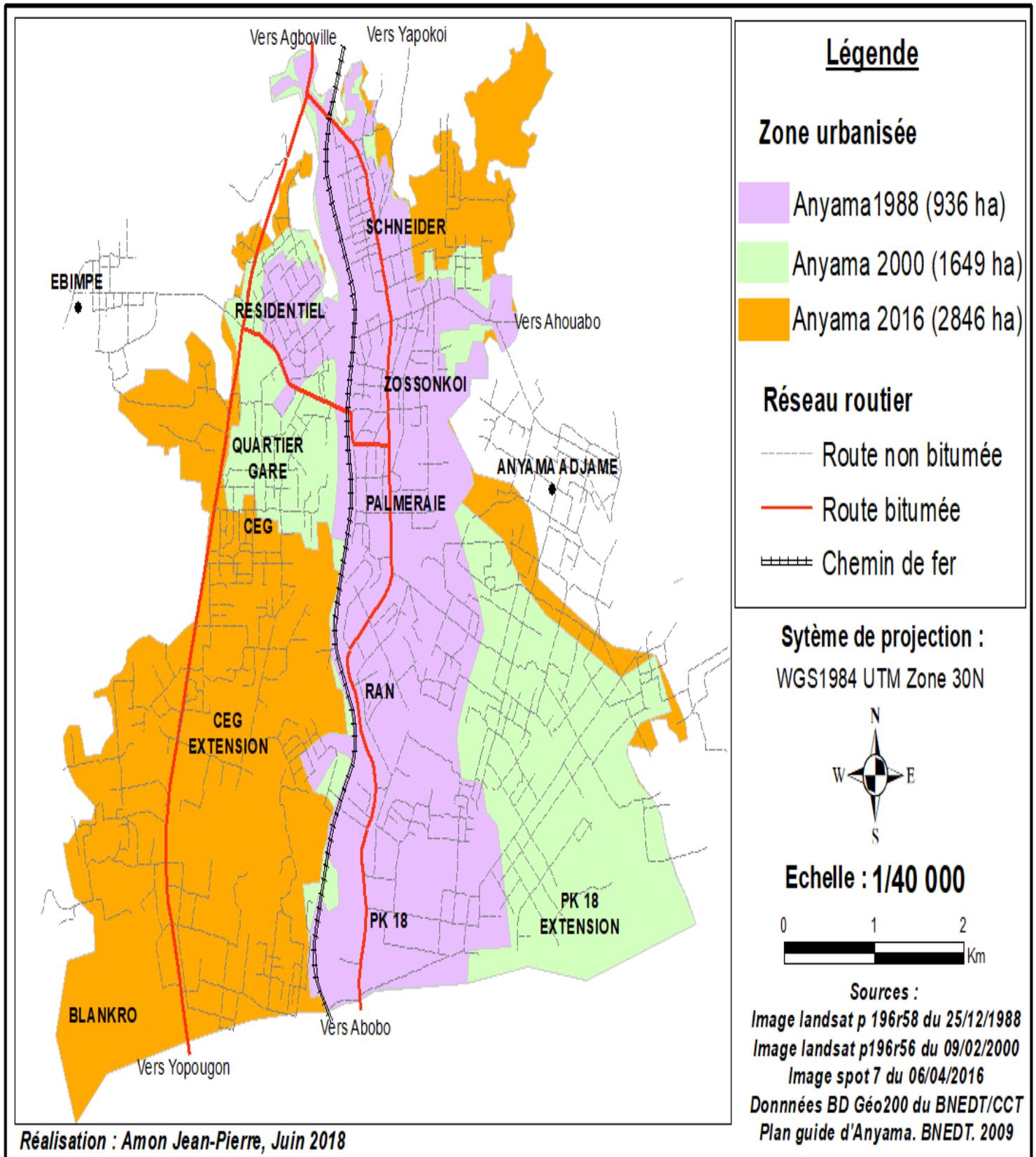


Figure 33 : Carte de synthèse de l'évolution d'Anyama de 1980 à 2017

2.3 Les étapes de l'évolution spatiale de la ville de Bingerville

2.3.1 Evolution de Bingerville de 1905 à 1937

L'espace urbain ne couvrait qu'une superficie de 22,68 hectares et était composé de deux espaces habités le plateau (la ville blanche) et Gbagba (bourgade indigène) qui abritait « *les populations noires* ». L'aménagement de cette cité a pris un aspect de ville écologique avec la création en 1900 du jardin botanique, sous l'impulsion du botaniste Jolly. La construction du musée Charles Combes en 1930 marque encore plus le caractère occidental de la ville. A l'opposé de cette partie de la ville européanisée, se trouvait le quartier *indigène*, aujourd'hui Gbagba Il est marqué par une forte précarité et une pauvreté endémique.

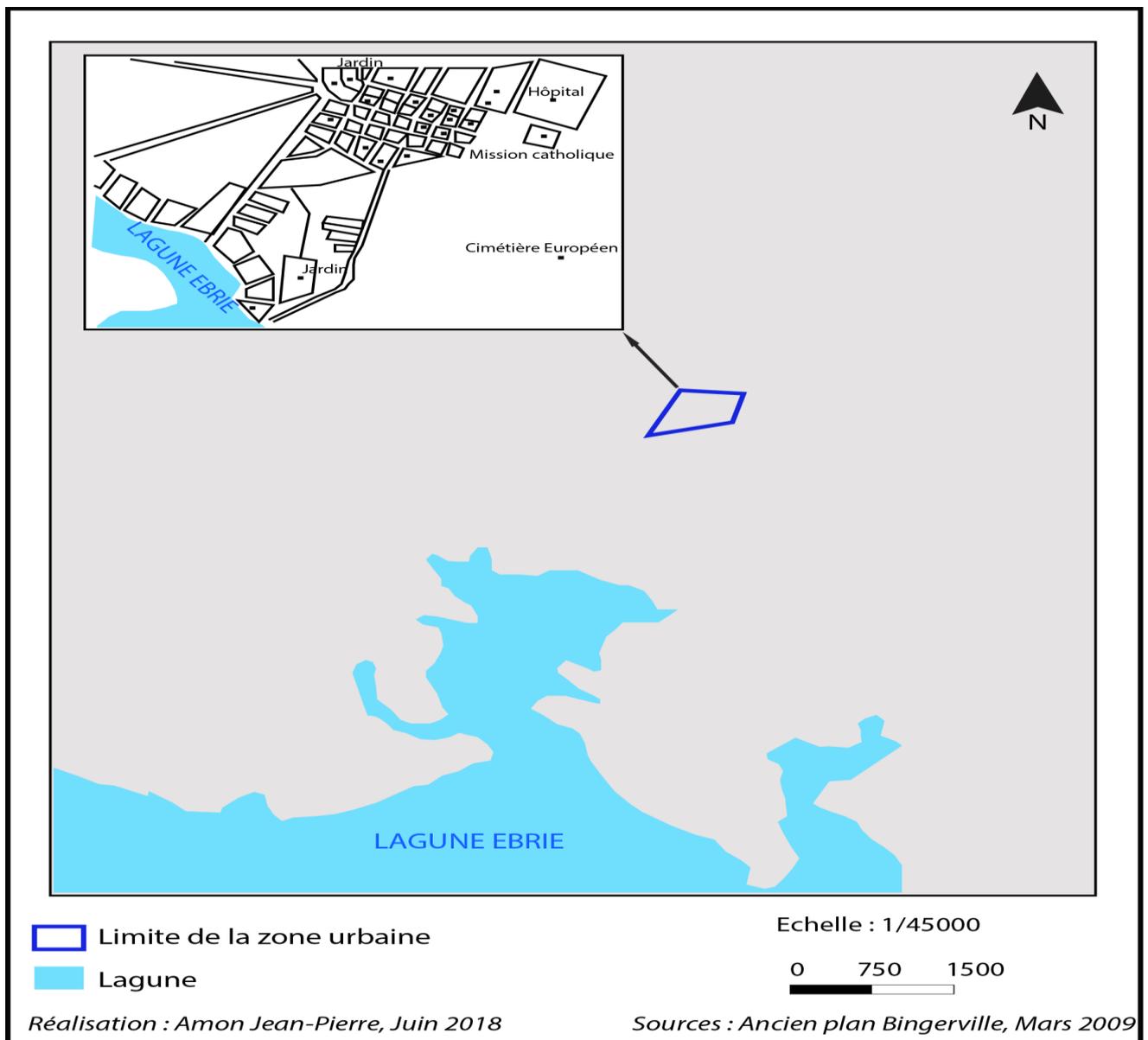


Figure 34 : Carte de Bingerville en 1905

2.3.2 L'évolution de la ville de 1937 à 1980

La ville connaîtra une croissance grâce aux nombreux équipements socio-éducatifs. Ainsi, de nombreux quartiers vont s'ajouter au paysage urbain : Blanchon, Harris, Résidentiel. Ils répondent à la politique de l'Etat Ivoirien de créer des terrains urbains et des logements pour les nombreux fonctionnaires, d'où les opérations SICOGI 1 et 2 en 1976, les résidences Coulibaly et Gbagba en 1975. Le quartier administratif conserve sa bonne physionomie marquée par une trame urbaine bien agencée et par la solidité de ses constructions.

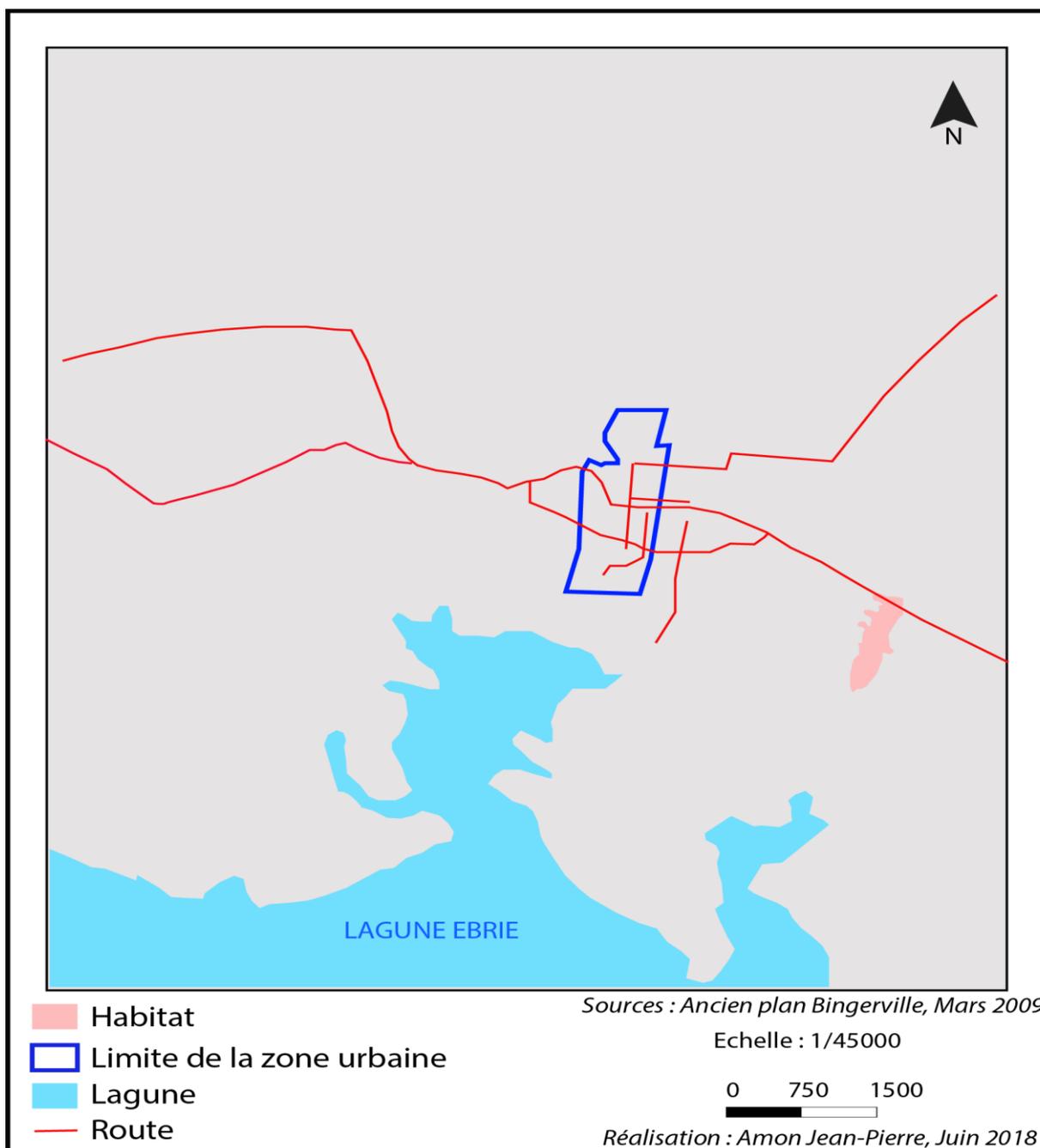


Figure 35 : Plan de l'évolution de Bingerville de 1937 à 1980

2.3.3 Evolution de la ville de 1980 en 1990

Pendant cette période, l'espace urbain va croître lentement. La dynamique urbaine se développe dans le quartier administratif de la ville. Le quartier « *indigène* » Gbagba reste encore sous équipé. Le paysage urbain voit se densifier progressivement les nouveaux quartiers tels que Blanchon, Harris, Résidentiel qui sont des zones peu habitées. Des nouveaux lotissements sont créés un peu plus à l'ouest vers Akouai-Santé par les promotions immobilières, mais ces zones restent inhabitées.

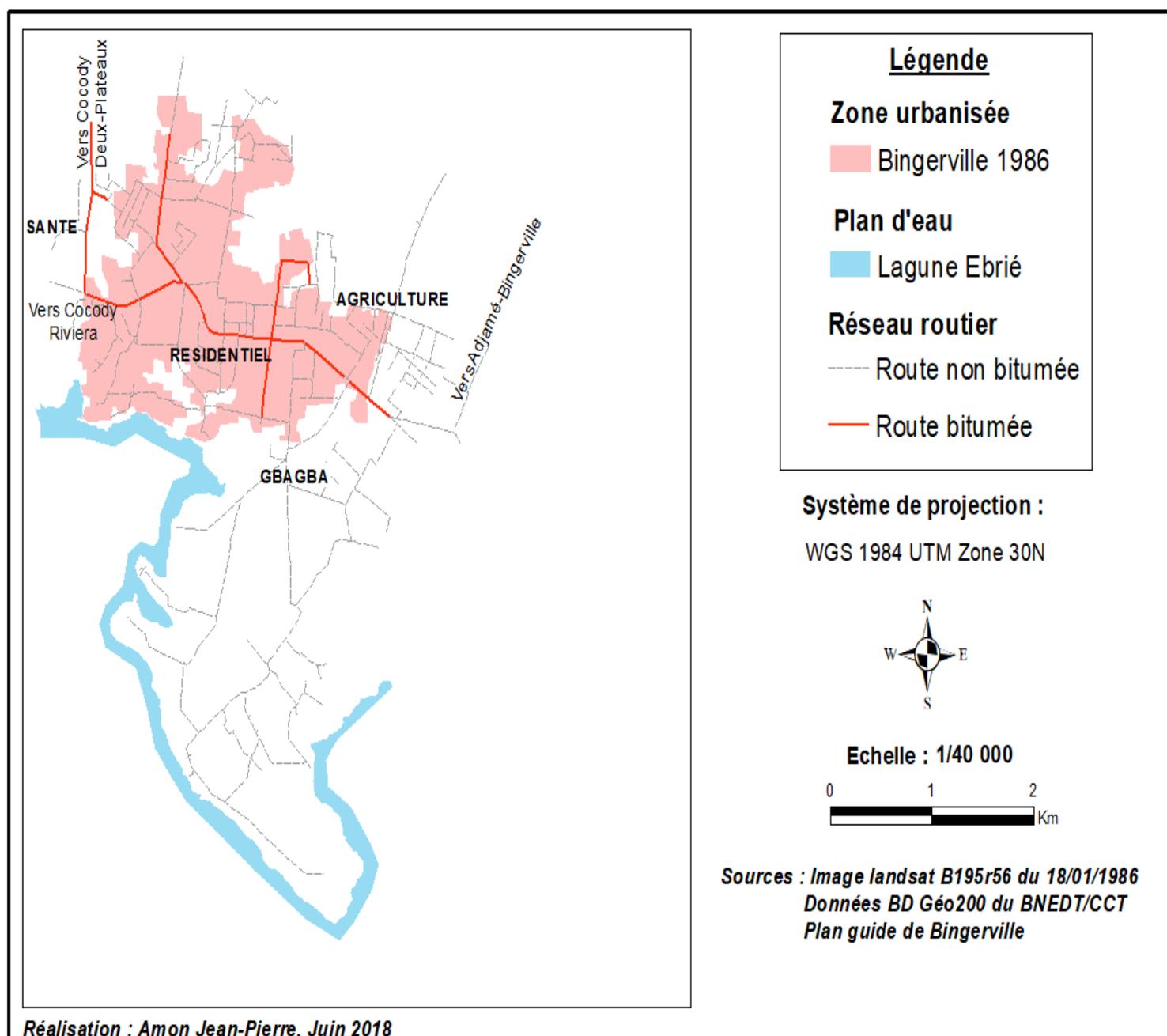


Figure 36 : Carte d'évolution de Bingerville de 1980 à 1990

2.3.4 Evolution de la ville de 1990 à 2000

Après une longue période de stagnation, la tâche urbaine connaîtra une croissance. Cette dynamique urbaine se localise dans la partie ouest en direction de la commune de Cocody. A partir de 1995, dans son extension vers l'ouest, la ville a phagocyté le village d'Akouai-Santé par rapport à la situation de 1980 où ce noyau villageois était éloigné du centre-ville. L'extension de la ville se poursuit également vers le nord en direction du village de Djorogobité où les plantations de palmiers laissent la place aux lotissements. Avec ces nouveaux lotissements, Bingerville fait progressivement partie du front d'urbanisation de la ville d'Abidjan.

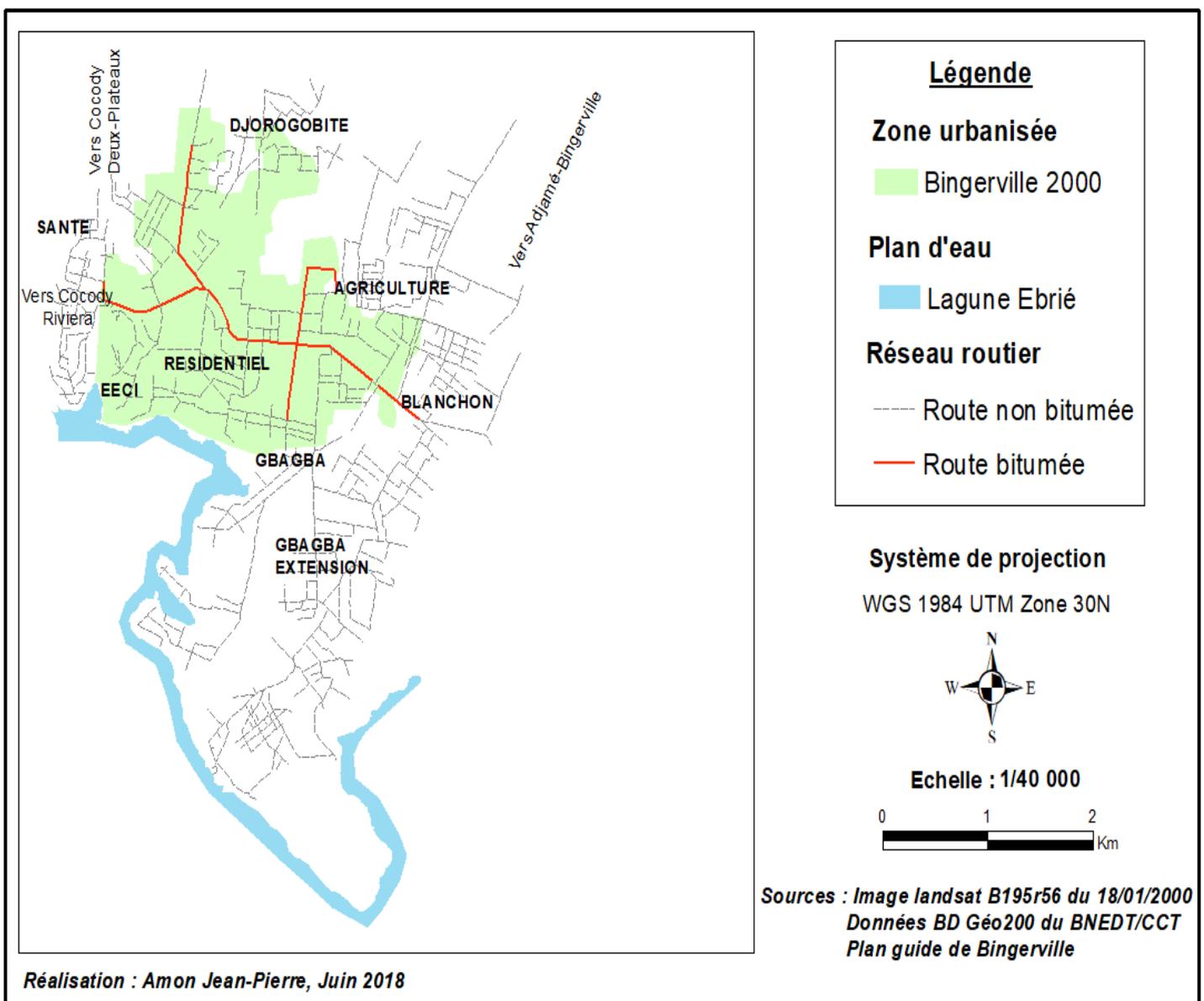


Figure 37 : Carte de l'évolution de Bingerville de 1990 à 2000

2.3.5 Evolution de la ville de 2000 à nos jours

La ville passe de 488 ha en 2000 à 1228 ha en 2017, soit 43,5 ha par an. Ces chiffres démontrent la dynamique du fait urbain dans cette ville, en particulier dans sa partie ouest qui connaît une urbanisation accélérée, à telle enseigne que les limites naturelles entre la commune de Cocody et celle de Bingerville ne sont plus visibles. Aussi, ces 5 dernières années, il y a un développement plus poussé de la ville dans sa partie Nord-Sud en direction de la lagune Ebrié. A la faveur de l'ouverture des voies dans plusieurs quartiers périphériques de la ville, certains villages vont être rapidement phagocytés. Tel est le cas d'Eloka, Adjamé Bingerville, Anan, etc. Cette évolution est due à la libération du secteur foncier qui laisse le choix aux villageois d'initier eux-mêmes leur propre lotissement.

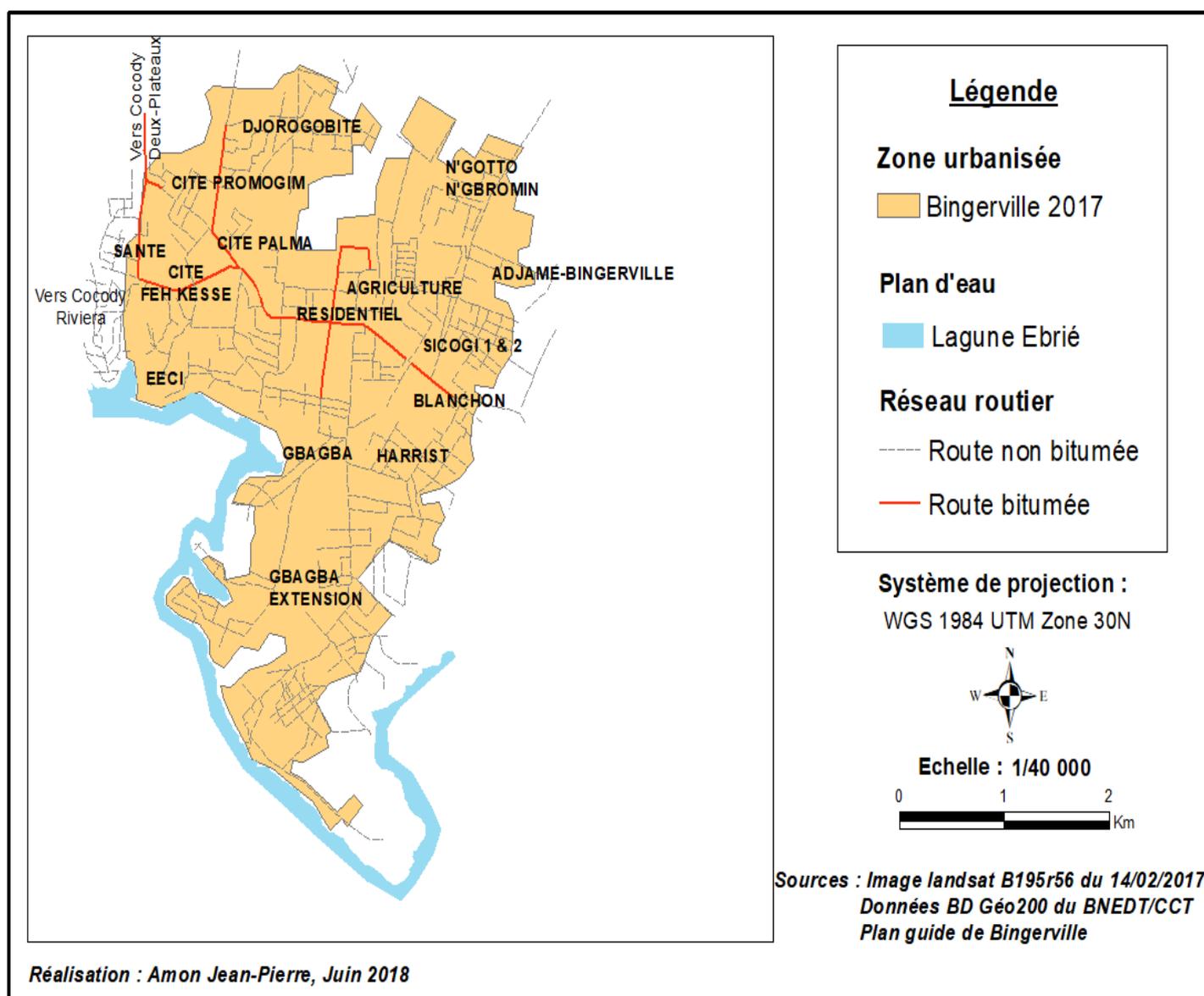


Figure 38 : Carte d'évolution de Bingerville de 2000 à 2017

2.3.6 Synthèse de l'urbanisation à Bingerville de 1980 à nos jours

L'extension spatiale urbaine de Bingerville s'est faite de façon brusque avec l'émergence des SCI dans les années 90. De 1906 à 1937, la ville est bâtie selon les ambitions politiques du colonisateur. Une genèse de cet espace montre que la ville a été bâtie par la seule volonté politique de l'administration coloniale qui se souciait peu du bien-être des populations autochtones en les maintenant loin de leur site par peur des pandémies. Le fait urbain à cette époque se limitait aux plateaux du nord. C'est dans ce secteur de la ville à majorité blanche que se concentraient la plupart des constructions telles que le palais du gouverneur, le trésor, le tribunal, etc. Dans cette dynamique d'aménagement, de nouveaux ouvrages verront le jour. Ils démontrent de la volonté de l'administration coloniale de mettre en place des infrastructures de qualité pour la nouvelle capitale. Ainsi, seront créés des équipements socio éducatifs dont le groupe scolaire de Bingerville en 1910, le petit séminaire Saint Augustin en 1920, l'aménagement du jardin d'essai en 1912, actuel jardin botanique, par le gouvernement Roberdeau.

Cette dynamique va être rapidement freinée par le transfert en 1934, de la capitale à Abidjan. La ville devient un chef-lieu de subdivision et est érigée en sous-préfecture en 1961 selon l'article 2 de la loi du 2 janvier 1961. De cette période jusqu'à la fin des années 1970, Bingerville entre dans une longue période de stagnation. Aucun investissement majeur n'y est opéré jusqu'à la communalisation qui ouvre une nouvelle ère dans le renouvellement urbain de la ville. A la volonté de l'Etat de bâtir une ville moderne, s'opposent la méfiance et l'hostilité des autochtones, redoutant d'éventuelles expropriations. L'on constate qu'à cette époque, il y a un développement du noyau urbain de la ville avec le tracé de plusieurs voies de communications reliant Bingerville aux villages périphériques.

Avec les changements institutionnels survenus après 1985 et qui ont vu l'apparition de nouvelles règles institutionnelles dues à l'avènement des pouvoirs locaux décentralisés, la ville va connaître une croissance spatiale. La communalisation, en mettant à l'ordre du jour l'implication des populations autochtones dans les mécanismes de création du sol urbain, est parvenue à relancer la dynamique des lotissements. Ainsi, sous l'impulsion d'opérateurs immobiliers privés, la ville a s'agrandit en direction de ses périphéries ouest et nord et devient partie intégrante du front d'urbanisation oriental de la ville d'Abidjan.

L'urbanisation de Bingerville s'est poursuivie à un rythme rapide à partir de 2000 grâce au désengagement de l'Etat depuis la crise économique de 1980, à la création de terrains et de logements urbains, au contrôle exclusif des terres par les propriétaires terriens qui vont

initier eux-mêmes des opérations de lotissement. Il faut noter la présence des sociétés civiles immobilières, surtout sur la partie ouest de la ville faisant frontière avec Cocody : PROMOGIM, ABRI 2000, SALT BNETD..., à travers la construction des cités (photo 23) FEH- KESSE, SITE SIR, FIGUIER, GENIE 2000 qui sont des habitats économiques de moyen et haut standing.



Photo 23 : Habitation de haut standing construit par une promotion immobilière à Bingerville

(Source : Notre enquête, 2018)

Ces 5 dernières années, les premiers quartiers existant dans la partie nord se sont étendus, donnant une seconde ceinture. Les secteurs d'habitat qui se créent et se développent à partir de 2010, poussent de plus en plus le front d'urbanisation en direction de la lagune.

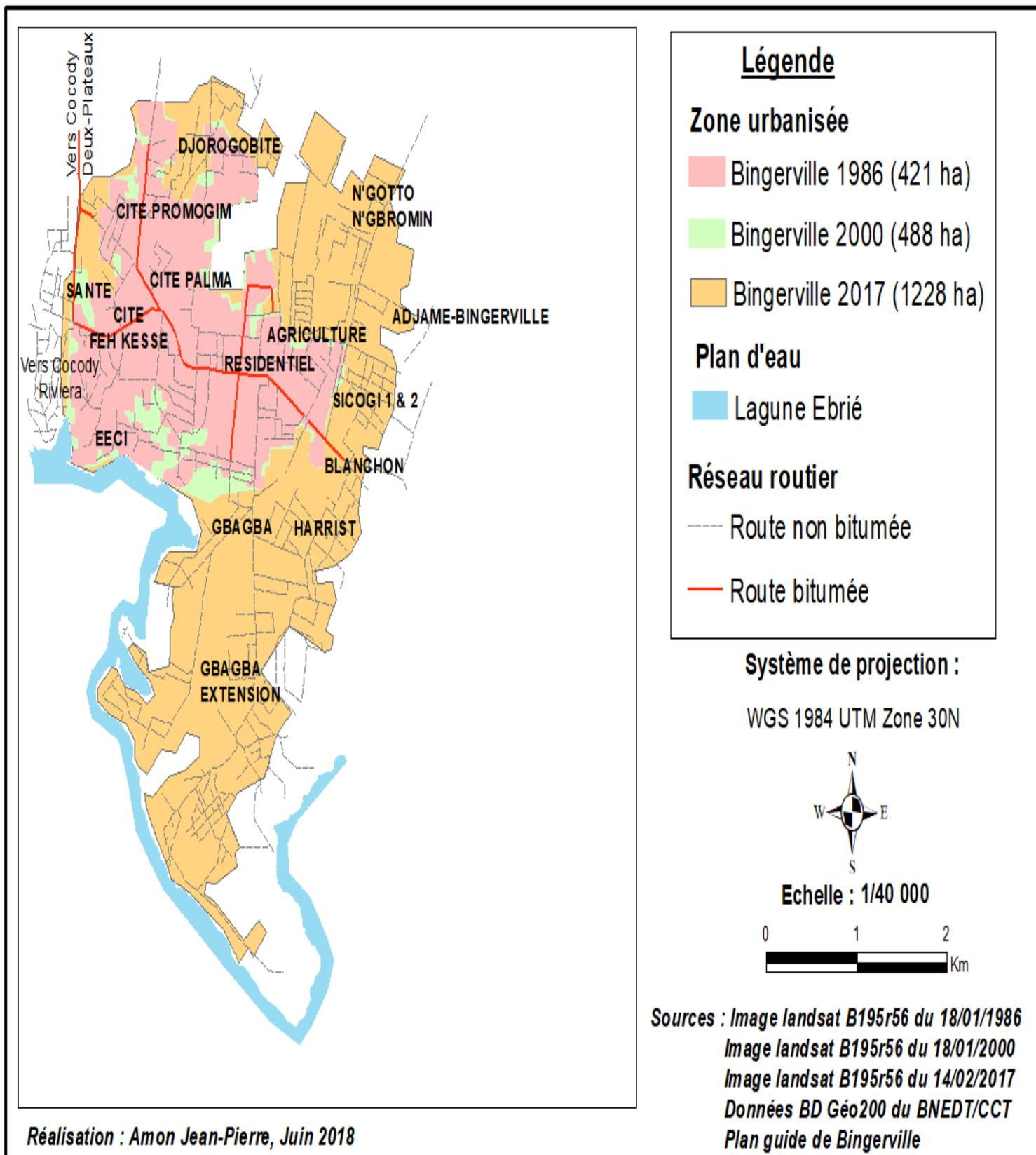


Figure 39 : Carte de synthèse de Bingerville de 1980 à 2017

3. DIAGNOSTIC DU SCHEMA DIRECTEUR D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN A L'HORIZON 2030

3.1 Contexte

Après son indépendance en 1960, la Côte d'Ivoire a enregistré une croissance économique annuelle de 8%, avec en tête de file la ville d'Abidjan comme moteur de cette croissance. Ces années fastes de l'économie ivoirienne ont été qualifiées de « miracle ivoirien ». Toutefois, à partir de la fin des années 1980, les autorités administratives n'ont pas su anticiper la croissance démographique de la ville d'Abidjan. Cela a conduit à aggraver les problèmes spécifiques auxquels sont confrontées les grandes villes modernes, tels que l'utilisation anarchique des sols, le manque d'infrastructures de base et l'insuffisance d'investissements publics.

Le plan de la ville moderne d'Abidjan a une longue histoire. Entre 1928 et 1960, quatre plans urbains ont été établis au fur et à mesure de la croissance de la ville. Au cours des années 2000, la population a pratiquement doublé. Résultat : la population urbaine défavorisée a connu une augmentation considérable et la zone urbaine s'est agrandie de manière désorganisée (de 500 km² à 750 km²). Le dernier plan de développement urbain (formulé en 1994 et approuvé en 2000, pour l'année cible de 2015) est confronté à d'énormes difficultés dans sa mise en œuvre.

Après les élections de 2010 et la crise qui s'en est suivie, le nouveau gouvernement mis en place s'est attelé à la reconstruction du pays, conformément au Plan National de Développement (PND) avec comme slogan « l'émergence à l'horizon 2030 ». Alors, pour atteindre cet objectif, il semble impératif, pour le développement de la Côte d'Ivoire, d'analyser et d'évaluer le plan de développement urbain formulé en 2000 et d'en tirer les leçons afin de résoudre les problèmes relevés. Il est également indispensable de formuler de toute urgence un plan de développement urbain convenant aux conditions actuelles et de mener une étude de faisabilité dans les plus brefs délais. C'est dans cette optique que le nouveau SDUGA a vu le jour en 2013 avec les enquêtes, puis les études des termes de références (TDR) qui aboutiront à sa finalisation en 2015, puis à son adoption en conseil des ministres par décret N°2016-138 du 09 Mars 2016.

3.2 Stratégie spatiale d'aménagement urbain du Grand Abidjan en 2030

La stratégie spatiale de développement du Grand Abidjan s'est uniquement focalisée pendant plusieurs décennies sur la ville d'Abidjan. Cette orientation de la planification a occulté les besoins des villes environnantes, entraînant ainsi les problèmes actuels. La stratégie spatiale pour ce plan couvre un périmètre plus vaste qui permet de prendre en compte les priorités des villes environnantes. Dans ce contexte, les problèmes spatiaux de nos villes seront traités avec les mêmes priorités que celle du centre Abidjan mais tout en distinguant les zones rurales, touristiques, commerciales et industrielles.

La stratégie spatiale 2030 sera basée sur la consolidation de la croissance de la population majoritairement au sein des communautés urbaines existantes, les zones d'expansion urbaine définies et les pôles d'emplois existants ou futurs. Afin que cette stratégie spatiale soit efficacement mise en œuvre, il faut que la croissance future du Grand Abidjan soit orientée vers les villes satellites. Cela permettra de désengorger les 10 communes fortement urbanisées afin de créer des centres urbains commerciaux, touristiques et industriels, particulièrement à Anyama, Bingerville, Songon et Grand-Bassam. Ces zones urbaines seront reliées par un réseau accessible de voies de communication qui permettront de créer des bassins d'emplois, notamment dans les domaines de la technologie de pointe, de l'éducation et des projets éco-touristiques.

La stratégie de développement spatiale 2030 vise à favoriser le développement du tourisme dans les villes environnantes afin de capitaliser sur le cadre du paysage naturel et fournir le cadre pour les activités liées au tourisme à petite échelle (SDUGA, 2015). Ces centres urbains satellites fourniront également un choix alternatif de lieu d'habitation et de style de vie pour les personnes qui ne souhaiteraient pas vivre dans les grands centres urbains. La protection des zones humides, des terres agricoles et de la biodiversité du système hydraulique naturel des bassins versants, contribuera à obtenir un environnement de qualité pour ces centres urbains environnants. Cette stratégie ne verra le jour qu'avec la mise en place d'un système de transport urbain de qualité qui permettra de desservir aisément le Grand Abidjan et de réduire l'utilisation des véhicules particuliers tout en améliorant le transport en commun par bus et par voie ferroviaire. Toutes ces stratégies passent par un investissement important dans le réseau de transport ferroviaire, de marchandises qui joueront efficacement leurs rôles pour compléter les centres logistiques ferroviaires et routiers en périphérie afin de créer une jonction efficace entre les centres urbains et les villes environnantes.

3.3 Bonnes perceptives de mobilité pour une population en perpétuelle croissance

Autrefois limité à Treichville et au Plateau, Abidjan s'est rapidement développé autour de la lagune Ebrié et s'étend désormais sur plusieurs kilomètres autour de son centre, le Plateau. Le réseau routier d'Abidjan s'est étendu parallèlement à l'expansion de la ville. Les voies des deux premières communes d'Abidjan, à savoir le Plateau et Treichville, sont maintenant presque toutes revêtues, alors que celles des dernières zones d'extension, telles que Yopougon et Abobo, ainsi que nos villes périphériques accusent un énorme retard.

Les villes de Grand-Bassam et Bingerville, malgré leur statut d'anciennes capitales, n'ont pas bénéficié de programmes d'aménagement subséquents afin de mettre à niveau leur réseau routier. L'aspect physique du relief à Bingerville et à Anyama nécessite la mise en place d'un bitume de qualité. La forte présence de cours d'eaux à Grand-Bassam, nécessite de grands moyens financiers pour remblayer le sol. Ces facteurs physiques naturels n'ont pas contribué à faire évoluer les infrastructures, notamment dans le domaine routier. Pire, les voies qui ont été construites se dégradent au fil des années (voir tableau 9).

Tableau 9 : Etat du linéaire dans les communes d'Anyama, Bingerville et de Grand-Bassam en 2018

Communes	Linéaire total de voirie (km)	Linéaire total revêtu (km)	% de linéaire revêtu	Linéaire total non-revêtu (km)	% de linéaire non-revêtu
Anyama	276,4	76,1	27,5	200,3	72,5
Bingerville	91,1	20,1	22	71	78
Grand-Bassam	65	25	38	40	62

Sources : District d'Abidjan, Direction des Infrastructures et Equipements, Sous-Direction des Routes Urbaines et l'Assainissement, Services Techniques des Mairies d'Anyama, Grand-Bassam et Bingerville, 2018

Au regard de ce tableau, la ville dont l'état routier est satisfaisant, est la ville de Grand-Bassam. Cela s'explique par la présence du quartier France dont le linéaire datant de l'époque coloniale est encore en bon état (photo 25). Ces cinq dernières années, avec l'inscription de la ville au patrimoine mondial de l'UNESCO, quelques bâtiments ont été rénovés et le linéaire a connu des aménagements. Contrairement à Bingerville qui a, à peu près le même passé colonial que Gand-Bassam, les réalités sont quasiment différentes. En effet, le quartier administratif n'a pas connu de grands aménagements depuis cette époque. Quelques routes ont été revêtues (photo 24), mais dans l'ensemble, l'état de la voirie reste à désirer. Quant à Anyama, le projet de PPU 2012 a permis à la ville de bénéficier d'au moins 5 km de bitume

allant de la gare à la Sous-préfecture (photo 26). Au vu de ce sombre tableau, il est impératif que l'on remette à niveau l'état de nos routes.



Photo 24 : Rue revêtue menant à l'hôpital Mère-Enfant à Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)



Photo 25 : Rue en bon état au quartier France Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)



Photo 26 : La nouvelle autoroute d'Anyama (Source : Notre enquête, 2018)

Ces images illustrent les efforts consentis par les autorités ces 5 dernières années, afin d'améliorer le quotidien des populations. Ainsi, le dernier schéma directeur en a fait l'une de ses priorités. L'histoire de la planification urbaine en Côte d'Ivoire nous apprend que c'est pour la première fois que se côtoient dans un même projet, le schéma directeur d'urbanisme et le schéma directeur du transport urbain du Grand Abidjan. Cette nouvelle donne va permettre de traiter les deux problèmes à la fois.

La planification du transport urbain améliorera la capacité du réseau routier tout en faisant la promotion des transports en communs afin d'assurer un niveau minimum de mobilité

pour toutes les classes sociales. Bien entendu, cela passe par une amélioration des moyens de transport informel (Woro-woro et Gbaka), mais aussi par une incitation des populations à l'utilisation des transports en commun afin de réduire les embouteillages. Ce schéma permettra de définir un cadre légal pour le transport informel afin de mieux l'adapter à la concurrence des nouveaux types de transport de masse tels que les tramways, les trains urbains, etc. En outre, ce plan entraînera une amélioration des infrastructures afin d'intégrer les villes environnantes dans la planification des transports. Ce plan permet aussi l'accessibilité des transports publics aux classes sociales les plus démunies afin de leur permettre de ne pas être en marge du processus d'émergence.

3.4 Critiques du plan : un plan trop basé sur le modèle libéral économique et favorisant l'étalement spatial

Plusieurs plans ont tenté, avec plus ou moins de succès, de planifier la ville. Ce Schéma montre clairement une volonté de rompre avec les pratiques anciennes des précédents plans d'urbanisme, mais les choix et modèles opérés, ont parfois des limites.

En effet, les modèles d'orientations économiques du SDUGA 2015 sont clairement tournés vers les théories du marché et nous analyserons les implications des choix des planificateurs sur les grands chantiers contenus dans ce plan.

L'évolution des grandes villes occidentales passe par un développement économique qui s'intègre à une croissance industrielle soutenue par les théories classiques. Cette vision va sans doute inspirer les planificateurs qui vont transposer ce modèle à celui des grandes capitales africaines telle qu'Abidjan. Or les réalités diffèrent d'un continent à un autre. Ce modèle calqué, qui ne reflète pas nos réalités, va accentuer le déséquilibre avec les autres villes périphériques, voire avec l'ensemble du pays. On aura du mal à juguler les problématiques de développement industriel et commercial car nos villes périphériques sont des centres d'impulsion purement administratifs.

Les effets de la périurbanisation et ses corollaires vont rapidement atteindre le noyau urbain de l'agglomération Abidjanaise. Cette manière d'aborder la planification fera que la ville d'Abidjan va rapidement atteindre les limites de son développement économique. Dans quelques années, le Grand Abidjan devra gérer sa décroissance, cumulée à une pauvreté grandissante, à l'instar d'autres grandes métropoles qui doivent composer avec une marée impressionnante de pauvres. L'urbanisme ne peut mettre en place les conditions d'une explosion urbaine, or c'est ce que font les PUD et autres SDU en ne prenant pas en compte

les aspirations des plus pauvres qui sont malheureusement les plus nombreux à Abidjan et en basant leur développement uniquement sur des théories libérales classiques. On conçoit la planification par la création de routes et de voies structurantes qui rendent les populations dépendantes de l'automobile. Le développement des moyens de transport urbain adéquats ne suit pas cette cadence. Or nos villes sont constituées en grande majorité de pauvres qui n'ont pas les moyens de s'offrir un véhicule pour se rendre à leur lieu de travail. Ce qui entraîne la création d'habitats spontanés près des bassins d'emploi. A cet effet, nous nous posons véritablement la question de savoir s'il existe une étude au niveau des coûts de l'urbanisation, mais aussi des coûts de déplacement pour les familles les plus pauvres. De ce qui précède, les ménages les plus modestes, n'ayant pas de moyens suffisants pour acquérir des lots viabilisés, occuperont les terrains vacants, ce qui favorisera l'étalement urbain. Cet étalement est aussi justifié par la nouvelle aire géographique du Grand-Abidjan qui englobe les villes environnantes de Grand-Bassam, Alépé, Azaguié, Jacquville et Dabou. Les politiques urbaines du Grand-Abidjan s'appliqueront donc à ces villes, transposant ainsi les mêmes problèmes du centre vers les périphéries.

L'avènement des districts en 2000, puis l'intégration de Bingerville et d'Anyama au district d'Abidjan, n'ont fait que favoriser le phénomène d'étalement urbain. A Bingerville, les plantations de palmier ont laissé place à un étalement urbain densément développé et composé de constructions basses qui s'étendent à perte de vue. Quant à Anyama, l'étalement urbain a entraîné un environnement dans lequel la qualité urbaine est médiocre, sans espaces verts, avec des rues encombrées d'implantations précaires et de marchés informels, une prolifération d'unités de voisinage incompatibles, de petits sites industriels et aires de réparation de voiture à l'intérieur des zones d'habitation. La ville de demain, qui devra être éco-citoyenne, doit prendre en compte les nouvelles réalités que sont : l'arrêt de la croissance démographique et la paupérisation, la maîtrise du phénomène d'étalement urbain, la diminution de l'espérance de vie et autres crises alimentaires et environnementales. L'Etat a-t-il les moyens de réaliser les grands chantiers de développement du SDUGA à l'horizon 2030?

Difficile de répondre par l'affirmatif, car il semble difficile de réaliser la construction de ces grands équipements qui nécessitent d'énormes coûts financiers en comptant uniquement sur des financements étatiques. La décroissance économique suppose de changer les paradigmes et les manières de faire ; et l'enjeu est sans doute là Chenal (2009). Le ralentissement de la croissance économique ces dernières années, va au-delà d'une simple

crise de la dette car les revenus des populations s'amenuisent considérablement. C'est dans la crise que la planification demande de l'imagination, de la complexité, de la connaissance, et le plan actuel est loin d'aller dans ce sens. Dans un tel contexte, l'État cherche s'intéresse aux domaines d'activités qui rapportent le plus (vente de lots, création de logements, etc). Les collectivités locales et l'État ont besoin d'argent pour faire « fonctionner » la ville. C'est donc sur les marchés, en collectant les taxes et sur les transports en commun que les communes tirent leurs ressources afin de développer leur localité.

En outre, le SDUGA fait clairement le choix de l'étalement urbain, en phagocytant plusieurs communes environnantes. Ce schéma ne démontre pas une réelle volonté de lutter contre le phénomène puisque l'on entérine la situation actuelle qui s'étend sur les 15 prochaines années. Le diagnostic donne pourtant l'impression qu'il est difficile de programmer, de construire et de financer les équipements et les infrastructures, d'autant plus onéreuses que les distances sont grandes. Il faut tout de même tirer une leçon des échecs précédents car le manque de fonds et le désordre dans la réalisation des projets entre les entreprises d'exécution, ont été les causes de l'échec des schémas directeurs précédents. Cette situation est illustrée par le fait que de nombreux projets du Schéma Directeur de 2000 non réalisés ont été identifiés dans les plans élaborés dans les années 1970 et 80. Ce plan est donc trop ambitieux et prédateur d'espace car au regard de la situation économique difficile, la Côte d'Ivoire risque de se trouver en situation de défaut de paiement vis-à-vis de ses créanciers; ce qui aura pour conséquence une démotivation des investisseurs étant donné que ces projets sont financés à près de 80% par des bailleurs internationaux.

4. COMPARAISON DES AGGLOMERATIONS ETUDIEES

4.1 Un même principe de ségrégation

Le terme « ségrégation », selon Roncayolo (1972), désigne le phénomène de division sociale de la ville. Ce mot a été utilisé pour la première fois dans le langage intra-urbain en France en 1980. L'étude des plans des villes étudiées, fait ressortir un phénomène visible et identique qui est celui de la ségrégation. L'intérêt porté au problème urbain de nos villes, fait passer le terme « *ségrégation* » au premier plan, tant les disparités entre quartiers, secteurs et sous quartiers sont évidentes. Dans cette perception, le caractère « *ségrégré* » se fait ressentir d'une manière consciente ou inconsciente dans la mesure où les critères discriminatoires comme le sexe, la religion, la culture, le niveau social font partie des facteurs prépondérants qui influencent les habitants de la ville quant au choix de leur quartier. Sous l'ère coloniale, déjà en 1914, des mesures ségrégationnistes furent proposées par les services de santé des colonies (Diézou, 2009). Ces mesures portaient sur la séparation stricto-sensu des « *maisons indigènes* » et celles de la « *ville européenne* » en se basant sur les plans de lotissement définitifs élaborés en 1911. C'est d'ailleurs en 1915 qu'apparaissent les groupes de cases appartenant aux commis indigènes sur la côte Est du site de Grand- Bassam. Ainsi en 1924, soixante et une (61) propriétés indigènes seront reconnues sur l'ensemble du territoire incluant celle de Grand-Bassam. Ce qui représentait 150 ha de l'ensemble du territoire de la colonie de Côte-d'Ivoire ; le reste des terres appartenait aux colons²².

S'inspirant de la thèse de Sassem (1991) qui met en exergue les effets négatifs de la mondialisation, les villes soumises à notre étude qui sont quasiment englobées par la ville d'Abidjan, montrent en effet différents aspects de ville ségrégré. Abidjan, centre urbain par excellence de l'Afrique de l'ouest, concentre les fonctions globales : les activités de commandement et de contrôle, les marchés financiers, les services avancés qui comprennent les entreprises à la pointe de la technologie, les transports et les technologies de l'information résultant de l'accentuation de la dualisation sociale et urbaine. La structure sociale de la ville d'Abidjan montre deux sociétés *bi-polaires* : le nouveau prolétariat tertiaire peu qualifié, sous payé et des bourgeois qui embauchent ce type de personnel. C'est le cas du Grand Abidjan, où la classe moyenne résidant dans les communes périphériques comme Anyama, Bingerville ou Grand-Bassam, vient se faire embaucher dans la ville noyau, Abidjan, où se concentre la plupart des services cités plus haut. Dans ce contexte, la mondialisation qui avait pour but de

²² KIPRÉ P : Op cit. pp 136-137 cité par Diezou (2009).

faire émerger un nouvel ordre d'idées en termes d'informations, de contrôle des flux financiers et technologiques, a créé un véritable contraste spatial entre les noyaux urbains d'une même agglomération. Bien que ces villes enregistrent depuis plusieurs années une concentration significative de population pauvre, l'ampleur de la segmentation et de l'orientation des choix économiques et politiques ont fait que le nombre de pauvres a significativement augmenté.

4.2 Des problèmes identiques dans les trois villes

Les besoins grandissants de nos sociétés en espaces constructibles constituent l'un des enjeux auxquels sont confrontées nos villes. L'extension spatiale est cumulée à une croissance urbaine due à une « agglutination » des populations dans les villes proches du centre d'Abidjan. Cette croissance des villes est souvent incontrôlée, et dans bien des cas, elle résulte d'un « effet d'exode urbain » non planifié (Godet, 2003).

Ainsi, l'accroissement des surfaces urbanisées et l'étendue de leur périmètre, ne peuvent se faire sans poser des problèmes d'ordre économique, social et environnemental.

4.2.1 Une circulation difficile

Les circonstances du monde moderne et la situation socio-politique qui prévalait au début des années 2000, ont poussé les ivoiriens à se déplacer vers la région d'Abidjan, confirmant ainsi leur attachement à cette ville en particulier. Ainsi, la forte croissance urbaine de la métropole Abidjan a favorisé, aux heures de pointe, d'énormes bouchons rendant la circulation quasi impossible à certaines heures de la journée. L'étalement urbain rendant les distances de plus en plus longues, le manque d'organisation des transports publics et le désordre imposé par les sociétés de transport privé, sont autant de facteurs qui rendent difficile le transport urbain à Abidjan. Cette ville étant la principale plaque tournante de l'économie ivoirienne, il s'effectue par jour des nombreux mouvements pendulaires en direction des villes étudiées. La conurbation urbaine sans cesse croissante que forment ces villes, devient du coup insupportable pour les moyens de communication (route et les voies praticables) qui ne suivent donc pas la cadence.

Les facteurs d'occupation anarchique de l'espace urbain trouvent leur origine dans la conjoncture économique du pays des années 1980 où l'Etat a laissé faire certaines structures privées de transports, sans avoir un droit de regard. Cette tendance a entraîné une certaine forme de *cartel* qui contrôle le transport privé à Abidjan sous l'œil impuissant de l'autorité publique. A Grand-Bassam, la desserte est devenue plus aisée avec l'ouverture en 2015 de l'autoroute Abidjan-Bassam. Nombreuses sont les sociétés de transport privé qui assurent la

liaison entre ces deux villes. A l'intérieur de la ville, le transport est facilement accessible avec le développement des taxis communaux. Quant à Bingerville, elle est accessible d'Abidjan par le seul boulevard Mitterrand qui ne facilite pas les liaisons, surtout aux heures de pointe (photo 27).



Photo 27 : Voie encombrée aux heures de pointe à Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)

A l'intérieur de la ville, seul l'axe principal menant jusqu'au marché est bitumé. Les autres axes de la ville, non bitumés, sont dégradés. En saison des pluies, elles restent difficilement inaccessibles. Si à Bingerville et Grand-Bassam sont mieux servis, le transport à l'intérieur de la ville d'Anyama reste difficile. Accessible par l'autoroute du Nord et par la voie express d'Abobo, les liaisons à l'intérieur de la commune sont limitées et le relief de la ville complique les déplacements. Au niveau de certains quartiers comme Schneider et Yapokoi, la circulation est très difficile à cause de l'état de la route, surtout en saison des pluies (photo 28).



Photo 28 : Voie dégradée en saison des pluies à Anyama au quartier Scheinder (Source : Notre enquête, 2018)

Le courant fonctionnaliste qui prônait « la séparation des fonctions de la ville » (Charte d'Athènes 1933)²³, a conduit à un étalement urbain qui fonde la création de la ville autour de quatre fonctions principales que sont : les loisirs, la vie, le travail et les infrastructures. Ces fonctions mettent en relief les principes d'une ville durable. Dans le cas des villes du Grand Abidjan, elles doivent être impulsées par la ville d'Abidjan avec ces hubs touristiques que constituent les banlieues comme Grand-Bassam, Bingerville, Jacqueville ; mais également par des centres de transformation industrielle dans lesquels les villes d'Anyama, Azaguié pourraient bien jouer ce rôle. Une telle organisation de la ville, avec des fonctions bien prédéfinies, aiderait nos autorités à résoudre l'épineux problème de circulation en donnant des fonctions bien précises à chaque noyau urbain. Cela permettrait de limiter certains déplacements périlleux en maintenant les populations dans une zone précise compte tenu des activités qui s'y développent. Les villes des grands centres urbains européens ont bien réussi cette transition.

²³ La Charte d'Athènes a été instaurée lors du IV^e Congrès international d'architecture de l'ère moderne, tenu à Athènes en 1933 sous l'égide de Le Corbusier. Le thème de ce congrès était « la ville fonctionnelle ». Cette charte a fait l'objet d'un ouvrage paru en 1941 qui trace les fondements de la ville moderne.

En effet, en France, cette tendance a permis de mettre en place des grands centres touristiques qui sont aujourd'hui à l'origine de la création de villes nouvelles comme Cergy-Pontoise en banlieue parisienne, en jugulant le problème de circulation dans le Grand Paris et en maintenant les populations sur place avec les structures nécessaires à leur épanouissement. Cet exemple montre la nécessité pour nos autorités de développer les centres urbains de banlieue pour résoudre certains problèmes de circulation dans les grandes villes. Pour les villes africaines, cela favorisera une fluidité dans le transport en développant le commerce et en modernisant le secteur informel qui constitue des activités majeures qui font vivre plus de la moitié de la population des grandes villes en Afrique Subsaharienne. Dessé (2015)²⁴ estime que le commerce constitue l'une des causes de déplacement d'au moins 20% de la population chaque semaine. Pour freiner cette tendance, les autorités doivent développer le commerce dans les banlieues. Cela permettra de modifier les pratiques de déplacement des consommateurs en développant dans les différents centres urbains le secteur de la grande distribution, qui permettra de maintenir les populations sur place en limitant les déplacements sur de longues distances pour motifs d'achats.

4.2.2 Une précarité des infrastructures

La question du niveau des infrastructures dans nos villes suscite tant de controverses et d'inquiétudes que l'occulter reviendrait à nier les grands maux dont souffrent ces villes. En effet, les villes de notre étude sont confrontées à un manque criard d'infrastructure. Ce qui revient à mettre en question le rôle des autorités municipales dans la gestion de ces villes. Le constat dans ces villes, est la faible marge de manœuvre des pouvoirs publics, en l'occurrence les mairies, à traiter avec une grande efficacité le problème du manque notoire des équipements, mais surtout de leur entretien. Cette situation est due à la faiblesse des dotations budgétaires allouées par l'Etat ; mais aussi au manque d'initiatives privées dans la gestion des communes. Certains élus locaux justifient le retard dans la réalisation des infrastructures par le fait que les fonds alloués aux équipements nécessitent de budgets colossaux que les fonds propres des mairies et les faibles subventions étatiques ne peuvent supporter. L'avènement des conseils régionaux, censés donner une autonomie aux régions dans le but de promouvoir leur développement local, n'est qu'à une étape embryonnaire et les quelques rares projets d'investissements réalisés ne sont souvent pas en phase avec les besoins exprimés par les

²⁴ Colloque international de Lomé sur « Adaptation du commerce aux dynamiques urbaines : regards croisés Sud-Nord ». En ligne sur [http : //calenda.org/342690](http://calenda.org/342690)

populations. Les faibles dotations budgétaires de l'Etat sont pointées du doigt par les directeurs techniques comme l'une des causes du manque d'infrastructures dans nos villes. L'avènement en 1970 des fêtes tournantes de l'indépendance dans les villes de l'intérieur, a permis à celles-ci de se doter de quelques équipements. La vétusté de ces équipements a incité l'Etat à mettre en place les programmes FRAR et FIAU, qui ont permis de doter certaines villes en équipements de bases. Ces dernières années, des efforts ont été consentis par les gouvernants afin d'améliorer le niveau d'équipement des villes à travers le PND 2012-2015 (tableau 10).

Tableau 10 : Matrices d'actions prioritaires dans les secteurs de l'environnement, de l'urbanisme et de l'assainissement dans le Grand Abidjan

Intitulés	Coût total (Millions de FCFA)	Programmation				Structures
		2012	2013	2014	2015	
Actualiser le schéma directeur d'eau potable de la ville d'Abidjan	68	-	68	-	-	ONEP
Réhabiliter les installations de production d'eau potable à Bingerville	652	-	222	181	249	ONEP
Mettre en œuvre un plan directeur d'assainissement à Grand-Bassam	2 250		250	1000	1000	DAD
Construire des unités d'élimination et de valorisation des déchets industriels et dangereux à Abidjan	5000	-	3000	1000	1000	DQE
Etude de faisabilité des VRD primaires	271	271	-	-	-	AGEF
Exécuter les travaux de mise à niveau des quartiers lotis sous équipés en VRD	1791	500	791	500	-	AGEF
Faire construire des logements sociaux	151 119	5 000	50 000	50 000	46 119	MCU
Rendre fonctionnel tous les ouvrages défectueux du District d'Abidjan	11 000	700	5 300	5 000	-	DAD
Etendre les réseaux d'assainissement collectif dans le District d'Abidjan	23 161	295	9 592	9 387	3 887	DAD
Actualiser le plan d'assainissement du District d'Abidjan	238	62	176	-	-	DAD
Elaborer le schéma directeur de Grand-Bassam	150	-	70	80	-	

Source : PND 2012-2015

Le sous-équipement des villes étudiées diffère d'une ville à une autre selon la nature du site et l'intérêt porté par les gouvernants. Grand-Bassam et Bingerville, compte tenu de leur statut d'ancienne capitale, ont bénéficié de quelques infrastructures qui ont maintenu leur niveau d'équipement à un niveau acceptable jusqu'à ce qu'elles se dégradent au fil des années. La ville qui présente un niveau d'équipement déficitaire est Anyama. En effet, cette ville souffre d'un sous-équipement notoire, en particulier la mauvaise qualité de sa voirie et des problèmes subséquents de circulation intramuros qui caractérisent l'espace urbanisé : certains quartiers sont difficiles d'accès, faute de rues carrossables, de voies bitumées ou en raison de la dégradation avancée des voies (PUIUR, 2011). Cette difficulté de circulation est accentuée par la présence, dans la partie Ouest, de la voie ferrée qui opère de fait, une partition de la ville. La mise en œuvre de certains programmes d'investissements ces cinq dernières années tend à résorber les nombreuses difficultés auxquelles sont confrontées nos villes, par l'amorce des PPU débuté en 2012. Ces opérations, ont permis le bitumage de la voie principale à Anyama, qui était autrefois très dégradée (voir photos 29 et 30).



Photo 30 : Voirie en très mauvais état avant le bitumage (Source : Coulibaly, 2008)



Photo 29 : Etat de la voirie réhabilitée (Source : Notre enquête, 2018)

Conclusion du chapitre 4

L'analyse du système de planification des villes étudiées révèle que les différents schémas directeurs, résultent d'une même démarche. Cette démarche consiste à faire une analyse de la situation actuelle afin d'établir un diagnostic sur la situation présente et d'émettre des hypothèses sur la croissance future de la ville. Les premiers schémas élaborés à l'échelle de

nos villes ont tous privilégié la dimension spatiale, en perpétuant un mode de vie prédateur d'espace. Malgré leur proximité avec la ville Abidjan, elles n'ont pas bénéficié des effets induits de son développement et restent comparables aux autres villes de l'arrière-pays, de même taille. Elles se caractérisent par une forte proportion d'espaces non lotis, un faible développement des activités, des équipements, de l'habitat et des terrains urbains. Sur le terrain, les différents plans non approuvés sont fortement suivis par les opérations de lotissement. Conséquence de cette gestion : la grande majorité des parcelles de la zone d'étude, soit un peu plus de trois quart de la superficie, reste non lotie, mais habitée.

Le dernier schéma directeur, quant à lui, met plutôt l'accent sur le développement des infrastructures qui permettent de faire une jonction entre les villes périphériques et Abidjan afin de rééquilibrer l'habitat et l'activité économique.

Le véritable problème de l'application des plans trouve son origine dans un manque de volonté politique car aucun plan élaboré précédemment à l'échelle des villes étudiées n'a été approuvé. Pire, leur mise en œuvre n'a pas été effective, du fait de la méconnaissance de ces instruments de planification par les gestionnaires de la ville que sont les mairies et le district qui sont chargés de la mise en œuvre. Aujourd'hui, le schéma directeur est moins considéré comme un outil de planification urbaine. Les planificateurs le considèrent plutôt comme un instrument de coordination des actions des opérateurs publics et privés, parfois en contradiction avec la vision des autorités municipales.

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Le développement urbain harmonieux du Grand Abidjan passe nécessairement par une refonte du système de planification qui doit être axée sur les priorités de développement en collaboration étroite avec les collectivités. Les bureaux d'études à l'œuvre dans la conception des plans doivent prendre en compte plusieurs aspects de nos réalités urbaines. A cet effet, l'étude des plans a permis de souligner certaines failles de notre système de planification. Ce sont :

- une urbanisation avec des coûts trop élevés ;
- une croissance démographique mal maîtrisée qui entraîne une dégradation rapide des ouvrages d'assainissements et des infrastructures électriques ;

- un plan qui ne prend pas en compte le positionnement de la ville sur le plan international avec la création par exemple de grands aéroports et des ouvrages touristiques permettant un rayonnement du pays à l'extérieur ;
- des plans qui valorisent peu les questions environnementales telles que la création des espaces verts, des parcs et jardins, etc ;
- les questions liées aux transports urbains pas traitées en priorité ;
- un plan qui favorise l'émergence des classes aisées au détriment des pauvres qui constituent la grande majorité des habitants de nos villes.

Concernant l'étude de mise en œuvre, très peu de plan l'ont été, car force est de constater que notre système de planification, essentiellement piloté par l'Etat central, exclut totalement les collectivités dans l'élaboration de ces outils de développement. Aussi, nous constatons que la purge des droits coutumiers n'est pas effective, ce qui ralentit considérablement les interventions de l'Etat sur des parcelles appartenant au domaine rural.

Tout comme sa mise en œuvre, l'approbation de ces plans est aussi du fait du pouvoir central. Les plans municipaux sont approuvés par le Conseil des Ministres avant leur publication officielle. Au vu de toutes ces critiques, l'Etat gagnerait à créer les conditions d'une planification beaucoup plus participative et inclusive qui prend en compte toutes les aspirations de la société civile. Il ne s'agira plus, pour les bureaux d'études, de mettre en place des plans qui occultent nos réalités quotidiennes et qui sont maladroitement calqués sur les stratégies de planification des pays du nord qui n'ont pas les mêmes réalités que les nôtres.

Les plans ne mettent pas en œuvre des projets de création de villes nouvelles. A l'ère du numérique où nous voyons fleurir des villes au Moyen Orient et dans les pays du Nord qui se fondent sur l'économie des régions, les villes de Côte d'Ivoire ne sont pas encore à cette réalité. Certes, des idéologies sont bien présentes, mais reposent plus sur des idées stéréotypées de la ville que sur le contenu des plans. Il est frappant de constater qu'à aucun moment, l'idée même de projet de ville nouvelle n'est mise en avant. De nombreux défis restent donc à relever. Ceux-ci portent sur le rétablissement d'une croissance durable et inclusive soutenue par une bonne planification capable d'impulser une dynamique urbaine soutenue et créatrice d'emplois, mais surtout soucieuse et respectueuse de l'environnement.

**TROISIEME PARTIE : MODE DE GOUVERNANCE DES
VILLES DU GRAND ABIDJAN**

CHAPITRE 5 : LA GOUVERNANCE DES COMMUNES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM

La Côte d'Ivoire s'est engagée dans une politique de décentralisation hardie qui a progressivement transformé le pays ces dernières décennies. L'avènement des communes depuis près de trente ans, suivi des Conseils Régionaux depuis 2000, et bientôt les Régions viendront compléter harmonieusement la cartographie de la décentralisation. Cependant, si cette marche de la démocratie participative et de la gouvernance de proximité est bien ancrée dans les habitudes des Ivoiriens, le manque de ressources, le ralentissement de l'activité économique et l'influence trop grandissante de l'Etat dans la gestion des communes ont amoindri les résultats tangibles d'une politique irréversible. En trente ans, la population ivoirienne est passée de 8 à 23 millions d'habitants, augmentant les corollaires liés à la croissance urbaine que sont : l'insécurité, l'insalubrité et la détérioration des équipements et biens publics. Dans ce chapitre, il est question d'étudier le mode de gouvernance des villes du Grand Abidjan et de faire une analyse de leur niveau d'équipement pour comprendre leur impact sur la structuration de la ville.

1. MODES DE GOUVERNANCE ADMINISTRATIVE DES VILLES

1.1 La décentralisation

Amorcée timidement pendant les années 1960, la décentralisation a connu une longue phase de stagnation jusqu'en 1978. En effet, la mise en œuvre de la loi N°78-07 du 09 janvier 1978 portant institution des communes de plein exercice, constitue la première disposition législative de la politique de décentralisation postcoloniale. Cette loi crée sous un régime unique 26 nouvelles communes, tout en confirmant celles de Bouaké, d'Abidjan et de Grand-Bassam érigées en communes, respectivement en 1932, 1915 et 1914.

De 1978 jusqu'à 1985, la décentralisation était dans une phase de balbutiement. Elle est rentrée dans sa phase active entre 1980 et 1985, avec l'entrée en vigueur de la loi N°80-1182 du 17 Octobre 1980 portant statut de la ville d'Abidjan et créant ainsi les 10 communes de cette ville. L'organisation des premières élections municipales en Côte d'Ivoire en 1980, marque la création de 98 nouvelles communes. L'année 1985, est un tournant décisif dans le processus de décentralisation par la loi N°85-582 du 29 juillet 1985 portant transfert des compétences de l'Etat aux communes et les décrets qui mettent à la disposition des communes des moyens financiers, humains, techniques et matériels, ainsi que des instruments

administratifs et juridiques afin de mener à bien leurs missions (Koffi, 2010). Cette loi porte ainsi le nombre de communes à 136. Cependant, les interventions des autorités communales au niveau de la gestion urbaine sont dépendantes du budget de l'Etat qui demeure malheureusement insuffisant. L'avènement des communes coïncide avec le début de la crise économique en Côte d'Ivoire qui se matérialise par la chute du coût des matières premières agricoles. Cette situation va ainsi affecter lourdement les ressources financières de l'Etat avec pour conséquence immédiate la réduction drastique des dépenses publiques.

Malgré ces obstacles, l'Etat ne va pas infléchir sa politique. Il va plus loin en mettant en place de nouvelles entités capables de mener à bien le processus de décentralisation. Ce sont : la région, le département, le district, la ville et la commune. Toutefois, à ce jour, seules trois sont fonctionnelles, à savoir le département, le district et la commune (Koffi, 2010). Ces trois entités jouent un rôle prépondérant dans la politique de mise en œuvre du schéma directeur. Les compétences dévolues à chaque entité sont mentionnées dans le tableau 11. En matière d'urbanisme et de foncier, le Ministère de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme ainsi que le District Autonome d'Abidjan et les communes sont principalement impliqués dans la mise en œuvre du schéma directeur. Leurs fonctions et leurs domaines d'action sont définis par le décret N°2005-261 du 21 Juillet 2005 fixant les modalités d'application de la loi N°2003-208 du 07 Juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales. Après les changements opérés dans la structure administrative en 2011, le District Autonome d'Abidjan est chargé des tâches décrites comme étant propres à la région, au département et au district (tableau 11).

Tableau 11 : Fonctions et tâches des organisations administratives en matière d'urbanisme

Sujets d'urbanisme/organisations correspondantes	Commune	Département	District	Région	Gouvernement, ministère
Coordination des organisations administratives concernées		-Coordination des communes concernées au sujet du schéma directeur d'urbanisme et le plan d'urbanisme de détail	-Coordination des communes concernées au sujet du plan d'urbanisme, du logement et des travaux de préparation des terrains	-Coordination des communes concernées au sujet du plan d'urbanisme, du logement et des travaux de préparation des terrains	
Plan directeur (schéma directeur)			-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6) - Approbation du plan (*2)		
"Plan directeur d'urbanisme"	-Élaboration -Mise en œuvre (*1)	-Expertise-conseil -Soutien à sa réalisation	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6) - Approbation du plan (*2)	-Expertise-conseil	
Plan d'urbanisme directeur	-Approbation (*2)				
"Plan d'urbanisme de détail"	-Élaboration -Mise en œuvre (*1) -Approbation (*3)	-Expertise-conseil -Soutien à sa réalisation	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6,7)		
Plan directeur d'assainissement		-Mise en œuvre du plan (*5, 6)	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*5, 6)	-Harmonisation des plans prouves par district (*5)	-Approbation du plan de mise en œuvre
Plan de développement urbain		-Implémente le plan (*5,6)	-Prise de l'initiative du plan et de sa réalisation (*6,7)		-Approbation du plan de mise en œuvre
Terrains réservés à l'administration et terrains communaux	-Propositions de modifications du plan				
Zone résidentielle			-Etude de la zone d'habitat (*8)		
Projets de lotissement	-Exécution de travaux de développement (*1)		-Développement du plan et construction (*5, 6)		
Document d'attribution des terrains dans les zones à destination résidentielle	-Remise des documents d'attribution de terrains -Enregistrement des documents de demande.				-Mise en forme de documents de demande
Permis de construire	-Etude préliminaire des immeubles d'habitation et des immeubles de moins de 3 niveaux au dessus du sol. - Attribue la licence -Enregistrement des documents de demande.t				-Attribution de licences pour les constructions suivantes (*4) : -Autres que les immeubles d'habitation -Immeubles de plus de 4 niveaux au-dessus du sol. - Équipements classés -Constructions publiques -Programme de

					développement immobilier - Mise en forme de documents de demande
Certificat d'urbanisme					- Délivrance du certificat (*4)
Certificat de conformité					- Délivrance du certificat (*4)
Activités de développement			- Ordres arrêtant les travaux de développements inadaptés		
Logements sociaux	- Préparation et réalisation (*5)	- Prise de l'initiative et réalisation (*5)	- Prise de l'initiative et réalisation (*7)	- Prise de l'initiative et réalisation (*5)	- Approbation du programme de travail des communes et du département
Espaces verts	- Mise en œuvre et entretien		- Mise en œuvre et entretien		
Patrimoine			- Constitution et gestion		
Assainissement	- Élaboration - Mise en œuvre (*1)	Elaboration et mise en œuvre (*1)	- Élaboration - Mise en œuvre (*1)	- Élaboration - Mise en œuvre (*1)	
Protection de l'environnement et gestion des ressources naturelles	- Police spéciale des plages en matière d'hygiène de salubrité et de sécurité - Pré collecte des ordures ménagères - L'entretien des caniveaux, des voies, des lieux publics et des marchés - Lutte contre l'insalubrité, la pollution et les nuisances	Elaboration, mise en œuvre et suivi des plans d'actions pour l'environnement et la gestion des ressources naturelles	- Le transport des ordures des centres de groupage aux centres de traitement technique - la réalisation et la gestion des centres de traitement des déchets	L'appui à la gestion des ordures ménagères, des déchets, la lutte contre l'insalubrité, la pollution et les nuisances	

*1 : Selon le jugement de la «commune», du «département», et du «district»

*2 : Selon les conseils du Ministre de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme

*3 : Selon l'ordonnance (arrêté) concernant le Ministre de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme

*4 : par le représentant du bureau communal.

*5 : Sur approbation du représentant du bureau local du Ministère de la Construction, du logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme

*6 : Après jugement des communes concernées

*7 : Selon l'ordonnance ministérielle

*8 : définie par décret

Source : Décret No 2005-261 du 21 juillet 2005 fixant les modalités d'application en matière d'urbanisme et d'habitat, de la loi no 2003-208 du 07 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'Etat aux Collectivités territoriales

Certes, la décentralisation a joué un rôle de premier plan dans la politique de développement local initié par l'Etat en permettant à nos villes de connaître une certaine autonomie. Cependant, elle n'a pas permis de contrebalancer le poids très important de l'Etat dans les organes de décisions, vu la dépendance des entités territoriales au niveau de la dotation budgétaire.

1.2 Le processus de développement territorial

La décentralisation a permis de mettre en place les bases du développement communal. Les villes sont ainsi devenues des centres de production et de diffusion des projets de l'Etat. La dynamique de croissance urbaine, suscitée par l'émergence et le développement des villes secondaires dans la période 1970-1980, entraînera une multiplication des villes. Elles ont bénéficié d'un niveau d'infrastructures et d'équipements leur permettant de jouer un rôle d'acteur dans le processus de développement des communes. La mise en œuvre de cette politique de décentralisation a renforcé davantage l'armature urbaine de nos villes, avec pour objectif la déconcentration des administrations et des services sociaux.

Malgré cette volonté affichée de l'Etat de donner à nos villes une certaine autonomie, les mesures d'accompagnement n'ont toujours pas suivi. Ainsi, pour certaines questions administratives relevant des collectivités, telles que la mise en place d'un plan d'urbanisme de détail ; il arrive que pour des raisons financières, l'Etat central s'en saisisse, occultant ainsi les réalités propres aux communes. Le développement local, qui apparaît donc comme une nécessité face à l'urbanisation croissante du Grand Abidjan, amène l'Etat à s'impliquer directement dans les actions de planification urbaine en mettant en œuvre un programme de dotation et de renforcement des infrastructures et équipements urbains. Les Programmes Présidentiels d'Urgence (PPU) démarré en 2012, ont à cet effet contribué au renforcement des équipements dans nos villes.

La concentration des populations dans les villes environnantes a conduit à l'Etat à revoir son système de planification tout en intégrant ces villes aux grands projets de planification de la ville Abidjan. Cependant, l'étude de la population des villes environnantes (figure 39) selon les données du RGPH 2014, a démontré que la concentration des populations est toujours forte dans les noyaux anciens où les infrastructures sont vieillissantes ou quasi inexistantes. En l'absence de données statistiques fiables et harmonisées au niveau des quartiers, nous avons procédé à une comparaison entre noyaux d'habitation de la ville intra-muros et ceux du secteur communal. Ainsi, à Anyama érigée en commune en 1985, le noyau intramuros de la ville regorge 103.297 habitants tandis que le secteur communal comprenant 9 sous-quartiers ne compte que 45.665 habitants. A Bingerville, érigée en commune en 1985 par la loi 85-1095 du 16 Octobre 1985, l'ensemble communal, comprenant plusieurs villages rattachés qui sont aujourd'hui tous englobés par la ville et qui sont les lieux d'une forte dynamique urbaine, ne compte que 27.304 habitants par rapport au noyau urbain de la ville qui en compte 64.015. A

Grand-Bassam, l'ensemble des localités rattachées, composées de 7 villages, ne comptent que 9.357 habitants, contrairement à l'ensemble de la ville qui en compte 64.671.

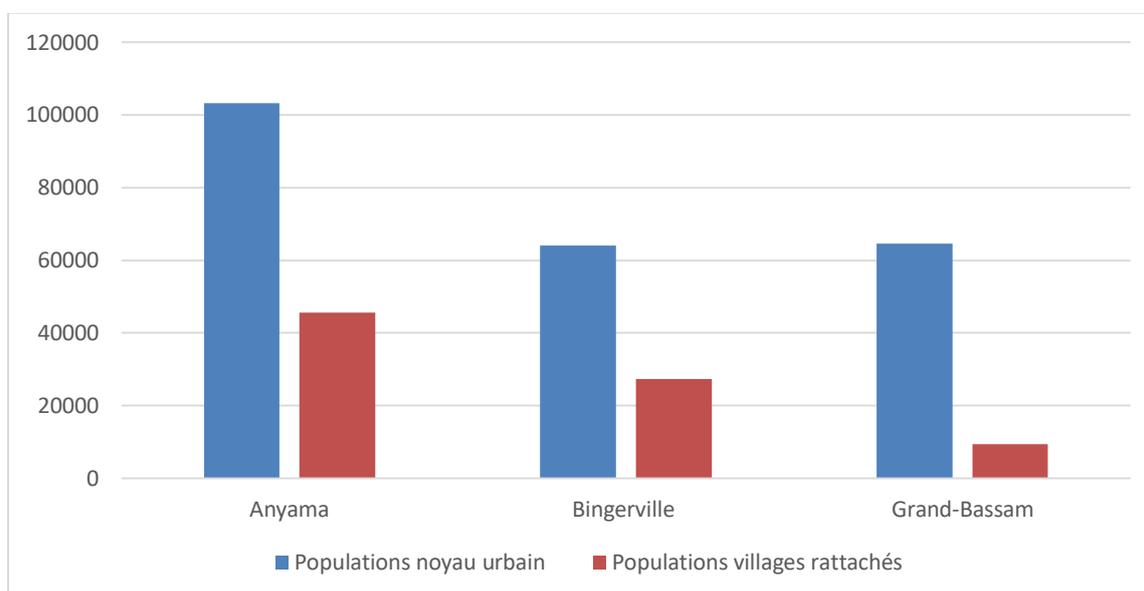


Figure 40 : Part des populations intramuros et des villages rattachés dans l'armature urbaine des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam (Source : RGPH 2014)

Il ressort de cette analyse que l'essentiel des commodités favorisant une vie urbaine acceptable se trouve dans la ville intra-muros. Cela a pour conséquence une concentration des populations dans la ville noyau. Aussi, nous remarquons que du fait de la décentralisation qui n'a pas été totalement amorcée, notamment dans le domaine de la santé et de certains ministères déconcentrés, les populations ont recours à Abidjan pour certaines tâches administratives et pour des interventions médicales. Cela démontre de la trop grande dépendance des villes environnantes du centre Abidjan car la décentralisation, censée donner une certaine autonomie à nos villes, est mise en mal par un manque de volonté politique de l'Etat, mais aussi par l'avènement de la crise économique qui a amoindri ses ressources financières depuis les années 1980.

Loba (2009) a traité la question de la trop grande dépendance des villes secondaires de la capitale Abidjan, a affirmé que les villes périphériques sont fortement soumises à l'influence économique et commerciale de l'agglomération abidjanaise. En effet, elles subissent à tous les niveaux de leur structuration spatiale, les contre-coups des problèmes que pose la non-maîtrise de l'urbanisation, entre autre celui de la consommation abusive d'espace et de l'insuffisance de production de logements à Abidjan. On voit ici l'impact des plans

d'urbanisme directeurs qui n'ont fait qu'étirer la ville vers les périphéries et dont les équipements et infrastructures ne sont pas adaptés à accueillir un tel nombre de populations.

1.3 Les causes du retard des villes

1.3.1 L'obsolescence du cadre juridique et réglementaire

Le gouvernement a placé les collectivités territoriales au cœur des actions de développement local, par la loi N°2003-208 du 07 Juillet 2003. Ce nouveau cadre législatif est censé donner de nouvelles prérogatives aux collectivités décentralisées afin de mettre en œuvre certaines actions de développement. Cependant, nous constatons certaines interférences dans le système de gestion entre l'Etat et les collectivités territoriales d'une part et d'autre part entre les collectivités territoriales elles-mêmes. Ces conflits posent avec acuité, le degré d'implication de chaque entité en matière d'urbanisme et de foncier, dans le secteur de l'habitat ainsi que de l'assainissement.

1.3.1.1 Dans le secteur de l'urbanisme et du foncier

La persistance des problèmes rencontrés met en exergue l'inadéquation des actions qui ont été menées en matière de foncier et d'urbanisme. La faiblesse du cadre institutionnel et réglementaire et les questions liées au financement constituent les principales préoccupations dans ce secteur. En effet, nous constatons une véritable étatisation du secteur de l'urbanisme et du foncier qui concentre toutes les prérogatives aux mains de l'Etat central. Historiquement, bien avant l'avènement de la communalisation, ce mode de gestion existait depuis l'époque coloniale par l'arrêté du 10 septembre 1893, qui fixa les règles de concessions des terrains pour tout établissement urbain ou rural. Le texte stipulait que les concessions « *pour l'établissement des factoreries, comptoirs, docks, usines, hôtels, maisons d'habitation, etc. seraient données gratuitement à tout citoyen français ou étranger qui en fait la demande au gouverneur qui est le seul habilité à le faire* ». L'arrêté énonce par ailleurs que l'Etat est le seul propriétaire éminent des terres de la colonie (Diezou, 2009).

Par la suite, après l'indépendance, ce mode de gestion restera toujours en vigueur jusqu'à la fin des années 1970 avec l'entrée en vigueur de la loi N°78-07 du 09 janvier 1978 portant institution des communes de plein exercice qui constitue la première disposition législative de la politique de décentralisation postcoloniale. Cette loi a été mise en œuvre à la faveur de la crise économique qui frappe durement le pays au début des années 1980 et qui oblige l'Etat de se désengager progressivement des problèmes internes des collectivités afin

de leur conférer une certaine autonomie. Cette étape marque l'entrée en vigueur de la politique de désengagement de l'Etat en faveur du secteur privé. Malgré la mise en œuvre de cette loi, un *diktat législatif* dont l'aboutissement est l'emprise réelle de l'administration centrale sur les collectivités décentralisées, se fait toujours ressentir.

D'abord au niveau parlementaire où les propositions de loi sont quasi-inexistantes. Les projets de loi dominant et l'on a quelquefois le sentiment que l'Assemblée Nationale est un prolongement institutionnel du pouvoir central, une caisse de résonance de l'Exécutif. L'Exécutif est le maître et le Parlement exécute au lieu de légiférer. On assiste à une inversion des rôles que la répartition constitutionnelle des compétences entre les deux acteurs de la vie politique ivoirienne, n'arrivent plus à déguiser (Mambo, 2008). En prenant par exemple la loi du transfert et de la répartition des compétences aux communes, en matière d'urbanisme, il existe de nombreux points qui mettent l'Etat au centre des prérogatives comme le seul maître absolu qui détient le pouvoir de décision. Mambo (2008), soutient cette assertion en ces termes : « *Le pouvoir central transfère les compétences qu'il choisit de transférer, et organise leur répartition entre les différents gestionnaires locaux des villes ivoiriennes. Il précise les procédures à suivre pour l'application de ces attributions transférées, va jusqu'à dicter leur contenu par l'édiction de décrets successifs pour détailler et préciser les lois de transfert quelquefois ambiguës. Ces décrets sont un moyen de censurer, de restreindre, de limiter les compétences locales.* »

Cette manière de fonctionner va être entérinée en 2013 par le décret N°2013-482 du 02 Juillet 2013 instituant la pleine propriété des terrains urbains à travers un document unique l'ACD²⁵. En effet, cette loi donne un statut légal à l'Etat afin de s'arroger les pleins pouvoirs tout en excluant les collectivités dans le mode de gestion et de cession des terres, en particulier dans les communes du district d'Abidjan. Dans son statut de chef de l'exécutif, l'Etat mène *la danse* en matière d'application du schéma directeur. D'abord, lors de son élaboration : pendant nos enquêtes auprès des directions des services techniques des mairies, celles-ci ont souligné une sous-représentation des instances constitutives des collectivités territoriales (District, Mairie, conseils régionales) qui ne se sentent pas réellement impliquées dans l'élaboration de ces schémas.

²⁵ Ce décret émanant de l'ordonnance 2013-481 du 02 Juillet 2013, signifie que tous les autres actes (Lettre d'attribution, ACP, et le certificat de propriété) ne sont plus délivrés par le Ministère en charge de la Construction, ce qui a pour but de simplifier la procédure et fait de l'ACD l'acte le plus important en matière de foncier urbain.

Au ministère de la construction, maître d'œuvre du schéma directeur, des agents nous ont fait savoir que les collectivités ne répondent pas aux courriers qui leurs sont adressés afin de prendre part aux travaux des rencontres des parties prenantes. Ces rencontres qui se sont déroulées de façon périodique tout au long de l'élaboration du plan, visaient à informer les collectivités de l'avancée du plan, mais aussi de recueillir leurs observations afin qu'elles ne se sentent pas exclues du processus. On constate en effet que, le rôle des collectivités se limite à faire des observations sur des projets déjà adoptés en amont et qui, pour elles, ne subiront pas d'éventuelles modifications. Les collectivités voudraient de ce fait, se voir plus intégrées aux organes de décisions qui seront adoptés pour la finalisation des plans. Mieux, elles veulent se voir associées dans la conception, avec les bureaux d'études qui ont en charge la conception des plans. Le tableau n° 12 montre le rôle prépondérant que joue l'Etat dans le processus de planification.

Le plan d'urbanisme directeur (PUD) et le Plan d'urbanisme de détail (PUd) sont définis par la loi No 62-253, avec leur contenu de planification (voir tableau 12). Les éléments qui suivent seront approuvés ou décidés par l'administration centrale qui donnera son quitus en matière de transactions immobilières, constructions immobilières (permis de construire, attestation de conformités, etc), mise en valeur de terrain naturel (assainissement et VRD), création et développement de quartiers résidentiels et zones industrielles. Le plan d'urbanisme directeur est mis en œuvre en tant que décret ministériel, après approbation du ministère de la Construction, du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme. L'approbation du plan d'urbanisme directeur nécessite des consultations avec les organismes administratifs concernés ainsi que des auditions publiques. L'obtention de l'approbation, pour le plan d'urbanisme de détail, suit le même procédé. Ce qui limite, encore une fois, le rôle des collectivités à un simple pouvoir de consultation. Le tableau 12 illustre les articles d'urbanisme spécifiés par la loi No 62-253 du 31 Juillet 1962 qui reflète encore une fois l'hégémonie de l'Etat dans les pouvoirs de décisions.

Tableau 12 : Articles d'urbanisme spécifié dans la loi No 62-253

Articles	Plan d'urbanisme directeur (PUD)	Plan d'urbanisme de détail (PUD)
Zonage d'occupation des sols	Utilisations générales des sols	Utilisation particulière des sols
Ville, zone	(N/A)	Indiqué avec sa densité de population
Routes, voies, réseaux	Routes, voies principales	Voies principales et secondaires
Terrains réservés	Zones principales d'intérêt général et espaces ouverts	Fonctions dédiées au service public et espaces ouverts
Zones forestières	Zones possédant une caractéristique à protéger	Zones possédant une caractéristique à protéger
Indications de zones spécifiques	Indication des zones d'urbanisme détaillées	
Infrastructures	Plan de base pour l'approvisionnement en eau, en électricité et les équipements sanitaires.	Plan de base pour l'approvisionnement en eau, en électricité et les équipements sanitaires.
Règlements	Règlements liés à l'utilisation des terrains	Règlements de construction liés à l'état du terrain
Programmes	Proposition d'étapes d'Aménagement Estimation du coût. Définition des rôles et attribution des organismes concernés.	Programme de développement avec solutions pour zones nécessitant un traitement urgent. Estimation du coût Définition des rôles et attribution des organismes concernés.
Zones à urbaniser et leurs capacités de développement Zones de développement Zones d'expropriation prévues en tant que : zone d'extension ou de nouveau développement à usage résidentiel ou industriel zone de développement résidentiel ou industriel en fonction de son évolution		

Source : Loi N°62-253 du 31 Juillet 1962 relative aux plans d'urbanisme, SDUGA 2015

Aussi dans la mise en œuvre du plan d'urbanisme directeur, il faut noter des cas d'irrégularités portant sur la valeur des réserves administratives ou sur les occupations illicites du domaine public, qui font apparaître des oppositions entre le ministère et les structures décentralisées, mettant ainsi en exergue le caractère conflictuel dans l'exécution des compétences transférées.

En matière de financement, les points d'achoppement portent sur le non financement du CTU (ce qui nuit gravement aux activités de l'aménagement foncier) et l'absence de mécanisme de financement de longue durée. Concernant les structures de production, aucune solution alternative n'a été véritablement proposée afin de pallier la défaillance du secteur privé en matière d'aménagement urbain. Soulignons également l'inexistence d'un code d'urbanisme et du foncier ainsi que d'un code de la construction qui sont toujours en cours d'élaboration. Quant au le code de l'urbanisme et du foncier, il a été à plusieurs fois élaboré par le ministère de la construction en 2011, puis en 2016 ; mais toujours pas été entériné en

conseil du gouvernement. En ce qui concerne le code de la construction, il est en phase de rédaction depuis 2017, par un cabinet juridique français qui doit en même temps prendre en compte les recommandations du code du foncier afin qu'il n'y ait pas d'ambiguïtés entre ces deux codes essentiels pour l'harmonisation du foncier ivoirien. On constate dès lors, pour l'élaboration de ces textes, la lenteur administrative et le manque de consensus entre les organes d'un même ministère, mettant ainsi en mal l'élaboration et l'adoption de ces textes juridiques.

1.3.1.2 Dans le secteur de l'habitat

Les besoins annuels en milieu urbain ont été estimés à plus de 40.000 logements avec un déficit cumulé de plus de 400.000 unités en 2011 (MCU, 2015)²⁶. Le déficit de l'offre, l'absence de textes de loi adaptés dans le domaine de l'habitat et les coûts prohibitifs des loyers avec leurs corollaires de conditionnalités (conflits ouverts entre les propriétaires et l'Etat en matière de fixation des cautions de loyer), freinent l'accès à un logement décent et favorisent la détérioration du cadre de vie des populations. En matière de financement du logement et des structures de productions adaptées, des problèmes demeurent :

- l'insuffisance de la production de logements qui se chiffrent à 6.407 en 2015 pour un besoin de 40.000 logements par an ;
- la quasi-inexistence des activités du FSH, ce qui met un frein à la promotion de l'habitat tant en milieu urbain qu'en milieu rural ;
- l'absence de mécanisme de financement de longue durée ;
- le manque de subventions pour soutenir la production de logements à des coûts abordables ;
- le manque de convergence entre les acteurs publics et ceux du privé en raison du caractère transversal de l'habitat ;
- pas de mesure d'allègement fiscal en faveur des promoteurs et des acquéreurs ;
- l'absence de normes relatives au logement social ;
- l'absence d'un cadre réglementaire pour l'exercice de la profession d'aménageur foncier et de promoteur immobilier.

²⁶ Revue « *Urbanistique* », Mensuel du Ministère de la Construction du Logement de l'Assainissement et de l'Urbanisme, spécial bilan, Décembre 2015 14p.

1.3.1.3 Dans le secteur de l'assainissement

Le secteur de l'assainissement constitue l'un des domaines les plus vitaux du cadre de vie. S'il n'est pas encadré par des textes, cela peut entraîner des conséquences négatives au plan environnemental. Ainsi, sur l'ensemble du territoire national, pour la période 1999-2007, seules sept villes ont été dotées d'un schéma directeur d'assainissement dont l'application sur le terrain est inexistante, faute de textes juridiques adéquats. Soulignons aussi que, malgré les nombreux contrats d'affermage signés depuis 1999 entre le Ministère de la construction et la SODECI, la Côte d'Ivoire n'a, jusqu'à ce jour, pas pu élaborer une politique nationale d'assainissement cohérente telle que souhaitée par la DAD, ni un document cadre de politique d'hygiène et d'assainissement (MCU, 2013)²⁷. L'absence d'une véritable politique en matière d'assainissement nuit au cadre de vie des populations avec une forte répercussion sur l'espace (photos 31, 32 et 33). Selon le Ministère de la construction, à peine 49% de l'ensemble des ménages dans le Grand Abidjan, ont accès aux installations sanitaires appropriées, bien que l'essentiel des investissements ait été jusque-là concentré sur Abidjan et sa région.



Photo 31 : Défaillance des ouvrages d'assainissement entraînant une dégradation du cadre de vie à Anyama au quartier Zonsonkoi (Source : Notre enquête, 2018)

²⁷ Revue du secteur urbain, document de synthèse en matière d'urbanisme, d'assainissement et d'habitat, Décembre 2009, 13p.



Photo 32 : Ouvrage d'assainissement obstrué aux abords de la voie à Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)



Photo 33 : Absence totale de caniveaux aux abords de la chaussée à Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)

Les textes sur le plan environnemental existent mais sont rarement appliqués. Ce qui conduit au rejet direct dans la lagune, sans traitement préalable, des réseaux secondaires et tertiaires de collecte des eaux usées ainsi que des raccordements illicites des eaux usées sur les réseaux d'eaux pluviales.

Cette situation se rapporte généralement aux effets conjugués de l'insalubrité qui caractérise le cadre de vie et de l'insuffisance des mesures d'hygiène qui s'accompagne. Ce qui est aggravée par le manque de civisme des populations qui est d'autant plus déplorable et qui est encouragé par le manque de textes juridiques encadrant ce milieu. Il est impératif d'encadrer ce secteur en mettant en place un cadre juridique adéquat et des mesures d'accompagnement efficaces, afin d'améliorer le cadre de vie des populations.

Enfin, il est à relever le manque des textes de clarification dans le contexte de transfert de compétences aux structures décentralisées en matière d'assainissement, relativement aux différents acteurs intervenant dans le secteur.

1.3.2 De faibles moyens de dotation des collectivités

1.3.2.1 Processus d'élaboration du projet de loi des finances : un procédé peu démocratique

A partir de 1980, année qui marque l'avènement de la communalisation, le vote du budget se faisait en deux étapes : l'aspect technique et l'aspect politique. Dans le cadre de cette étude, l'aspect technique, qui est du ressort des Ministères et qui est basé sur des projections au plan macroéconomique, sera développé de façon succincte. Cependant, le point

qui retiendra notre attention sera l'aspect politique de l'adoption du budget. Cet aspect permettra de comprendre la faible marge de manœuvre des législateurs sur le politique et l'influence de ces derniers sur le vote du budget.

Afin de bien comprendre l'élaboration du budget de loi des finances, revenons sur son aspect technique. L'aspect technique du projet de loi des finances concerne les opérations suivantes :

- l'élaboration du cadrage macroéconomique : il permet de faire une projection basée sur les estimations de l'année en cours et les grandes orientations du gouvernement en matière de politique économique et sociale.
- l'élaboration du cadrage budgétaire : c'est une représentation synthétique du budget qui met en cohérence les engagements de l'Etat et les ressources mobilisables composées des recettes intérieures (fiscales et non fiscales) et des fonds extérieurs (prêts, dons projets, appuis budgétaires...).
- la détermination des enveloppes budgétaires : elle consiste à une traduction des objectifs globaux définis dans le cadrage budgétaire en objectifs sectoriels.
- la lettre de cadrage du Premier Ministre : il communique aux Ministères, Institutions et aux Collectivités Décentralisées les enveloppes budgétaires qui leur sont allouées.
- la tenue des conférences budgétaires avec les DAAF : il permet d'examiner les propositions de répartition des enveloppes réalisées par les Ministères, Institutions et Collectivités Décentralisées.
- les arbitrages budgétaires par la Direction Générale du Budget et des Finances : cet organe fait une synthèse des demandes complémentaires et effectue les modifications appropriées. Ceci permet d'arrêter les montants des crédits alloués à l'ensemble des structures.

Un avant-projet de budget est alors édité et présenté au Ministre en charge du Budget qui ensuite le soumet à l'approbation du Conseil des Ministres.

Débute alors le volet politique de l'élaboration du budget, qui met au-devant de la scène du jeu politique le « Gouvernement ». Cet organe puissant de l'appareil exécutif, est chargé de donner sa caution aux services techniques en charge de la préparation du budget, à savoir les Ministères. Le projet de budget ainsi validé est transmis à l'Assemblée Nationale dès l'ouverture de sa session d'Octobre qui ouvre la session budgétaire, conformément aux

dispositions de l'article 94 de la constitution ivoirienne²⁸. Le projet de Loi de finances est ainsi soumis à la Commission des Affaires Economiques et Financières (CAEF) de l'Assemblée Nationale qui procède à une analyse globale du projet de loi de finances ainsi qu'à une analyse spécifique du budget de chaque ministère et institution. Cet examen préalable en commission est essentiel pour les travaux en plénière. Après la présentation des travaux de la commission, le ministre en charge du budget rappelle le contexte économique et politique dans lequel le projet de Loi de finances a été préparé, présente la politique économique et financière du Gouvernement et expose les objectifs et le contenu des principales dispositions du projet de loi de finances. Ces différents exposés donnent lieu à un débat général, puis le projet de budget est examiné dans ses différents articles avant d'être voté dans les limites d'amendement et de délai prévu par la Constitution.

En effet, la loi fondamentale prévoit en son article 107 : « *Les membres du parlement ont le droit d'amendement. Les propositions et amendements déposés par les membres de l'Assemblée Nationale ne sont pas recevables lorsque leur adoption aurait pour conséquence soit une diminution des ressources publiques, soit la création ou l'aggravation d'une charge publique, à moins qu'ils ne soient accompagnés d'une proposition d'augmentation de recettes ou d'économies équivalentes* ». On comprend dès lors que le pouvoir exécutif met en place toutes les cartes en sa possession, afin de canaliser les dispositions votées en plénière qui vont à l'encontre des orientations du gouvernement. Pour contraindre ensuite le législateur dans sa faible marge de manœuvre, à voter le projet de loi. Cet article, prévoit des propositions d'augmentation de recettes qui, on le sait, est difficilement mobilisable voire impossible dans le contexte actuel. Cette nouvelle disposition, si elle est entérinée par le gouvernement, aura de fortes conséquences sur la politique financière de l'Etat. Par ailleurs, quelle que soit sa pertinence, les orientations du gouvernement primeront toujours sur celles du législateur, obligé de s'aligner sur les orientations de celui-ci afin d'éviter à l'économie le phénomène de « *Shut Down* » qui revient à un défaut de paiement de l'Etat et à un blocage partiel ou total des institutions financiers du pays. Ainsi, tout comme l'Assemblée Nationale ne peut prendre l'initiative de la loi de finances contrairement aux autres lois, elle ne peut proposer d'amendements à la loi de finances sans se heurter aux dispositions de l'article 107 précité, si ces derniers sont de nature à réduire le niveau des recettes où à augmenter celui des dépenses.

²⁸ Voir la constitution de la 3^{ème} République de Côte d'Ivoire, Titre IV Chapitre 4, in <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/ivc160760.pdf>

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article 110 de la Constitution, « *si le parlement ne s'est pas prononcé dans un délai de soixante-dix jours, le projet de loi peut être mis en vigueur par ordonnance. Le Président de la République, saisit pour ratification, le parlement convoqué en session extraordinaire, dans un délai de quinze jours. Si le parlement n'a pas voté le budget à la fin de cette session extraordinaire, le budget est établi définitivement par ordonnance* ». Au-delà de son pouvoir limité d'amendement, l'Assemblée Nationale est confinée dans un délai de soixante-dix jours pour se prononcer ou se voir dessaisie de sa compétence budgétaire si elle ne finit pas par voter la loi de finances lors d'une session extraordinaire convoquée, non pas par son Président, mais par le chef de l'exécutif. Cette possibilité peu démocratique d'établir le budget renforce les pouvoirs du gouvernement tout en limitant ceux du législateur censé représenter le peuple. Elle donne lieu à une ordonnance portant budget et non à une loi de finances et n'est pas de nature à faciliter les relations entre les pouvoirs exécutif et législatif. Elle soulève enfin la problématique de l'exercice de l'autorité budgétaire qui tend à contraindre le législateur dans sa faible marge de manœuvre. Cependant, nous savons que la séparation entre pouvoirs exécutif et législatif est presque impossible dans les pays en voie développement comme le nôtre. Il faut donc mettre en place des moyens d'actions nécessaires afin que le développement local, qui est source de progrès pour nos jeunes nations, soit mis en avant dans les politiques budgétaires des ministères.

1.3.2.2 De l'Etat providence à la crise économique des années 1980

Avant les années 1980, l'adoption puis la mise en œuvre du projet de loi des finances, était essentiellement pilotée par le pouvoir central, via les ministères (tableau 13). Pendant la période 1970 à 2000, le budget par secteur était centralisé pour l'ensemble des villes de Côte d'Ivoire par ministère. L'Etat coordonnait toute la chaîne, du vote du budget jusqu'à sa gestion au niveau des communes.

Tableau 13 : Loi des finances présentant les budgets d'investissements en terme d'équipements dans les secteurs urbanisme et habitat, sanitaire et éducation pour les années 1970 à 1999

(en millier de F.CFA)

Années	Secteur urbanisme et habitat	Secteur du sanitaire	Secteur de l'éducation
1970	4 218 000	489 500	8 153 400
1971	15 429 000	334 000	909 000
1972	20 907 900	506 700	1 473 500
1973	19 252 500	450 300	3 371 000
1974	8 930 200	657 000 000	1 798 700
1975	4 052 150	601 200 000	1 592 000
1976	4 052 150	601 200 000	1 592 000
1977	4 052 150	601 200 000	1 592 000
1978	29 596 000	16 901 800	29 105 600
1979	53 049 600	8 748 500	5 838 500
1980	27 138 000	2 413 500	5 963 000
1981	33 770 000	4 641 000	45 077 000
1982	44 329 000	2 103 758	37 155 000
1983	2 500 000	500.000	2 266 000
1984	42 718 000	1 339 000	27 565 000
1985	19 299 000	1 013 000	5 369 000
1986	21 661 000	3 603 000	5 007 000
1987	26 581000	13 652 000	8 630 000
1988		221 000	49 000
1989	16 968 000	5 713 000	11 835 000
1990	23 040 000	6 159 000	2. 968 000
1991	19 198 000	4 673 000	2 498 000
1992	14 933 000	8 897 000	2 382 000
1993	15 265 000	8 628 000	15 924 000
1994	9 336 000	3 388 000	15 908 000
1995	23 905 000	14 106 000	20 727 000
1996	38 764 000	42 421 000	29 234 000
1997	54 702 000	43 478 000	35 186 000
1998	300 000	1 000 000	560 000
1999	200 000	650 000	700 000

Sources : Direction Générale du Budget et des Finances, Budget spécial d'investissement et d'équipement pour les années 1970 à 1999

Ce tableau fait ressortir la prédominance des investissements en équipements dans les domaines de l'éducation, de la construction et de l'urbanisme de 1970 à la fin des années

1980. Les chiffres du tableau, montrent un pic des investissements dans le secteur urbanisme et habitat qui se chiffre à 53.049.000.000 FCFA en 1979 et à 27.565.000.000 FCFA en 1984 dans le secteur de l'éducation. Cette période marque la construction des grandes infrastructures à Abidjan et la multiplication des nombreux programmes immobiliers afin de loger les fonctionnaires et cadres de l'Etat. L'année 1985 marque le début de la construction de la capitale politique Yamoussoukro avec la construction de grandes édifices tels que : la Basilique Notre Dame de la Paix, la fondation Félix Houphouët-Boigny, l'INPHB, etc. Cette époque marque la période de l'Etat providence qui intervenait dans tous les secteurs. La crise économique se faisant ressentir à partir de la fin des années 1980, on note aucun investissement dans le domaine de l'urbanisme et seulement 221.000.000F dans le domaine de la santé, et 49.000.000FCFA dans le domaine de l'éducation pour l'année 1988. A partir de 1990, année qui marque l'avènement du multipartisme, la crise économique frappe durement le pays. Les interventions de l'Etat dans les secteurs régaliens diminuent considérablement au profit du secteur privé. Dans le secteur de l'urbanisme et de l'éducation, les investissements se chiffrent respectivement à seulement 300.000.000 et 560.000.000 FCFA pour l'ensemble du pays en 1998. Cette tendance va continuer jusqu'au coup d'Etat militaire de Décembre 1999.

1.3.3 De la centralité à une gestion plus décentralisée du budget d'investissement

1.3.3.1 Les aides et subventions apportées par l'Etat

Le budget établi par loi de finance ou par ordonnance portant budget peut être modifié, soit par une loi de finances rectificative, soit par un décret d'avances, soit par un arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances, soit par une décision du Directeur Général du Budget et des Finances. Précisons aussi que dans sa phase active, bien que les textes et loi existent, l'on déplore la trop grande proximité de l'Etat et du législateur, portant ainsi atteinte au processus de décentralisation. Avec l'avènement du multipartisme au début des années 1990, la Côte d'Ivoire s'ouvre aux premières élections législatives et municipales démocratiques de son histoire. La jeune démocratie naissante est en phase de balbutiement. Le puissant appareil exécutif, l'Etat central, dont les membres sont issus du parti unique qui tenait le pays d'une main de fer pendant plus de quatre décennies, arrivait à toujours s'imposer lors de diverses élections successives, portant ainsi un énorme coup à la démocratie mais aussi à la décentralisation. On sait ainsi que, les mêmes causes produiront les mêmes effets, on comprend dès lors que, ce n'est qu'une partie voilée du système étatique qui se muait derrière

ces maires et ces députés à la solde de leur parti. Ainsi, la décentralisation se trouve fortement fragilisée car il manque une réelle volonté politique et une insuffisance criarde de ressources financières et humaines du fait de la crise économique.

Avec l'avènement de la seconde république en 2000, les communes vont connaître une certaine autonomie dans leur mode de gestion. La mise sur pied de nouveaux organes censés donner un coup d'accélérateur à la décentralisation en sont la preuve : la création du département et du district qui ont maintenant reçu une caution légale à travers cette loi. Le projet d'élaboration du budget a toujours été piloté par le pouvoir central jusqu'en 2000. En effet, selon les documents de la DGBF qui mentionnent les Budgets spéciaux d'investissements et d'équipements inscrits dans la loi des finances au titre des années 1970 à 2000, les budgets d'investissement en équipement étaient générés de façon globale pour l'ensemble des villes ivoiriennes. Le pouvoir central, à travers les différents ministères, pilotait ainsi la politique économique et sociale de nos villes à travers des programmes sectoriels bien définis. De ce fait, L'Etat investissait dans les domaines qui lui semblaient être prioritaires au regard de sa politique et de sa vision.

Ce n'est qu'à partir de 2000 que les collectivités seront autonomes dans leur gestion financière par l'octroi d'une enveloppe budgétaire, qui bien qu'étant insuffisante, leur confère néanmoins une certaine autonomie dans leur mode de gestion. Cette enveloppe se subdivise en deux parts : le budget de fonctionnement et le budget d'investissement. Ces ressources budgétaires sont ventilées en fonction de la taille de la commune et de sa superficie, de sorte à pouvoir octroyer à chaque entité, l'enveloppe budgétaire nécessaire afin de mener à bien sa mission (tableau 14 et 15). Certes, ces enveloppes ne sont pas conséquentes au vu des problèmes que rencontrent nos villes, mais c'est déjà un effort consenti par le gouvernement afin de donner un coup d'accélérateur au processus de décentralisation.

Tableau 14 : Evolution des budgets de fonctionnement des communes de Grand-Bassam, Anyama et Bingerville

Années	Anyama	Bingerville	Grand-Bassam
2000	62 489 000	52 481 000	48 567 000
2001	58 974 000	49 529 000	45 835 000
2002	59 000 000	56 000 000	55 000 000
2003	59 000 000	56 000 000	59 072 000
2004	59 000 000	56 000 000	65 072 000
2005	56 050 000	53 200 000	61 818 000
2006	53 000 000	50 000 000	60 000 000
2007	53 000 000	50 000 000	70 000 000
2008	53 000 000	50 000 000	70 000 000
2009	60 000 000	55 000 000	70 000 000
2010	60 000 000	55 000 000	70 000 000
2011	34 094 000	31 235 000	39 776 000
2012	57 780 000	52 965 000	67 410 000
2013	57 780 000	52 965 000	67 410 000
2014	51 518 909	44 437 061	46 079 098
2015	51 518 909	44 437 061	46 079 098
2016	51 518 909	44 437 061	46 079 098
2017	54 507 660	49 855 853	49 236 776
2018	54 507 660	49 855 853	49 236 776

Sources : Centre de documentations et d'archives DGBF, services techniques des Mairies d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam

Tableau 15 : Budget spécial d'investissement pour les projets transférés dans les villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam de 2003 à 2018

Années	Anyama			Bingerville			Grand-Bassam		
	Urbanisme et habitat	Santé	Education	Urbanisme et habitat	Santé	Education	Urbanisme et habitat	Santé	Education
2003			25 000 000	50 000 000		5 000 000	36 000 000	15 000 000	26 600 000
2004			25 000 000	25 000 000			35 000 000	5 000 000	5 000 000
2005			25 000 000	25 000 000			20 000 000	5 000 000	10 000 000
2006		7 000 000	18 000 000	25 000 000			15 000 000	5 000 000	10 000 000
2007			25 000 000			25 000 000	10 000 000	3 000 000	37 000 000
2008			25 000 000			25 000 000	30 000 000		
2009			30 000 000			30 000 000	8 000 000	5 000 000	17 000 000
2010		6 000 000	10 500 000			30 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
2011		9 000 000	21 000 000			30 000 000	7 000 000	13 000 000	10 000 000
2012	20 000 000		10 000 000			30 000 000	8 000 000	7 000 000	15 000 000
2013	10 000 000		20 000 000			30 000 000	2 000 000	13 000 000	15 000 000
2014		21 988 089				30 000 000	10 000 816	5 000 000	21 125 000
2015		23 000 000	23 988 089			40 658 112	17 125 816		25 000 000
2016	38 000 000		8 988 089			40 658 112	32 125 816		10 000 000
2017		22 667 943	29 000 000	20 000 000		29 142 979		9 944 179	12 126 000
2018		46 061 989		45 047 025	20 000 000	8 490 000		20 000 000	34 464 225

Sources : Centre de documentations et d'archives DGBF, services techniques des Mairies d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam

Le budget de fonctionnement est, comme son nom l'indique, la partie du budget qui sert au fonctionnement de la commune. Il regroupe les dépenses suivantes : charges à caractère général, de personnel, de gestion courante, provisions, etc. Quant au budget d'investissement, il comprend l'essentiel des opérations que doit effectuer la commune. Il varie selon la taille de la population et la superficie de la commune. Il comprend : achats de matériels durables, construction ou aménagement de bâtiments, grands travaux d'infrastructures, les emprunts, etc.

Il ressort de l'analyse de ces tableaux que de façon générale, les besoins en fonctionnement apportés par l'Etat aux mairies sont presque identiques depuis plusieurs années. Pour la ville d'Anyama, ils varient entre 62 489 000 F en 2000 à 56 000 000 F en 2005, puis est resté constant jusqu'en 2016 avec un pic constaté entre 2009 et 2010, qui est de 60 000 000 F. A Bingerville, les crédits alloués varient entre 49 529 000 F et 44 437 061 F. Cependant, de 2006 à 2010, cette somme est restée stationnaire et a varié entre 50 et 55 000

000F. Cette constante s'explique par la multiplication des lotissements dans la ville et par conséquent l'embauche de personnel supplémentaire afin de procéder à la collecte des taxes et à l'assainissement de la ville. Parmi ces trois communes, la ville de Grand-Bassam a le budget de fonctionnement le plus élevé, avec une enveloppe de 70 000 000 F entre 2007 et 2010. Cette situation s'explique par le fait que la ville reste importante aux yeux des autorités vu son aspect historique et touristique, malgré sa petite superficie (1819 ha) en 2017. Pour l'ensemble des trois villes, les crédits alloués pour l'année 2011 restent très faibles. A Bingerville par exemple, ils chutent pour atteindre 31.000.000F contre 56 000 000 en 2004 à cause du contexte socio-politique de l'époque.

L'analyse des investissements montre que chaque commune oriente sa politique d'investissement selon ses besoins. A Anyama par exemple, cette somme est restée longtemps plafonnée entre 25.000.000 et 30.000.000F de 2003 à 2014. Ainsi, les opérations de la municipalité, ciblaient plus le domaine de l'éducation. Somme très insuffisante pour une population de 103.297 habitants (RGPH, 2014), elle servira la plupart du temps à la confection des tables-bancs, à la réfection de toiture et à la construction de latrines dans les écoles. Ces n'est qu'à partir de 2016 que l'Etat à travers les PPU, va investir dans le domaine des infrastructures routières avec le bitumage de la voie principale. Quant à Bingerville, entre 2003 et 2006, quelques actions ont été réalisées dans le domaine de l'urbanisme et de l'assainissement avec en moyenne 25 000 000/an. Cette somme a permis le reprofilage de certaines voies, notamment à Gbagba et l'aménagement de quelques nouveaux lotissements. Entre 2007 et 2016, les investissements ciblent le secteur de l'éducation. Entre 2016 et 2018 à la faveur de l'ouverture de l'hôpital mère-enfant, certaines voies principales ont été bitumées. Ces différentes réalisations ont vu le jour avec l'aide du PRICI (photo 35). Grand-Bassam est la seule ville qui ventile ces dépenses dans tous les secteurs. C'est une politique du conseil municipal qui ne néglige aucun pan de la vie sociale des populations. A partir de 2015, d'importants projets d'aménagement dans le secteur de l'urbanisme ont permis le bitumage de certains axes. Ces réalisations ont vu le jour à la faveur de l'inscription de Grand-Bassam au patrimoine mondial de l'UNESCO (photo 34). Quant à Anyama, ces programmes ont permis la réhabilitation de certaines infrastructures (photo 36).



Photo 34 : Le pont de la victoire, réhabilité à la faveur de l'inscription du quartier France au patrimoine mondial de l'UNESCO

(Source : Notre enquête, 2018)



Photo 35 : Voie réhabilitée menant à l'hôpital Mère-Enfant à Bingerville *(Source : Notre enquête, 2018)*



Photo 36 : Réhabilitation de l'EPP Château à Anyama par le programme PRICI

(Source : Notre enquête, 2018)

1.3.3.2 Les prélèvements sur fonds d'investissement

En ce qui concerne les infrastructures routières et la construction de certains équipements, les seules dotations de l'Etat n'ont pas permis aux collectivités de faire toutes ces réalisations. Les collectivités elles-mêmes engagent certains projets sur fonds propre. Le tableau 16 présente les montants alloués pour les prélèvements sur fond d'investissement, de 2008 à 2018. Ces fonds proviennent des patentes, vignettes, légalisations de signatures, certifications,

frais de soumissions en appel d'offre, redevance de bornage, taxes, baux à loyer, etc. Ces projets sont souvent soutenus par l'Etat central à travers certains programmes tel que le PRICI, le PPU, etc.

Tableau 16 : Projets réalisés sur fonds propres de 2008 à 2018 (en FCFA)

Années	Anyama	Bingerville	Grand-Bassam
2008	40 500 000*	91 676 937°	70 000 000°
2009	85 522 000*	134 672 568°	35 000 000°
2010	43 500 000*	140 247 909°	111 000 000*
2011	40 000 000*	102 356 000*	171 000 000*
2012	58 300 000*	177 067 995*	150 000 000*
2013	43 292 000*	29 918 001°	145 000 000°
2014	63 024 000*	71 033 239°	560 000 000°
2015	34 254 266°	179 508 000*	460 000 000°
2016	150 320 000*	112 960 000*	250 000 000°
2017	99 000 000*	264 500 000*	163 000 000°
2018	99 012 000*	145 400 000*	168 354 000*

NB : 1- Les chiffres avec les ° représentent les montants des comptes administratifs qui sont les montants recouverts par les collectivités au cours de l'année.

2- Les chiffres avec * représentent les montants inscrits dans le programme triennal, qui sont des prévisions et qui ne représentent pas les montants réels recouverts par les collectivités.

Sources : DGDDL, Services techniques des Mairies de d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam

Le tableau 16 présente les prélèvements sur fond d'investissement de 2008 à 2018 pour les communes d'Anyama, Grand-Bassam et de Bingerville. On constate pour l'ensemble des villes que les prélèvements sur fond d'investissement sont largement supérieurs aux aides apportées par l'Etat. Nous pouvons dire que, les communes dans leur organisation, mobilisent des fonds bien plus importants. Elles financent elles-mêmes leurs propres projets dans l'ordre de 60 à 90% du montant initial, selon les communes. Grand-Bassam est la commune qui

mobilise le plus de fond, suivie de Bingerville et d'Anyama. Ces fonds démontrent le fruit d'une bonne organisation, mais surtout l'intensité de l'activité commerciale qui permet de mobiliser toutes ces ressources. Cependant, nous constatons une baisse des prélèvements entre 2010 et 2011 à Anyama. Cette situation est due à la crise post-électorale qui a secoué le pays et dont l'épilogue est Avril 2011. La commune d'Anyama en particulier a été fortement touchée du fait de sa proximité avec Abobo, déclarée zone de guerre. Pour les communes de Bingerville et de Grand-Bassam, cette situation n'a pas vraisemblablement affecté les finances des communes. La baisse n'a pas été considérable du fait que, lors de cette crise, ces deux communes n'ont pas été frappées comme les communes d'Abidjan et constituaient de ce fait, des refuges pour les populations sinistrées des communes durement impactées telles qu'Abobo et Yopougon. A partir de 2013, les prélèvements sur fonds d'investissement vont connaître une hausse.

Pour une meilleure gestion des finances des collectivités, la tutelle responsable des communes (la DGDDL) a mis en place en 2014, une application dénommée SIGESCOD. Elle permet de disposer en temps réel des informations budgétaires des communes. Elle permet également aux collectivités d'être plus efficaces dans le traitement des dossiers relatifs à la soumission de leur projet en commission et leur permet aussi de mieux gérer leurs comptes. Pour l'instant, seules 32 collectivités sont connectées, dont 17 communes (Bingerville, Aboisso, Agboville, Daoukro, Abengourou, Bondoukou, Daloa, Séguéla, Toumodi, Yamoussoukro, San Pédro, Guiglo, Man, Bouaké, Korhogo, Freké et Boundiali) et 15 régions (Sud Comoé, Indénié-Djuablin, Gontongo, Haut-Sassandra, Worodougou, Bélier, San Pedro, Cavally, Tonkpi, Gbéké, Hambol, Poro, Tchologo, Bagoué et de la Agneby-Tiassa) sur l'ensemble des 227 collectivités que compte le pays, à savoir 196 communes et 31 régions.

1.3.4 Les interactions entre les acteurs de la ville

Afin d'analyser les différentes interactions entre les acteurs de la ville, nous avons dans un premier temps, identifié et donné le rôle joué par chaque entité dans l'armature urbaine. Ensuite, à l'aide du logiciel MACTOR, nous avons procédé à l'analyse du jeu des acteurs à travers des matrices d'influences/dépendances. Enfin grâce au logiciel, nous avons déterminé le rôle des acteurs selon leur importance dans la gestion et la structuration de la ville.

1.3.4.1 Les acteurs de la ville

Nous avons considéré les acteurs clés, ceux qui peuvent influencer ou commander, directement ou indirectement l'évolution de la ville. Ce sont :

1.3.4.1.1 L'Etat

L'Etat regroupe l'ensemble des ministères et des structures étatiques. Il joue un rôle de régulation s'exerçant à travers un cadre législatif et réglementaire ainsi que des moyens d'aides aux différents secteurs par le biais de subventions. Ses moyens d'actions sont alors réglementaires et financiers. Ses priorités portent sur la préservation de la souveraineté nationale, du développement et de la cohésion sociale.

1.3.4.1.2 Les Ministères

De nombreux ministères interviennent dans le développement des territoires. Ils participent aux mutations territoriales et aux activités socio-économiques. Ce sont les ministères suivants :

- Le Ministère de l'Intérieur et de la décentralisation : il assure la mise en œuvre et le suivi de la politique du gouvernement en matière d'administration du territoire à travers la déconcentration et la décentralisation, et demeure le détenteur exclusif de la tutelle de l'Etat sur les collectivités territoriales.
- Le Ministère de l'Economie et des Finances : il met à la disposition des collectivités territoriales les ressources financières que l'Etat leur octroie, mais aussi veille au respect par les collectivités territoriales des règles de la gestion financière publique.
- Le Ministère du Plan et du Développement : il est principalement responsable de la mise en œuvre et du suivi de la politique du gouvernement en matière de planification et de programmation du développement.

1.3.4.1.2.1 Le rôle des Ministères

Le rôle des Ministères consiste notamment à :

- Elaborer et faire adopter par le Gouvernement les projets de lois et les décrets relatifs à la mise en œuvre de la politique de décentralisation et de développement local.
- Exercer la tutelle de l'Etat sur les collectivités territoriales à travers l'assistance et le conseil au profit des élus locaux et des personnels desdites collectivités, ainsi que le contrôle de leurs activités.
- Promouvoir le développement local en veillant au transfert effectif des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales, en assurant le suivi de l'exécution des projets et programmes

financés par des partenaires bilatéraux et multilatéraux au profit du développement local décentralisé, et en recherchant des partenariats financiers et techniques en vue de la réalisation de projets de développement initiés par les collectivités territoriales.

- Subventionner le développement des localités. L'appui de l'Etat en termes de subventions, est composé de dotation globale de fonctionnement, de la subvention d'équipement, de la subvention d'équilibre et de la dotation générale de décentralisation.

- Apporter son assistance aux collectivités territoriales en matière de planification du développement ;

- Conduire le processus de prise en compte des projets de développement initiés par les collectivités territoriales par le Programme d'Investissement Public de l'Etat.

Toutes les actions des Ministères contribuent au développement des collectivités territoriales.

1.3.4.1.3 L'administration déconcentrée

1.3.4.1.3.1 Les autorités préfectorales

Ils exercent la tutelle de proximité auprès des collectivités territoriales, à travers le contrôle de légalité, l'assistance et le conseil. Elles jouent un rôle important notamment dans :

- La facilitation des rapports entre les collectivités territoriales et les services déconcentrés de l'Etat sur lesquels s'exerce leur autorité ;

- Le règlement des conflits de compétence pouvant survenir entre plusieurs collectivités territoriales ayant en commun une partie de leur territoire, ou encore entre les élus des collectivités territoriales et les autorités traditionnelles, religieuses ou les leaders d'opinion ;

- Le soutien au plaidoyer que les collectivités adressent au gouvernement via le Ministre de l'Intérieur, à l'effet d'obtenir des appuis financiers exceptionnels ;

- La mise en cohérence et en harmonie au niveau local des projets de l'Etat et ceux des collectivités territoriales.

1.3.4.1.3.2 Les services déconcentrés des Ministères

Les services déconcentrés des différents Ministères techniques (Directions Régionales et départementales) disposent de ressources humaines compétentes et de données statistiques collectées sur plusieurs années. Ces services peuvent donc apporter un appui technique appréciable aux collectivités territoriales dans le cadre de l'élaboration des documents de planification du développement et dans l'exécution de projets de développement.

1.3.4.1.3.3 Les structures décentralisées : les Collectivités territoriales

Les collectivités territoriales jouent un rôle central dans le développement de la ville. Au niveau de la ville, c'est la municipalité qui représente la collectivité. Elle dispose de compétences étendues qu'elle peut exercer dans presque tous les compartiments du développement économique, social et culturel. De plus, la municipalité est dotée d'une administration composée de cadres et d'agents qualifiés dans différents domaines et capables de mettre en œuvre les actions et opérations de développement qu'elle programme.

Aussi, a-t-elle la possibilité de nouer différentes sortes de partenariats avec des organismes publics et des opérateurs du secteur privé, en vue de la conception, la mise en œuvre et la gestion de leurs projets de développement.

1.3.4.1.4 Les populations

Les populations locales jouent deux rôles essentiels :

- formuler et prioriser les choix qu'elles font dans le cadre de l'élaboration des documents de planification selon la méthode de la planification locale participative ;
- apporter leur appui dans l'exécution des projets de développement qui les concernent directement dans les quartiers et les villages, notamment par la facilitation de l'installation et du fonctionnement des chantiers de travaux de construction d'équipements, d'infrastructures (rues, pistes villageoises, réseaux d'adduction d'eau potable ou d'électricité, etc.) et de superstructures (écoles, centres de santé, etc.), la surveillance desdits chantiers et la fourniture éventuelle d'une main d'œuvre d'appoint.

1.3.4.1.5 Les partenaires au développement

La complexité de la conception et de la mise en œuvre des actions et opérations du développement local nécessitent de plus en plus le recours à des partenaires extérieurs, tant pour l'appui et l'assistance techniques que pour la mobilisation des ressources financières additionnelles. Les principaux partenaires sont les bureaux d'étude, les bailleurs de fonds et les entreprises privées.

1.3.4.1.6 Les bureaux d'étude

La planification du développement local dans sa globalité relève de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de plusieurs autres disciplines. Etant donc à la fois technique, complexe et pluridisciplinaire, elle nécessite l'intervention d'une large palette de compétences dont ne disposent pas toujours les collectivités territoriales.

Les bureaux d'étude qui disposent de nombreuses compétences ont pour rôle de se mettre à la disposition des collectivités territoriales pour les appuyer au plan technique et de les aider dans la formulation des politiques, des stratégies, des opérations et des actions de développement.

1.3.4.2 Les interactions entre les acteurs dans la gestion de la ville

Après avoir établi la fiche des acteurs, nous avons évalué les rapports de force et d'influence entre chaque acteur. Ainsi, la hiérarchisation des acteurs vise à l'analyse des relations d'alliances ou de conflits entre ceux-ci et l'établissement d'un ordre d'importance dans le développement de la ville. Pour la hiérarchisation, nous avons utilisé la méthode MACTOR qui consiste à construire une matrice d'influences directes dans laquelle sont évaluées les influences et les dépendances entre chaque couple d'acteurs.

1.3.4.2.1 Evaluation du niveau d'influence et de dépendance entre acteurs

La réalisation de la Matrice (tableau 17) des Influences/Dépendances Indirecte (MIDI) donne, à travers des valeurs attribuées par les principaux acteurs lors des entretiens, une idée de l'importance des influences entre acteurs.

Tableau 17 : Présentation de la Matrice Influence/Dépendance Indirecte (MIDI) entre les acteurs

	Etat	auto_décon	auto_décon	Population	Parten_dév	Bureau_Etu	Ii
Etat	3	9	9	10	2	10	40
auto_décon	3	6	6	6	0	7	22
auto_décon	3	7	7	7	1	8	26
Population	3	8	8	8	2	8	29
Parten_dév	3	6	6	6	0	6	27
Bureau_Etu	3	6	6	6	0	6	21
Di	15	36	35	35	5	39	165

Source : Nos enquêtes 2016, Données issues du logiciel Mactor

Le tableau, met en évidence deux indicateurs calculés à partir de la matrice des Influences/Dépendances :

- Le degré d'influence de chaque acteur représenté par la somme des valeurs en lignes (*Ii*).
- Le degré de dépendance de chaque acteur représenté par la somme des valeurs en colonnes (*Di*).

De cette matrice, découle le tableau 18, représentant les effectifs des acteurs les plus influents dans le processus de développement de la ville.

Tableau 18 : Degré des Influences entre acteurs

Acteurs	Ii
Etat	40
Populations	29
Partenaires au développement	27
Autorités décentralisées	26
Autorités déconcentrées	22
Bureaux d'étude	21

Source : Données issues de la Matrice MIDI 2016

Il ressort donc que les deux acteurs les plus influents sont **l'Etat** et **les populations**.

L'Etat joue un rôle de régulation s'exerçant à travers un cadre législatif et réglementaire ainsi que des aides aux différents secteurs. Ses moyens d'actions sont alors réglementaires et financiers. Ses priorités portent sur la préservation de la souveraineté nationale, le développement et la cohésion sociale. Ses représentants (le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Economie et des Finances, le Ministère du Plan et du Développement, l'autorité préfectorale) exercent des missions de contrôle de la légalité des actes des collectivités locales dans les conditions fixées par la loi. Ils coordonnent les actions de développement, garantissent la cohésion et la solidarité nationale ainsi que l'intégrité du territoire. Ils assurent l'accompagnement technique et l'appui-conseils par domaines d'activités. A travers les ministères, l'Etat intervient dans l'aménagement du territoire (figure 40).

Contrôle du Développement



Figure 41 : Directive du processus de contrôle d'aménagement en matière foncière
(Source : rapport SDUGA, 2015)

Bien que la loi sur la décentralisation ait été adoptée en 2003, il n'y a pratiquement pas de transfert ou de délégation de pouvoir aux collectivités territoriales, et cela dans les domaines suivants :

- au niveau budgétaire, sur les ressources humaines et sur les activités déléguées ;
- sur les titres de propriété de terres appartenant à l'État (Réserve du foncier Public) ;
- dans les capacités techniques et les dotations budgétaires nécessaires pour la mise en œuvre physique du projet.

L'Etat donne sa vision de la conception et de la planification de la ville. Il intervient presque dans tous les domaines, planifie, régule et devient même parfois entrepreneur dans les grands programmes de logements et des grands chantiers de développement. Il participe aux mutations territoriales et aux activités socio-économiques. Il assure la structuration et l'organisation de l'espace. Dans les procédures d'approbation des lotissements et dans la gestion de la délivrance du Permis de Construire, il exclut totalement les collectivités territoriales (les mairies). Grâce à son influence, l'Etat contrôle le jeu des acteurs. Il dirige et règlemente les relations entre les acteurs.

La population

Elle est le deuxième acteur le plus important. Son fort degré d'influence est lié à son apport dans l'exécution des projets de développement dont elle est directement bénéficiaire

dans les quartiers. En effet, la population contribue à la facilitation de l'installation et du fonctionnement des chantiers des travaux de construction d'infrastructures et d'équipements (rues, réseaux d'adduction d'eau potable ou d'électricité, écoles, centres de santé, etc.). Elle surveille les chantiers et fournit éventuellement la main d'œuvre d'appoint. Elle contribue également à la construction de logements et d'équipements communautaires. Par son degré d'implication et d'acceptation ou non des projets, elle apparaît comme un acteur incontournable du processus de développement de la ville. Les autres acteurs (Partenaires au développement, Autorités décentralisées, Autorités déconcentrées et les Bureaux d'étude) disposent d'un pouvoir de contrôle limité. Ils sont les leviers du système car leurs actions, leurs objectifs et leurs missions peuvent être actionnées afin d'introduire des innovations et même des mutations dans l'évolution de la ville.

1.3.4.2.2 Les rapports de force à l'origine des conflits de compétences entre les acteurs

Il existe plusieurs points d'achoppement entre certains ministères et les collectivités dans divers domaines. Ces ministères, du fait de leur accointance dans la gestion des biens domaniaux de l'Etat avec les collectivités, se retrouvent très fréquemment opposés à celles-ci. Le Ministère de l'Environnement, à qui l'Etat a concédé la gestion des ordures ménagères dans le District d'Abidjan, a été à plusieurs reprises confronté au District et aux Mairies qui ne comprennent pas cette décision de l'Etat. Dans tous les cas, nos villes sont mal gérées en ce qui concerne le ramassage des ordures ménagères et la gestion des ouvrages d'assainissement.

Certains conflits de compétence opposent également les mairies au Trésor public qui gère les fonds octroyés aux collectivités. Pour les maires, il doit avoir dans leurs locaux un comité de gestion indépendant qui gère directement ces fonds afin d'éviter les longues procédures administratives qui entravent parfois la bonne mise en œuvre des projets. En outre, il existe des conflits de compétence entre le ministère de la santé et les mairies quant à la gestion et l'entretien des hôpitaux et autres établissements sanitaires. Pourtant, cette activité ne fait plus partie des prérogatives du ministère car il a été signé des accords devant permettre aux collectivités territoriales de jouer ce rôle car étant plus proche des populations et connaissant aux mieux leurs besoins.

Des points d'achoppement existent également entre les collectivités et le ministère de construction en ce qui concerne la gestion du domaine public. En effet, des morcellements abusifs ou des déclassements sont opérés sur des réserves foncières destinées à la construction

de certaines infrastructures (dispensaires, écoles, commissariats, etc) et vendus à des privés sans aviser les autorités communales. Ce genre de pratiques est récurrent. Il limite les possibilités des collectivités à mettre en œuvre leurs politiques économiques et sociales pour le bien-être des populations. Il existe également des conflits de compétences entre le district autonome d'Abidjan et les communes quant à la gestion des espaces verts ainsi que des parcs et jardins.

1.3.5 Les élus locaux et leur faible pouvoir d'action

Les villes périphériques du district d'Abidjan sont soumises à une forte pression foncière ces dernières années. Cette pression fait croître les prix des lots et par ricochet une multiplication des lotissements. Chaque plan de lotissement, pour être légal, doit avoir l'aval du ministère de la construction par le biais d'une procédure d'approbation qui n'implique pas réellement les communes car certains dossiers sont signés sans ouverture d'une enquête de commodo et incommodo.

Cette manière de contourner le circuit normal d'approbation est même cautionnée par l'administration qui permet au promoteur de déposer un dossier sous forme de régularisation²⁹. Cette procédure exclut les collectivités dans la gestion de leur domaine foncier car ce sont les maires qui doivent être en principe au centre du jeu foncier. Malheureusement, ce n'est pas le cas, comme l'illustre la figure ci-dessous.

²⁹ La régularisation est une procédure administrative qui permet de déposer des dossiers d'approbation, sans passer par l'étape des enquêtes publiques.



Figure 42 : Processus légal de planification en Côte d'Ivoire (Source : Notre enquête, 2018)

La gestion du foncier échappe aux collectivités qui dénoncent cette pratique et l'hégémonie du ministère qui tend à réduire les pouvoirs des maires en matière de gestion foncière. Même en ce qui concerne l'octroi des permis de construire, le rôle des collectivités reste très limité. Les mairies sont habilitées à instruire des dossiers de permis qui vont d'une simple concession à une bâtisse d'une hauteur maximale de R+3. Au-delà et pour certains grands projets à fort intérêt économique, c'est le ministère qui s'en charge. Avec la création en 2016 du GUPC, les communes du district d'Abidjan ne sont plus habilitées à instruire les dossiers de permis, ni à effectuer des visites sur les chantiers (voir lettre-circulaire N°320 du 16/02/2018, relative au contrôle du permis de construire sur les chantiers en cours). Cette disposition concerne les communes de Bingerville et d'Anyama qui font partie du district d'Abidjan. Pour un dossier de demande de permis, tout usager doit se rendre au GUPC qui assure le traitement du dossier ainsi que les visites de chantier. Pour les dossiers relatifs à un immeuble de moins R+3, la signature est faite par le Maire de la commune concernée et au-delà, c'est le ministre de la construction qui s'en charge. Parmi les trois villes, seule la commune de Grand-Bassam échappe à cette procédure car faisant partie du département du Sud-Comoé.

En outre, la nouvelle réforme de l'ACD, en supprimant les actes intermédiaires que sont la lettre d'attribution, le certificat de propriété etc, n'a fait que renforcer le pouvoir des communautés villageoises en donnant un poids légal à l'attestation villageoise qui devient l'acte de base pour l'obtention d'un titre de propriété. La purge des droits coutumiers n'étant pas effectif, l'Etat est parfois obligé de négocier avec les villageois pour l'acquisition de

certaines parcelles dans le cadre de grands projets d'utilité publique. Pour une meilleure gestion de nos villes, l'Etat doit nécessairement transférer ses compétences aux collectivités en matière de gestion foncière, car ce sont les élus locaux qui vivent au plus près les réalités des populations.

2. ANALYSE DES NIVEAUX D'EQUIPEMENT ET LEUR IMPACT SUR LA STRUCTURATION DE L'ESPACE

2.1 Evolution du taux de couverture et impact de la charge démographique sur les équipements socio-collectifs

2.1.1 Les équipements socio-scolaires

La fonction scolaire a toujours constitué un élément d'attractivité et de dynamisme pour nos villes moyennes. Politique volontariste de l'Etat, cette fonction a été renforcée ces dernières années, en particulier dans les villes de Grand-Bassam et d'Anyama. Quant à Bingerville, elle est une cité scolaire depuis l'ère coloniale. Cependant à Anyama, cet élan a été freiné durant un certain nombre d'années du fait de la commune voisine d'Abobo, qui attire la majorité des investissements dans ce secteur, vu la croissance élevée de sa population. Mais ces dernières années, nous observons un renforcement de ces infrastructures, surtout au primaire.

Selon les statistiques de la Direction des Stratégies, de la Planification et des Statistiques (DSPS) du Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle, en 2018 le nombre d'écoles primaires était de 53 à Grand-Bassam, 65 à Bingerville et 174 à Anyama. Dans le secondaire au cours de la même année, ces chiffres sont de 26, 14 et 22, respectivement pour les communes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam. Ils traduisent la réussite de la politique scolaire de l'Etat dont le but est d'atteindre un taux de scolarisation de 100% à l'horizon 2030. En effet en 2006, on dénombrait 39 classes pour la ville de Grand-Bassam, 45 pour Bingerville et 93 pour Anyama au primaire. La couverture spatiale est en nette amélioration car il y a au moins une école primaire dans tous les quartiers des centres urbains. En termes d'accroissement global par rapport à la situation en 2006, Bingerville présente un taux de 44,44%, Grand-Bassam 35,89% et Anyama 87,09%. Cet accroissement traduit les efforts consentis par l'état et les collectivités locales pour davantage répondre à la forte demande de scolarisation.

Tableau 19 : Evolution des équipements scolaires de 2006 à 2018

	Préscolaire		Primaire		Secondaire		Enseignement technique et professionnel	
	2006	2018	2006	2018	2006	2018	2006	2018
Anyama	21	58	93	174	11	26	4	4
Bingerville	6	25	45	65	7	14	5	5
Grand-Bassam	5	29	39	53	14	22	5	6

Sources : DSPTS 2018, Notre enquête 2015

Pour ce qui est du secondaire, on note une évolution par rapport à la situation en 2006. Le nombre d'établissements a doublé à Bingerville et à Anyama, passant respectivement de 11 à 26 et 7 à 14. Quant à Grand-Bassam, l'évolution est moins significative par rapport aux deux autres communes. Vu le nombre d'élèves à scolariser dans le secondaire, le lycée Moderne a été scindé en Lycée 1&2 (photo 38). A Anyama, le lycée Moderne, avec une plus grande capacité est l'établissement qui accueille le plus d'élèves (photo 37). Dans l'ensemble, la fonction scolaire est toujours polarisante. Les élèves issus de toutes les régions du pays, surtout en provenance d'Abidjan, continuent d'animer la vie scolaire d'Anyama et de Bingerville. Les établissements d'enseignement confessionnel, tel que le petit séminaire de Bingerville, ont su maintenir leur statut d'école d'excellence, de même que certains établissements publics comme le lycée garçons (photo 39) et le lycée jeunes filles de Bingerville.

Concernant l'enseignement professionnel et technique, on a assisté à un net recul, parfois à des situations qui restent stationnaires. Ces établissements sont passés de 4 ; 5 et 6 en 2018 respectivement pour les villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam, tandis que la situation en 2006 était de 4 ; 5 et 5 respectivement pour les villes précitées. Cette situation est due au manque d'investissement de l'Etat dans ce secteur, contrairement à l'enseignement secondaire général ainsi que l'enseignement primaire et préscolaire. Dans l'ensemble, le taux de scolarisation est de 90% dans les villes étudiées selon les statistiques de la Direction des Stratégies, de la Planification et des Statistiques et des services techniques des mairies. Pourtant au fil des années, les besoins de construction d'autres infrastructures scolaires se font ressentir, ceci dans le but de rapprocher l'école des populations.



Photo 37 : Lycée Moderne d'Anyama
(Source : Notre enquête, 2018)



Photo 38 : Lycée Moderne 1&2 de Grand- Bassam
(Source : Notre enquête, 2018)



Photo 39 : Lycée Moderne Garçons de Bingerville
(Source : Notre enquête, 2018)

Concernant l'évolution des structures scolaires, l'on remarque que cela a contribué fortement à donner un certain dynamisme à nos villes, surtout aux activités socio-économiques. En effet, les résultats du RGPH 2014 indiquent que 30 à 40% de la population des villes étudiées ont moins de 20 ans. Cette frange de la population participe au rayonnement de la cité de par son pouvoir d'attraction qu'elle exerce sur les activités économiques, en particulier le secteur informel qui se trouve fortement dépendant du calendrier scolaire. Depuis la fin des années 1970, l'arrêt brusque des investissements de l'Etat dans le secteur de l'éducation a contribué à la dégradation des ouvrages.

Dans le primaire à Anyama, la population scolaire est passée de 26.061 en 2006 à 45.587 en 2018. Concernant Bingerville, elle abritait 11.199 élèves en 2006 et 19.798 en 2018. Grand-Bassam à une progression plus lente : de 11.275 en 2006 à 11.900 en 2018. Anyama détient donc la population scolaire la plus importante, vu le nombre d'habitants. Cette ville a connu entre 2006 et 2018, un taux d'accroissement global de sa population scolaire de 74,92%. Sur la même période, Bingerville a enregistré une croissance de 76,7%. Quant à la ville de Grand-Bassam, elle enregistre le taux le plus faible avec 5,54%. Dans le même temps, le nombre de classes et de personnel enseignant a aussi augmenté dans le primaire. A Anyama, le nombre de classes a atteint le chiffre record de 1081, 608 enseignants en 2006 et 1030 en 2018. A Bingerville, généralement réputée pour sa tradition scolaire, le nombre de classes est de 438 en 2018, avec un nombre d'enseignants allant de 277 à 396 respectivement en 2006 et 2018. A Grand-Bassam, le nombre de classes en 2018 est de 349, pour un personnel enseignant de 277 en 2006 et 396 en 2018. Dans toutes les villes, le nombre de classes a quasiment doublé, tout comme les infrastructures. Concernant les effectifs d'élèves par classes, la commune d'Anyama est passée de 24 élèves par classe en 2006 à 46 élèves par classe en 2018. Bingerville enregistre 26 élèves par classe en 2006 et 49 en 2018. A Grand-Bassam, on note une légère augmentation pour les mêmes périodes : de 32 à 37 élèves. Le poids de la charge démographique sur les infrastructures, en particulier dans les communes d'Anyama et de Bingerville, est bien au-dessus de la moyenne nationale qui est de 43 élèves par classes. Conséquence de cette surcharge : les équipements scolaires se détériorent rapidement.

Quant à l'enseignement secondaire, l'on constate une nette évolution par rapport à la situation en 2006. Notons qu'Anyama détient la population scolaire la plus importante avec 17 605 élèves en 2018. A Grand-Bassam, la population scolaire est estimée à 14.109 élèves en 2006 alors qu'en 2018 on dénombre 16.491 élèves, soit une hausse de 16,88% par rapport à la situation en 2006. Bingerville, bien qu'ayant des effectifs légèrement supérieurs à ceux de Grand-Bassam, présente un accroissement global beaucoup moins significatif qui est estimé à 8,14%. En effet, toujours entre 2006 et 2018, son effectif est passé de 16.200 à 17.519 élèves. A Anyama par contre, en l'espace de 12 ans, la population scolaire a presque doublé. En effet, elle est passée de 9.107 à 17.605, soit un accroissement global de 93,31%. Dans le même temps, le nombre de classes a aussi évolué et dans certains cas a été presque multiplié par 2 ou 3. Le nombre d'établissements a aussi connu une hausse significative ces dix dernières années et a doublé dans presque toutes les villes. Il est passé respectivement pour

les villes d'Anyama, Bingerville et de Grand-Bassam, pour la période 2006 à 2018, de 11 à 26 ; 7 à 14 et de 15 à 22. Le rythme de croissance du nombre d'élèves est sensiblement égal à celui des enseignants. De ce qui précède, il devient aisé pour les établissements de parvenir à l'obtention du ratio convenable proche de 1 enseignant pour 40 élèves, comme le recommande la politique d'orientation générale de l'Etat, relative à l'éducation (Loba, 2006). A Anyama et Bingerville, le ratio est de 1 enseignant pour 23 élèves et 1 pour 24 à Grand-Bassam dans l'enseignement secondaire. Ce ratio est largement supérieur à celui obtenu au niveau de l'enseignement primaire et qui est en moyenne proche de 1 pour 44 à Anyama, 1 pour 45 à Bingerville et de 1 pour 33 à Grand-Bassam, alors que les normes de l'UNESCO recommandent 1 enseignant pour 25 élèves. En effet depuis 1998, selon le taux de scolarisation brut (TBS) du PNUD (2003), l'on avait constaté dans le secondaire, une augmentation du nombre d'élèves par enseignant. L'Etat a cherché à combler ce vide ces cinq dernières années par le recrutement massif d'environ 12.000 enseignants dans le secondaire en 2012.

2.1.2 Les équipements sanitaires

Les équipements socio-sanitaires sont nombreux dans les communes étudiées. Ils sont localisés en fonction de leur renom, de leur spécialisation et particularité. Les statistiques utilisées dans notre recherche émanent des archives des directions techniques des mairies. Bingerville, par exemple, regorge de plusieurs centres de santé à caractère régional. Ce sont : l'hôpital psychiatrique qui accueille les malades mentaux et les toxicomanes, qui est d'ailleurs la seule structure spécialisée du pays ; le service des grandes endémies réservé aux malades de la Lèpre ; l'hôpital général qui dispose de plusieurs services dont un bloc opératoire, un cabinet dentaire, un pavillon d'hospitalisation ; enfin l'hôpital mère-enfant (photo 40) avec un plateau technique moderne de grande capacité. Néanmoins on observe une baisse des fréquentations à l'hôpital général et à l'hôpital psychiatrique, cela est dû au plateau technique vieillissant qui n'a pas été renouvelé depuis plusieurs années. Les quartiers tels que Gbagba et Adjamé-Bingerville disposent de centres de santé fonctionnels. On note aussi la présence de six officines privées.



Photo 40 : Hôpital Mère-Enfant de Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)

A Anyama, depuis quelques années, les fréquentations diminuent au profit des cliniques privées ou de l'hôpital général d'Abobo. Notons que la ville d'Anyama bénéficie de prestations d'un centre de Protection Maternelle et Infantile PMI. La ville comprend également un hôpital général (photo 41) et six officines privées.



Photo 41 : Hôpital Général d'Anyama (Source : Notre enquête, 2018)

Grand-Bassam, bénéficie de plusieurs infrastructures sanitaires. Elle dispose d'un hôpital général (photo 42), situé au quartier Impérial et bâti sur une superficie d'environ 4 ha. Cet établissement sanitaire couvre tous les villages de la commune y compris les différentes sous-préfectures. Il est doté de huit (08) services, à savoir : la Médecine générale, Chirurgie, Maternité, Pédiatrie, Laboratoire d'analyse, Radiologie, Cabinet dentaire, Pharmacie.



Photo 42 : Hôpital Général de Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)

Outre l'hôpital, la ville dispose d'autres établissements sanitaires publics repartis sur le territoire communal : un dispensaire urbain, une PMI, un Service de Santé Scolaire et Universitaire (SSSU), trois dispensaires ruraux et un centre de santé rural.

Dans toutes ces villes, les hôpitaux généraux ont des ambulances en très mauvais état, chose qui ne facilite pas l'évacuation des cas d'urgence vers les centres spécialisés abidjanais. Néanmoins, il ressort de nos investigations qu'à Bingerville par exemple, l'aire géographique de couverture des structures sanitaires est supérieure aux normes qui sont de 5 km de rayon par établissement. A Anyama, les populations à majorité nordistes ou étrangères fréquentent très peu les structures hospitalières du fait de leur éloignement ou du fait du développement de la médecine traditionnelle. A Bingerville, les villages appartenant au territoire communal sont dotés de centres de santé de proximité.

Ces structures avec une capacité d'accueil et un plateau sanitaire limités, ne peuvent pas faire face aux maladies nécessitant des soins appropriés. Dans le district sanitaire de Bingerville, certains centres hospitaliers offrent en moyenne 5 lits pour plus de 2000 habitants,

deux infirmiers et une sage-femme. Ces chiffres ont été pris de façon globale pour l'ensemble des villages rattachés à la commune. Un médecin de l'hôpital général intervient une fois par semaine en cas de nécessité dans ces centres ruraux. La majorité des habitants des villages rattachés, dépendent pour leur soin de l'hôpital général ou de l'hôpital mère-enfant. Concernant cette dernière structure, les coûts élevés de la consultation (12.000 F pour les spécialités, 8.000F pour les généralistes et pour les urgences 13.000F), n'incitent pas les populations à faibles revenus à fréquenter cette nouvelle structure.

La tendance qui se dégage pour ces trois villes est que Grand-Bassam présente une couverture spatiale nettement meilleure par rapport aux deux autres. A ce sujet, en plus de l'hôpital général, la ville accueille plusieurs cliniques et centres de santé qui sont proches des populations. Le rapport d'activité de l'exercice 2015 fait état de 73 lits répartis dans les différents services tels que la Médecine Générale et la Maternité. En somme, la charge démographique des communes étudiées a un impact considérable sur les équipements sanitaires qui tendent à se dégrader davantage car les investissements de l'Etat se sont considérablement réduits depuis plusieurs années. En outre, le personnel médical est en nombre insuffisant, avec 1 médecin pour près de 8000 habitants dans certaines communes comme Anyama. Pourtant, L'OMS recommande un médecin pour 2000 habitants. Aussi, le taux d'encadrement des structures sanitaires est très faible dans certaines villes notamment à Bingerville. Toutes les trois villes sont fortement déficitaires en termes de structures sanitaires et dépendent de la ville d'Abidjan pour certains soins nécessitant des examens approfondis.

2.1.3 Les équipements sociaux

Ils sont le signe de la volonté de l'Etat de réussir l'intégration sociale des populations des villes de l'intérieur. Au début des années 1980 et jusqu'à l'heure actuelle, Grand-Bassam et Bingerville abritaient respectivement les seuls orphelinats filles et garçons du pays. Ces institutions situées au sein des anciennes bâtisses coloniales, sont d'envergure nationale. Grâce à la communalisation et la coopération bilatérale, les communes étudiées ont toutes été dotées de centres culturels et/ou de foyers des jeunes. A Grand-Bassam par exemple, la mairie a tissé plusieurs partenariats avec des villes européennes et asiatiques telle que : Moulins, Palerme, Netanya, etc. Ces coopérations ont permis à la commune de se doter d'engins de ramassage des ordures, de faire des dons de kits scolaires, d'équiper la bibliothèque municipale, etc. Notons qu'à part la commune de Grand-Bassam, celles d'Anyama et de Bingerville n'ont pas de partenariat avec l'extérieur.

La plupart des services sociaux étatiques tels que les centres d'actions féminines, les bibliothèques municipales, les centres d'alphabétisation se font de plus en plus rares. La raison évoquée par les municipalités est le manque de budget. De ces trois villes, seule la commune de Grand-Bassam dispose d'une bibliothèque municipale (photo 43). Les statistiques utilisées émanent de nos investigations en 2015 (observation directe).



Photo 43 : Bibliothèque municipale de Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)

2.1.4 Les services de l'administration générale

Ces dernières années, l'administration n'a cessé de se rapprocher des administrés par l'ouverture de plusieurs services. Comme nous l'avons constaté sur le terrain, presque tous les services de l'administration existent : la sous-préfecture, le centre des impôts, le trésor, la Sodeci, la Cie, l'Anader, les services du Ministère de la Construction, le CNRA, etc.

Ces services, de par leur rôle de promotion du service public, contribuent au rayonnement et au dynamisme de la ville. Elles permettent à nos villes d'assumer leur statut de villes administratives en servant de relais entre la population et l'Etat. Les services installés sont des directions régionales et/ou départementales. Ces services, ont donc confirmé le statut de centres administratifs départementaux attribué depuis 1985 pour la ville d'Anyama et pour Grand-Bassam et Bingerville, dans les années 1940. Ces mutations administratives ont aussi contribué au renforcement et à l'accélération du processus d'urbanisation de la ville. Cependant, l'entretien et le maintien de ces ouvrages ne sont pas assurés par l'Etat. Beaucoup de locaux sont en état de dégradation avancée, tels que ceux du CNRA à Bingerville et du centre de formation féminine à Anyama (photos 44 et 45).



Photo 44 : Bâtiments publics dans un état de délabrement à Bingerville

(Source : Notre enquête, 2018)



Photo 45 : Le centre de formation féminine d'Anyama en très mauvais état

(Source : Notre enquête, 2018)

Dans les villes étudiées, l'on estime à plus de 50% le nombre de travailleurs faisant des mouvements pendulaires entre Abidjan et ces villes. Il faudrait donc pour des questions d'accessibilité, créer des emplois sur place afin de maintenir une population urbaine de plus en plus nombreuse.

2.2 Les structures de base

2.2.1 Le réseau d'assainissement et de drainage

De façon générale, la situation en matière d'assainissement et de drainage ne s'est guère améliorée depuis le début des indépendances. Bingerville, tout comme Grand-Bassam, malgré leur glorieux passé colonial, demeurent mal drainés car les installations datant de l'époque coloniale sont vétustes et n'ont pas été adaptées à l'évolution rapide de la population.

Bingerville et Anyama présentent une particularité du fait de leur relief accidenté et du manque d'ouvrages de drainage qui favorisent l'érosion des sols (photos 46 et 47). La particularité dans les trois villes étudiées est qu'aucun ménage n'a accès à un réseau d'évacuation d'eaux usées adapté. A Bingerville, quelques quartiers comme SICOGI 1 et 2 avaient tenté de se doter d'un réseau d'assainissement, mais le manque de moyens financiers a conduit les promoteurs immobiliers à y renoncer (Loba, 2009). Les eaux usées domestiques et les déchets industriels sont rejetés sans traitement primaire (physique) ou secondaire (chimique) dans les cours d'eau ainsi que dans le plan d'eau lagunaire, créant ainsi des risques sanitaires et environnementaux.



Photo 46 : Absence d'ouvrage d'assainissement, provoquant des érosions en saison pluvieuse à Anyama
(Source : Notre enquête, 2018)



Photo 47 : Sol érodé à Bingerville (Source : Notre enquête, 2018)

A Anyama, la forte topographie et les précipitations abondantes favorisent l'accumulation d'eaux dans les thalwegs et les bas-fonds, formant ainsi d'énormes détritits au contact des dépôts sauvages d'ordures ménagères, entraînant une dégradation de l'environnement urbain (photo 48).



Photo 48 : Dépôt sauvages d'ordures dans le lit des thalwegs à Anyama (Source : Notre enquête, 2018)

A Grand-Bassam, avec une topographie particulièrement plane et face au manque d'ouvrages d'assainissement, les populations se connectent directement dans les caniveaux qui se trouvent souvent bouchés par toutes sortes de déchets (photo 49). Le réseau pluvial est aussi drainé par des caniveaux à ciel ouvert. Le réseau de drainage qui comprend environ 25 km de caniveaux secondaires (Mairie de Grand-Bassam) est insuffisant pour drainer les eaux pluviales et usées d'une population croissante. Aussi, les fossés bétonnés desservant la route principale sont complètement obstrués par le sable provenant de la chaussée.



Photo 49 : Vue d'égouts engorgés à Grand-Bassam (Source : Notre enquête, 2018)

Dans l'agglomération abidjanaise, les pluies sont intenses et considérables, et le sol argilo sableux est propice au ruissellement. Ce type de sol nécessite l'installation de grands ouvrages de drainage. Leurs flux exutoires importants, surtout pendant la saison des pluies, affectent l'équilibre des milieux aquatiques et les infrastructures situées en aval en augmentant la vulnérabilité des sites potentiellement à risque. Les ouvrages conventionnels de drainage nécessitent une maintenance coûteuse, dont la régularité est rarement assurée par manque d'organisation et de moyens au niveau des services techniques centraux ou municipaux. Les ouvrages d'assainissements ne sont donc pas adaptés aux nouvelles données climatiques qui entraînent de fortes précipitations en saison pluvieuse. La mauvaise appropriation des ouvrages par les riverains, ainsi que le manque d'organisation du système d'évacuation des déchets solides entraînent une surcharge de ces ouvrages qui n'arrivent plus à évacuer l'eau dans de bonnes conditions, favorisant ainsi des flaques d'eaux sur la chaussée.

Pour l'évacuation des eaux usées, il n'existe pas de réseaux collectifs d'assainissement dans l'ensemble des villes étudiées. Le système d'assainissement est de type individuel ou autonome. Son dysfonctionnement est l'œuvre de certaines populations qui bouchent ces caniveaux, soit en y jetant des ordures, soit en les fermant avec des sacs remplis de sables. Abidjan et ses banlieues sont l'une des rares régions de la Côte d'Ivoire à disposer d'un schéma directeur d'assainissement, mais difficilement mis en œuvre.

2.2.2 La circulation et le transport

L'amélioration des voies de communication dans le district d'Abidjan à la suite des PPU 2012, a permis à nos villes de bénéficier des réalisations en matière de réfection des voies. Ainsi, les villes de Bingerville et Anyama ont bénéficié d'environ 5 km de bitume sur leurs voies principales les reliant à Abidjan. Grand-Bassam a, quant à elle, bénéficié de l'ouverture de l'autoroute Abidjan-Bassam, prévu dans le cadre de la première phase du projet d'aménagement de la zone franche de Grand-Bassam, mais aussi du programme PRICI qui a permis la réhabilitation de la voie express Abidjan-Bassam et de certaines rues du quartier France. L'ouverture de l'autoroute devrait être prolongée jusqu'à Lagos dans le cadre d'un projet inter Etats qui reliera les grandes capitales de la sous-région. Ce nouvel axe a permis de juguler les flux routiers en direction de la ville de Grand-Bassam en désengorgeant l'ancienne voie qui était encombrée, surtout pendant le week-end vu l'importance des activités touristiques dans cette zone.

Ces différentes réalisations, témoignent de la volonté de l'Etat de créer et de renforcer les voies de communication dans le district d'Abidjan ces cinq dernières années. Néanmoins, ces améliorations cachent de grandes disparités car à l'intérieur de ces villes, les voies secondaires sont presque impraticables. A Anyama par exemple, les chauffeurs de taxis communaux sont obligés ainsi de faire de grands détours. En saison de pluie, la plupart des voies non bitumées sont difficilement praticables.

La voie principale qui relie Bingerville à Abidjan (le boulevard Mitterrand) est l'une des voies les mieux entretenues de l'agglomération Abidjanaise, ce qui rend la ville plus accessible. La ruée vers les terrains urbains à la périphérie du noyau initial de Bingerville se présente comme une tendance forte (Koffi, 2004 ; Loba 2008). L'amélioration des liaisons entre les deux villes par l'ouverture de deux lignes « express » de la SOTRA (Société de Transport Abidjanais) accroît les mouvements pendulaires.

Le boulevard Mitterrand qui date de 1991, se situe dans le projet de développement du schéma d'urbanisme directeur du Grand Abidjan. Le trafic sur cet axe peut drainer environ 20.000 à 30.000 véhicules par jour aux heures normales et aux heures de pointe plus de 50.000 (AGEROUTE, 2011). C'est l'une des voies les plus fréquentées de la capitale économique ivoirienne compte tenu de son taux d'absorption.

Les flux de population dans la partie Est de la ville devient de plus en plus dense, surtout à Abatta. Afin de juguler ce flux, un nouvel échangeur est mis en service en 2013 dans le but de permettre une meilleure fluidité du transport. Malgré cela, les embouteillages restent fréquents, surtout aux heures de pointe et parfois les week-ends.

Hormis le boulevard Mitterrand qui est la mieux entretenue, les voies secondaires au sein de la ville nécessitent d'énormes travaux afin de permettre une meilleure circulation des biens et des personnes. Les nombreux lotissements dans la partie Ouest de Bingerville entraînent un flux massif de population. Si rien n'est fait, d'ici quelques années, la circulation sera difficile entre Bingerville et Abidjan.

A l'intérieur de Grand-Bassam, l'état de la voirie n'est pas satisfaisant. Le sol très érodé rend difficile la circulation, surtout en saison pluvieuse, dans certains quartiers tels que Mockeyville, Audos.

Cependant, certains quartiers se distinguent par la bonne qualité de la voirie, tels que les quartiers France et N'Zima. Le bitume qui date à certains endroits de l'époque coloniale, permet une circulation aisée. La déserte en transport est régulière et se fait par l'intermédiaire des taxis intercommunaux à l'intérieur de la ville et par les mini cars en dehors des limites communales. Bingerville et Anyama, du fait de leur proximité avec Abidjan, assurent leurs liaisons par le biais des mini cars communément appelés « Gbaka ». L'indiscipline de ces derniers et le manque de voies de transbordement entraînent aux heures de pointe d'énormes embouteillages.

2.2.3 Le réseau d'adduction d'eau

En milieu urbain comme partout en Côte d'Ivoire, le service de distribution d'eau potable est assuré par la SODECI dans le cadre d'un contrat de concession avec l'Etat depuis 1987. Au 31 décembre 2002, la SODECI comptait 139 centres et 10 secteurs pour gérer le réseau urbain d'adduction d'eau d'une longueur cumulée de 11 354 km. Le nombre total des abonnés pour les villes du Grand-Abidjan était de 550 000 répartis dans 618 localités à adduction autonome avec 510 forages et 76 usines de traitement. Fin 2002, on estimait le taux de

couverture à 75% (PUIUR, 2011). Avec la crise, celui-ci est passé à 55-60 % en prenant en considération environ 1 million de déplacés sur Abidjan, d'après la Direction de l'Hydraulique Humaine (Ministère des infrastructures économiques, 2015).

A Grand-Bassam, le niveau d'alimentation en eau potable est acceptable, vu la production journalière de la ville, qui est de 4.250 m³/jour. Deux forages alimentent la ville, dont le plus important se trouve à Bonoua (ville située à 15 km de Grand-Bassam). Deux châteaux d'eaux d'une capacité de 1000m³ complètent ce service de distribution d'eau à Grand-Bassam. Malgré les efforts de l'Etat pour une couverture totale du réseau d'eau potable, des efforts restent à faire. En effet, sur un total de 8634 branchements, 7554 sont abonnés, soit un taux de couverture de 87,49% (SODECI, 2015). Or, la priorité de l'Etat est d'atteindre un taux de 100% conformément aux objectifs visés par les OMD. L'état du réseau est insuffisant dans la ville de Grand-Bassam si bien que les quartiers de Cafop 1, Mockey Ville, quartier Artisanal, Audos ne sont pas desservis en eau potable. Pour résoudre cette situation, un troisième forage dénommé Abidjan1 verra le jour.

Pendant plus de trente ans, des investissements adéquats ont permis au système de répondre aux besoins de la population grandissante et d'assurer la qualité de l'eau desservie. La politique de vente de l'eau, axée sur le branchement individuel, a produit suffisamment de revenus pour subventionner l'expansion et le développement des systèmes urbains d'alimentation en eau de toute la ville à un moment donné. Mais face aux effets de l'urbanisation galopante dans le Grand Abidjan, les forages ont vite montré leurs limites.

Bingerville, malgré son passé glorieux, est alimentée par un seul forage. Selon la SODECI de cette ville, la production journalière en eau potable est de 5700m³; la consommation journalière par habitant est de 0,114m³ et le nombre d'abonnés est estimé à 6802 sur les 50000 répartis de la façon suivante : 6692 abonnés privés semestriel, 54 gros consommateurs facturés par mois et 56 ADM (Compteurs de l'administration au frais de l'Etat). Plusieurs ménages, malgré ces chiffres, ne disposent pas d'eau courante. Cette situation s'explique par la croissance démographique galopante qui a un impact sur l'alimentation en eau des périphéries environnantes. Pour pallier ce déficit, un projet de deux nouveaux forages est en œuvre. Aussi, faut-il noter que les canalisations au niveau de Bingerville sont insuffisantes compte tenu de l'agrandissement de la ville.

Quant à Anyama, l'accès aux données de la SODECI locale n'a pas été possible. Pour cela, nous nous sommes référés aux divers rapports sur le niveau d'équipement en eau potable de la ville. Ces rapports font ressortir une faiblesse dans certains quartiers comme Zonsonkoi et

Derrière Rail. L'insuffisance du réseau d'adduction est due au vieillissement du château d'eau qui date des années 1970 et qui n'arrive plus à supporter la lourde charge démographique de la ville. En effet, Anyama se développe rapidement avec de nombreux quartiers en extensions qui manquent donc cruellement d'eau potable.

Malgré la pluviométrie abondante et de vastes étendues d'eau dans le Grand Abidjan, en particulier la lagune d'Ebrié, l'eau potable alimentant les communes étudiées provient de forages profonds d'un bassin sédimentaire au nord de la ville d'Abidjan. Cette nappe aquifère, communément appelée la « nappe d'Abidjan », constitue également la principale source d'eau potable des habitants du Grand Abidjan. Elle est exploitée par 77 forages à gros diamètres, dont les débits d'exploitation varient entre 150 à 250 m³/heure. L'eau brute prélevée de ces forages est traitée par huit usines, produisant 312 000 m³ d'eau potable par jour, avec une production annuelle estimée à plus de 120 000 000 m³ (PUIUR, 2015). Le déficit de la production journalière est estimé à 150000 m³. L'augmentation des volumes pompés au cours des dernières vingt années a des effets directs sur le niveau moyen de la nappe aquifère. Ces prélèvements, qui représentent sur une année en moyenne 23 % des apports par infiltration des pluies, sont de l'ordre de 44 % de la pluviométrie pour la période de 1977 à 1994. La quantité d'eau prélevée est donc élevée par rapport au taux d'alimentation de la nappe. Un bref bilan du réseau d'adduction en eau potable fait ressortir que plus de la moitié des ménages urbains des villes étudiées ont accès à l'eau potable. Cependant, dans certains quartiers, l'accès à l'eau potable est limité. Il est destiné à celui qui dispose de moyens financiers pour installer un compteur d'eau et sur lequel les autres voisins viennent se connecter moyennant une somme reversée chaque mois. En effet, le taux de pauvreté est de 18,9% chez les populations disposant d'un robinet privé et de 23,3% chez les populations disposant d'une pompe villageoise. Par contre, ce taux est de 49,9% chez celles qui utilisent l'eau de puits et de 53% chez celles qui consomment de l'eau de surface (PUIUR, 2012). Selon une étude sur la pauvreté en Côte d'Ivoire conduite en 2006, l'utilisation de l'eau potable est limitée par les frais de branchement trop élevés pour certains ménages³⁰.

En réponse aux difficultés qu'éprouve une partie de la population, la SODECI offre pour les quartiers réguliers deux types de branchement : les branchements subventionnés pour les

³⁰ L'accès au réseau hydraulique de la SODECI induit des frais d'abonnement et d'installation du compteur qui se chiffrent à 28 440 FCFA TTC lorsque le particulier ou l'entreprise dispose déjà des installations techniques nécessaires. Lorsque cela n'est pas le cas, la SODECI se charge de la construction du dispositif technique adéquat, suivi de l'installation du compteur dont le coût s'élève à 175 440 FCFA TTC (montant minimum en rapport avec le minimum de diamètre requis).

habitations ayant quatre points d'eau, pour un coût de 19660 FCFA, et les branchements normaux dont le coût est de 174000 FCFA. Mais, la facture trimestrielle reste élevée pour les ménages à faibles revenus, vivant dans les quartiers réguliers³¹. Cette situation entraîne une prolifération des revendeurs d'eau. Suite à la crise militaire de 2002 et l'afflux de populations vers les villes du Grand Abidjan, le système d'alimentation en eau potable déjà déficitaire, n'a pas su anticipé l'augmentation soudaine de plus de 40% de la population. Ce qui a eu pour conséquence des coupures d'eau dans certains quartiers.

2.2.4 Le réseau électrique

La Compagnie Ivoirienne d'Electricité (CIE) société privée créée en 1991 après la privatisation de l'EECI³², elle-même créée en 1952, détient le monopole de la distribution d'électricité en Côte d'Ivoire. Sa mission est le transport, la distribution et la commercialisation du courant électrique. Bingerville est une localité qui bénéficie du réseau de distribution de la CIE grâce aux barrages de TAABO, AYAME, KOSSOU et de la centrale hydraulique d'AZITO. A Bingerville, comme partout en Côte d'Ivoire, la consommation varie de 5 à 60 A pour les utilisations à caractère domestique et de 60 à plus de 1000 A pour les besoins à titre industriel. Le nombre d'abonnés dans la ville est de 16157 en basse tension et 17 en haute tension, c'est-à-dire pour des besoins de plus de 1million de Kwh (CIE Bingerville, 2015). La consommation moyenne par abonné est de 372 Kwh/2mois. Un seul poste alimente Bingerville en électricité, avec une puissance de 90/30/15 Kv (kilovolt). Pour une population de 91319 habitants (RGPH, 2014), la ville reste sous-alimentée avec un taux de couverture de 80%. La vétusté du réseau entraîne des pannes fréquentes. Pour les techniciens de la CIE, la ville a besoin de 6 Gwh pour couvrir totalement ses besoins en électricité. Avec une demande foncière de plus en plus importante, il faudra 8 millions Kwh pour couvrir les besoins.

A Grand-Bassam, le transformateur qui alimente la ville est celui de Moossou, mis en service en 1982. Sa puissance est de 90/15 Kv. Le second transformateur est celui de Mondoukou, d'une capacité de 5 Mva (Megavolt ampère). Cette puissance demeure très faible pour couvrir les besoins d'une ville en pleine expansion. Face à l'obsolescence de ces postes et au nombre croissant de la population, le réseau électrique souffre de dysfonctionnements

³¹ Quartiers ayant une trame urbaine régulière par opposition aux quartiers précaires.

³² Energie Electricité de Côte d'Ivoire (EECI) ancienne société d'Etat remplacée par le CIE en 1991, après la vague de privatisation imposée aux sociétés d'Etat par le FMI.

qui entraînent parfois des coupures dans certains quartiers comme Impériale et Commerce. Le nombre d'abonnés à Bassam est de 30000, ce qui donne un taux de couverture de l'ordre de 80%. La production journalière est de 148,33 Mwh (mégawatt heure) et quant à la consommation moyenne par habitant, elle est de l'ordre de 715Kwh.

Quant à la ville d'Anyama deux postes d'une capacité de 24 et 5 Mva alimentent la localité. Ces postes se trouvent respectivement à Alépé et à Yopougon. Leur mise en service date des années 1970. Le fait marquant à Anyama est que la ville est peu desservie par l'éclairage public. Ce qui entraîne un taux de criminalité élevé par rapport aux autres villes étudiées. Le nombre d'abonnés est de 27000, soit un taux de couverture à près de 90%. On note une forte présence de cours communes saturées auxquelles s'ajoutent les quartiers d'habitats traditionnels et précaires, avec des branchements anarchiques.

En définitive, l'état du réseau électrique reste acceptable dans les villes étudiées, vu le taux de couverture national qui est de l'ordre de 45% (CIE, 2015). La Côte d'Ivoire est engagée, depuis ces quatre dernières années, dans des investissements massifs en matière d'électricité et qui ont permis l'électrification de plusieurs villages. Pour l'atteinte de ses objectifs d'un taux de couverture de 100% d'ici 2025, l'Etat ivoirien entend faire passer sa capacité de production d'électricité de 2000 mégawatts en 2015 à 4000 mégawatts en 2020, avec un taux de couverture nationale électrique de 95%, et l'électrification de tous les villages de plus de 500 habitants.

2.2.5 Le réseau téléphonique et internet

L'Etat s'est désengagé de ce secteur depuis 1997, avec l'avènement de la téléphonie mobile en Côte d'Ivoire. Pour soutenir le développement de ce secteur, l'Etat mettra en place dès 1995, un code des télécommunications qui renforce les attributions de l'ATCI, organe chargé d'assurer le fonctionnement et la régulation des télécommunications.

Les nombreuses mutations opérées dans ce secteur ont entraîné une baisse du nombre d'abonnés à la ligne fixe qui est passée de 265 667 en 2000 à 257 932 en 2004. En 2018, le téléphone fixe, peu utilisé du fait de l'essor de la téléphonie mobile, est encore présent dans les services de l'administration, dans quelques entreprises privées et quelques ménages.

Au niveau de la téléphonie mobile, tous les opérateurs existant sur le territoire sont présents dans nos villes étudiées. Ce sont Orange CI, MTN CI, MOOV CI. Les lignes des réseaux téléphoniques du Grand Abidjan sont parmi les meilleures du pays. Le développement des TIC ces vingt dernières années, avec l'essor de l'internet mobile a révolutionné les moyens de communication. Les sociétés de ce secteur ont investi plus de 7 milliards de FCFA. Le

nombre d'internautes est estimé à plus de 2 millions pour l'ensemble des villes du Grand Abidjan (ATCI).

En définitive, notre espace offre un bon niveau d'équipements comme l'illustrent les figures 42, 43 et 44. Seulement, les zones d'extension qui sont constituées pour la plupart de lots non encore viabilisés, commencent être progressivement occupées.

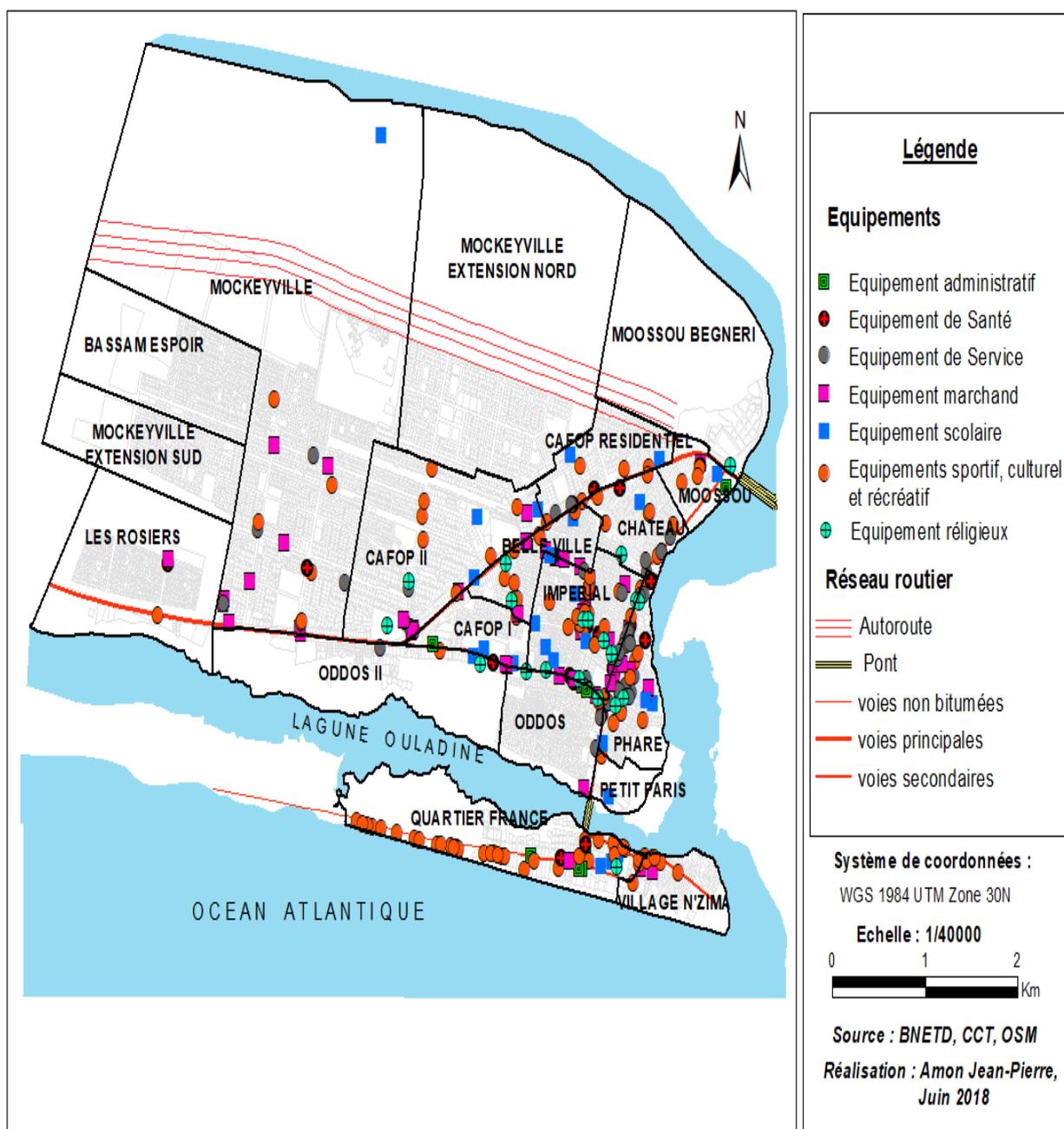


Figure 43 : Carte des équipements à Grand-Bassam

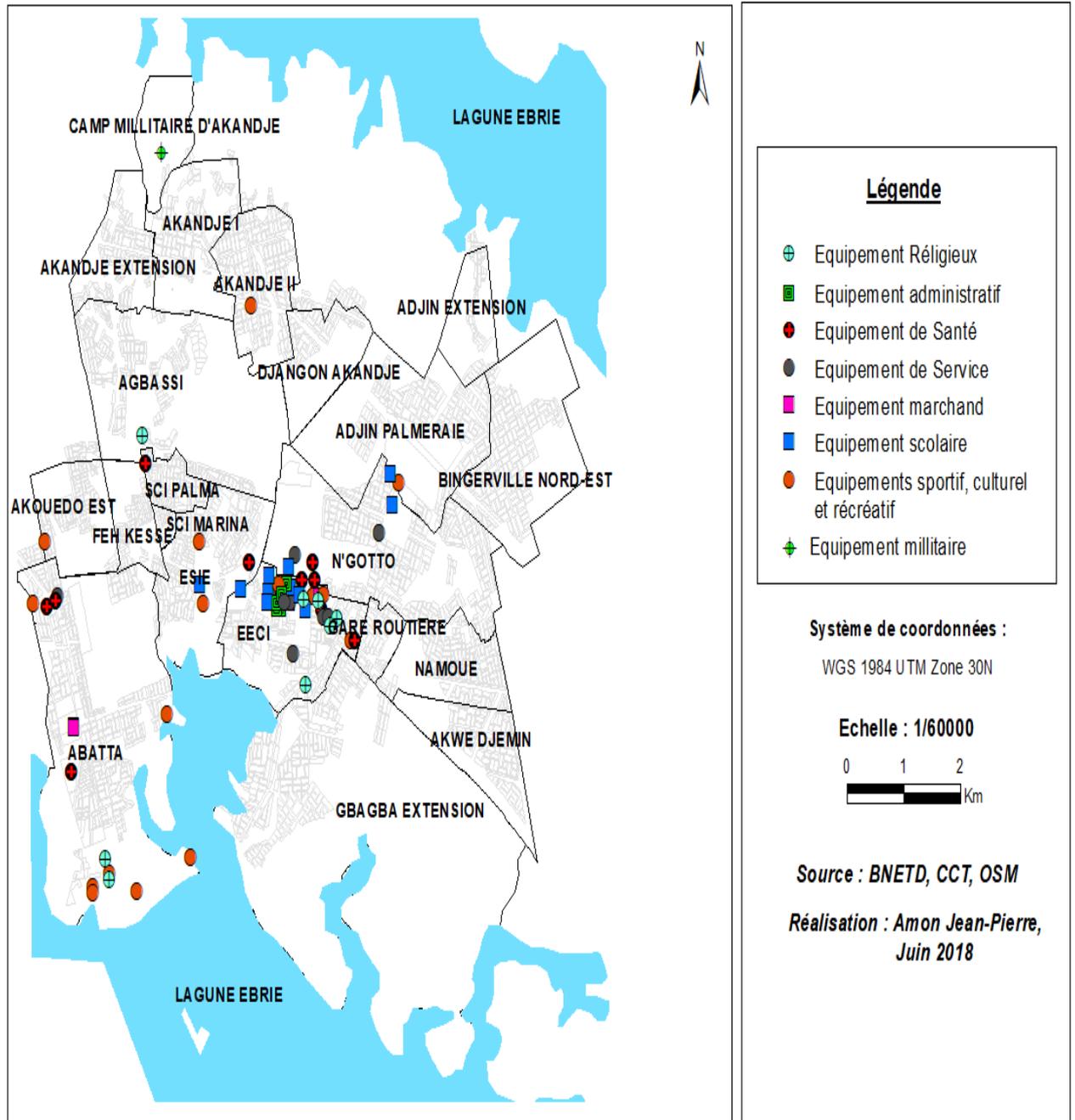


Figure 44 : Carte des équipements à Bingerville

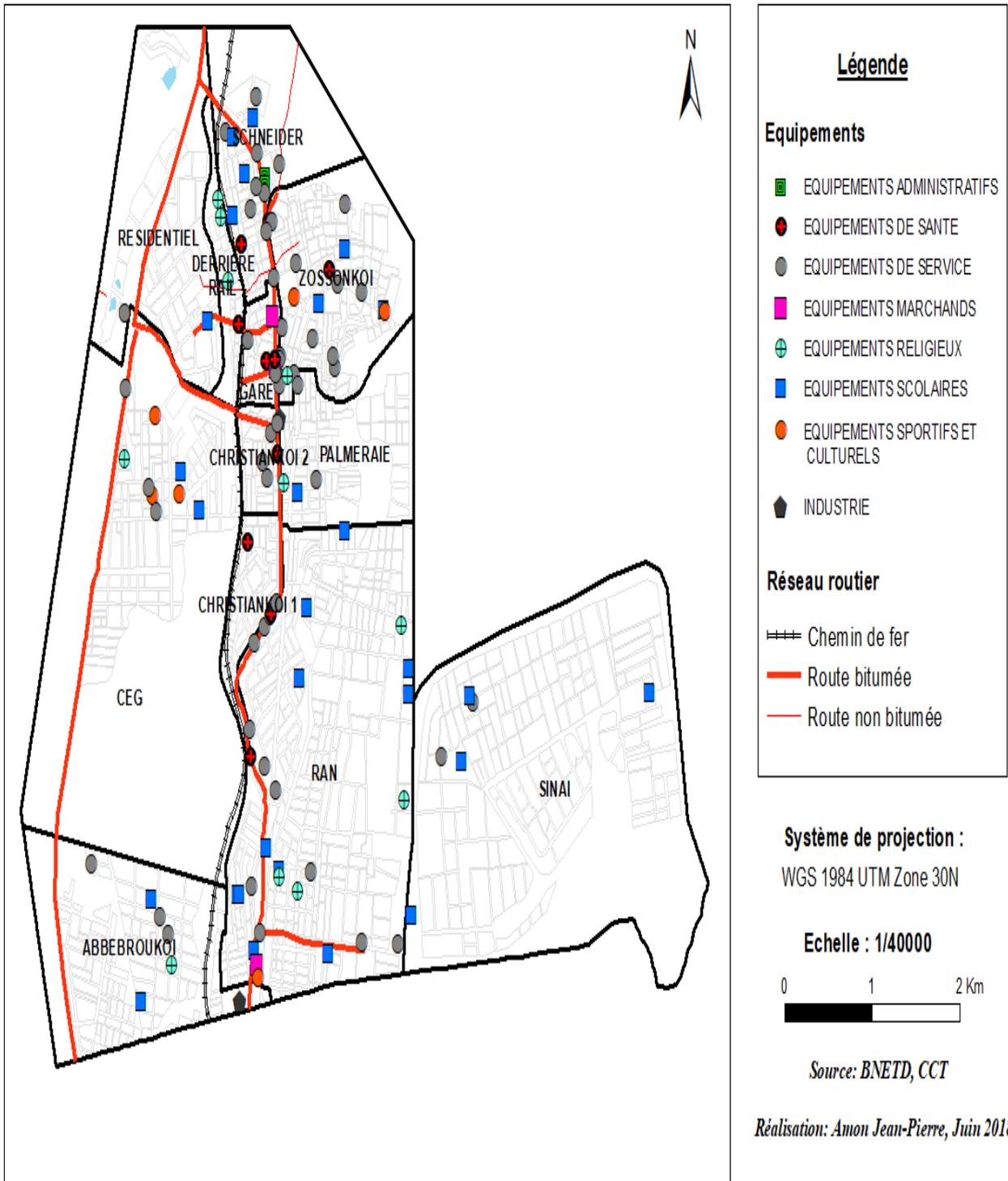


Figure 45: Carte des équipements à Anyama

Conclusion du chapitre 5

Depuis l'avènement de la communalisation, des progrès ont été réalisés afin de conférer une certaine autonomie à nos villes. Malheureusement, cette initiative se heurte à une résistance de l'Etat qui ne confère pas entièrement les compétences aux collectivités. En effet, l'Etat transfère aux communes les responsabilités qu'il décide, sans les ressources correspondantes. Ce mode de décentralisation nuit à l'autonomie des communes qui dépendent largement du budget octroyé par l'Etat.

La nouvelle loi sur le transfert des compétences aux collectivités, censée redonner à nos villes une certaine autonomie dans leur gestion, est confrontée à des difficultés, surtout d'ordre urbanistique. Les problèmes de compétences entre structures déconcentrées et décentralisées, conjugués au manque de précision dans la nature des rapports entre les services de l'Etat et les collectivités territoriales, constituent en effet une contrainte majeure à la création d'une dynamique de développement local. Aussi, par le jeu des acteurs, nous avons montré le rôle trop écrasant de l'Etat qui musèle les autres acteurs dans leur pouvoir de décision.

La mainmise de l'Etat sur les questions locales a un impact négatif aussi bien sur les projets de développement que sur la gestion des ordures ménagères et des ouvrages d'assainissement. Cette situation n'est toutefois pas favorable à une bonne gouvernance urbaine, dans une agglomération appelée à croître rapidement. Pour une bonne gestion de nos villes, il faut mettre en place des mécanismes basés sur une gestion rationnelle des potentialités. Ensuite, il s'agira de créer des richesses en termes d'emploi, mais aussi d'améliorer le système de gouvernance participatif afin de se détacher progressivement des aides de l'Etat qui n'arrivent pas à couvrir les besoins. Nos villes deviendront ainsi plus compétitives et pourront désormais intégrer le cercle des villes durables.

CHAPITRE 6 : MODELE DE GOUVERNANCE ET PERSPECTIVES DE CREATION DES VILLES DURABLES

Le développement urbain des villes résulte des formes de croissance et de dynamique urbaine qui ont abouti au processus de communalisation en 1980. L'accession au statut de commune est le produit d'une dynamique spatiale, d'un certain nombre d'exigences et de besoins sociaux qui s'avèrent d'une importance capitale. Dans une atmosphère mondiale de globalisation, l'urbanisation est le processus, dont le résultat est la ville. La décentralisation de celle-ci doit être une priorité pour nos gouvernants. Les villes ne cessent de se métamorphoser, de s'étaler, mais aussi de « se détruire et se reconstruire » (H. Ahrweiler, 2005). Ces nombreuses mutations sont dues à la mondialisation qui a conduit au développement des villes durables. Cette expression désigne une ville respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique, en prenant simultanément en compte les enjeux sociaux, économiques, environnementaux et culturels de l'urbanisme.

Ce chapitre abordera le degré d'implication de la communalisation dans la structuration de la ville, puis les perspectives de création de villes durables à l'échelle des communes ivoiriennes.

1. LA COMMUNALISATION A L'EPREUVE DE LA DECENTRALISATION

1.1 Le degré d'implication des villes à l'ère de la communalisation

La centralisation de l'administration entre 1960 et le début des années 1990 a contribué au ralentissement de la croissance des villes ivoiriennes. Le processus de communalisation enclenché en 1980 a permis à nos communes de connaître les prémices d'une urbanisation en leur donnant une autonomie que nous qualifierons « *d'autonomie administrative* ». Cette démarche a rendu les maires autonomes en leur conférant des pouvoirs qui étaient jadis dévolus à l'administration centrale. De nos lectures et enquêtes de terrains, nous pouvons retenir que cette implication des communes dans le processus de décentralisation a réellement débuté en 2003, avec la loi N°2003-208 du 07 Juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales. C'est à partir de cette nouvelle loi que les communes ont commencé à avoir une autonomie financière pour la réalisation de leur programme de développement.

Dans l'ensemble, les actions réalisées au niveau des communes par l'intermédiaire des programmes triennaux ont contribué à renforcer le processus de communalisation, à améliorer la structure urbaine des villes et le cadre de vie des populations. Même si ces actions sont des projets de proximité qui n'ont pas de réel impact sur le développement structurel de la ville, elles ont néanmoins rapproché les infrastructures de bases des populations.

Dans les 3 communes, les programmes réalisés sont des projets de proximité : construction de salles de classes, réhabilitation de centres hospitaliers, reprofilage de voirie, etc (voir annexes). En effet, les 3 villes, avant l'avènement des PDCC en 1993, se caractérisaient par un sous-équipement notoire et une dégradation des équipements existants. La centralisation des finances des collectivités par le biais des ministères ne permettait pas à aux collectivités de disposer de ressources suffisantes pour la réalisation de leurs programmes à court et à moyen terme.

Ce que l'on peut retenir de l'intervention directe du pouvoir central avec les différents programmes de développement (PDM, PDCC, PACOM, PIDL, PPU, etc), est que ces initiatives ont stimulé le développement local en dotant les communes d'infrastructures lourdes sur le long terme, sans contrepartie financière pour les collectivités. En outre, les délais de paiement pratiqués ont été jugés satisfaisants par la majorité des entreprises sous-traitantes. Les travaux étaient à plus de 80% réalisés pour l'ensemble des communes. Les quelques difficultés rencontrées étaient dues à la lenteur au niveau de signature des maires et à l'approvisionnement des comptes.

1.2 Un urbanisme de rattrapage

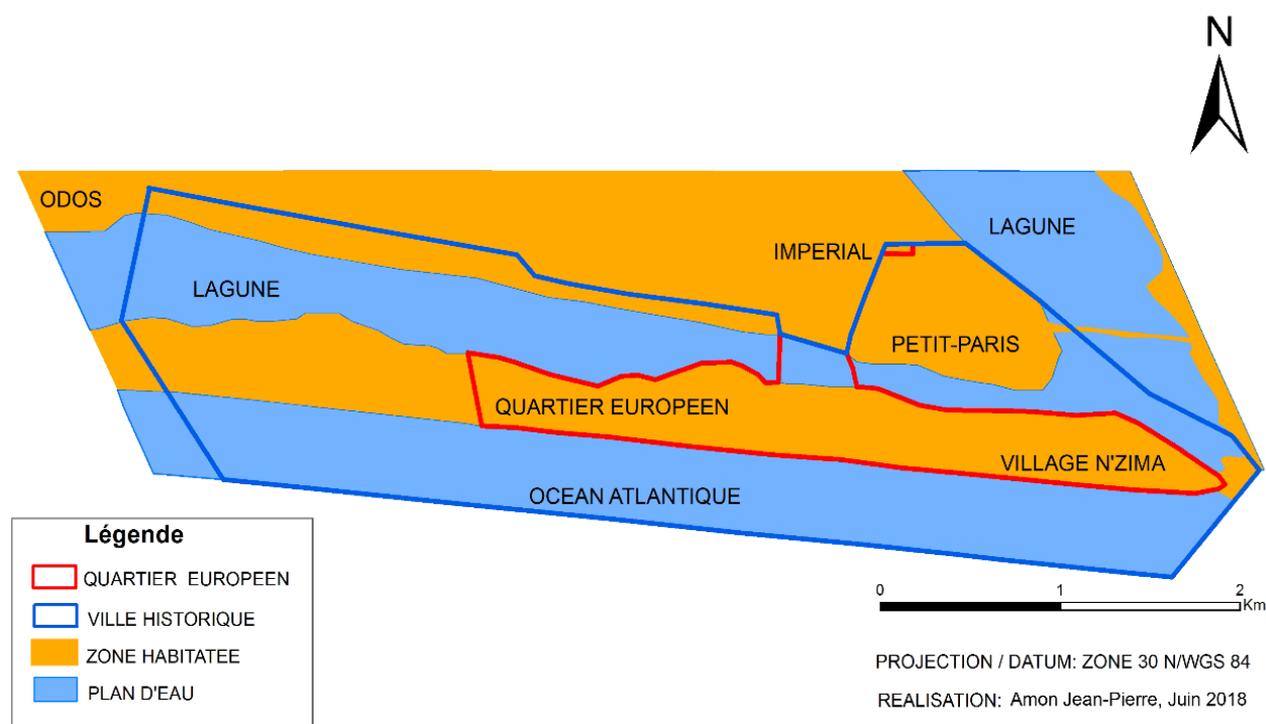
En dépit de tous les efforts consentis par l'Etat et les municipalités, nos villes restent confrontées à de nombreux problèmes. Les ouvrages réalisés ne sont pas entretenus et par conséquent se dégradent aussi vite, surtout la voirie dont le bitume est souvent de mauvaise qualité. Pourtant ces travaux ont été réalisés « en respectant les cahiers de charges ». Et aucune sanction n'est prise à l'encontre des entreprises fautives. Conséquences : nos villes sont mal planifiées et nous assistons plutôt à un *urbanisme de fait* plutôt qu'à un urbanisme d'ensemble qui associe les différents programmes urbains afin d'aboutir à un développement harmonieux et cohérent de la ville.

L'assainissement aux abords des rues et des trottoirs est rarement assuré. Cette situation dégrade l'environnement urbain avec la prolifération des ordures ménagères dans nos villes. Les études urbaines sont réalisées depuis des décennies sur des logiques d'actions qui

produisent très peu de résultats probants. Et même si, dans beaucoup de cas, la dynamique urbaine des villes a évolué et a permis une amélioration de la qualité de vie, les défis de développement sont encore nombreux. Les projets existants dans les documents de planification ne sont pas tous exécutés et sont reconduits pour les plans suivants. Le projet de construction de la ville est alors mis en avant sous forme de dualité urbaine et d'opposition qui combinent les problèmes non résolus des précédents plans sur les nouvelles réalités urbaines. Les enjeux majeurs de la ville que sont le développement des transports urbains, la réalisation d'infrastructures routières et la question de l'habitat restent toujours les principaux points d'achoppement dans la mise en œuvre des plans. Le manque de financements et la forte croissance démographique de nos villes, contredisent toujours les prévisions des planificateurs qui semblent impuissants à proposer des solutions.

1.3 Description de la ville historique de Grand-Bassam, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO

Le site historique de la ville de Grand-Bassam se situe au sud de la commune. Il est limité au Nord par le quartier Impérial, au Sud par l'Océan Atlantique, à l'Ouest par le cimetière et à l'Est par l'embouchure du fleuve Comoé. Il est formé d'un cordon littoral étroit situé entre l'Océan Atlantique et la lagune Ouladine.



SOURCE UNESCO

Figure 46 : Carte de la ville historique de Grand-Bassam

Les éléments structurants de son paysage sont : la lagune Ouladine, le fleuve Comoé, le cordon littoral Atlantique partiellement boisé. Le rivage est bordé par l’océan atlantique et constitué d’une plage avoisinant 30 à 50 m de largeur, de cocotiers, de tamaris et de filaos assurant une protection des bâtiments contre l’érosion marine. La bonne qualité du site réside dans son relief peu accidenté et un sol peu érodable.

La Ville historique comprend deux entités : le quartier européen et le village N’Zima aux architectures bien distinctes. Le quartier européen se singularise par ses constructions de type monumental avec de grandes parcelles. C’est un quartier à vocation résidentielle, commerciale et administrative, datant de la fin du XIXe siècle et du premier quart du XXe siècle. On y trouve notamment des monuments commémoratifs, des vestiges d’infrastructures portuaires (voies decauville, wharf maritime, débarcadère lagunaire) et divers autres témoins des activités économiques et commerciales (établissements financiers, factoreries, entrepôts, marchés). Ces édifices de type colonial donnent à la ville un aspect de vieille ville d’architecture européenne transplantée dans un paysage africain.

A la différence du quartier européen, le village N’zima se caractérise par la densité de sa trame urbaine. On y trouve deux types de voiries, l’une à trame orthogonale liée au lotissement de 1908 et l’autre, plus étroite et sinueuse. Le réseau viaire et l’ensemble des

espaces bâtis et non bâtis présentent une diversité de centres d'intérêts en lien avec l'activité politique, économique, sociale et culturelle de la communauté villageoise.

L'inscription de la ville historique au patrimoine mondial de l'UNESCO, prend en compte plusieurs aspects, notamment la présentation et le diagnostic de l'ensemble urbain, l'évaluation du site en termes de valeur culturelle, enfin la gestion stratégique du site à travers le cadre institutionnel et un organe de gestion ainsi que les options d'aménagement, les stratégies de valorisation, de promotion, et les stratégies de mobilisation des ressources. Ces axes de réflexion permettent de planifier et de coordonner l'ensemble des actions des différents acteurs (collectivités, Etat et sociétés civiles), en précisant le rôle de chacun et les objectifs à atteindre. La ville historique est un exemple parfait de réussite de l'urbanisme colonial fondé sur la séparation et l'affectation des lotissements selon des critères sociologique et fonctionnel. La forme des rues en damier, constituées de cocotiers, de tamaris et de filaos, inspirées du modèle de la Rome antique, a conféré à la ville un aspect presque unique dans le paysage urbain ivoirien. Ce modèle est resté intact, même après l'indépendance. Aujourd'hui, il constitue un vestige du patrimoine culturel de notre pays et est devenu de ce fait un modèle urbain par lequel les autres villes du pays ont été fondées (Sassandra, Lahou Kpanda, etc).

2. LA PLANIFICATION URBAINE A L'EPREUVE DE LA CREATION DE VILLES NOUVELLES

2.1 Le développement urbain durable, une dynamique d'action qui s'impose

L'émergence de la notion de développement durable à la fin des années 80 a renouvelé la vision urbaine en offrant aux différents acteurs une nouvelle approche de la dynamique urbaine qui intègre à la fois le volet social, environnemental, économique et culturel. La notion de ville durable désigne une ville ou une unité urbaine respectant les principes du développement durable et de l'urbanisme écologique. Pour intégrer cette notion à nos villes, il faut, exploiter le potentiel de chaque commune, tout en facilitant les modes de travail et de transport sobres, en développant l'efficacité du point de vue de la consommation d'énergies ainsi que des ressources naturelles et renouvelables.

Pour la ville de Grand-Bassam par exemple, il faut régénérer le potentiel touristique de cette ville coloniale et développer l'activité artisanale qui va de pair avec l'activité touristique, pour stimuler le potentiel économique de la ville afin de maintenir les jeunes sur place et accroître le marché de l'emploi. Bingerville, moteur du système éducatif dans le Grand Abidjan, doit préserver son riche patrimoine culturel et écologique pour atteindre son objectif

de ville écologique. Quant à Anyama, elle doit combiner son potentiel agricole et commercial pour être un bassin d'emploi pour les populations de l'hinterland.

En outre, l'un des enjeux majeurs que devront relever les villes étudiées est le reboisement. Il y a un manque de volonté politique pour mener à bien des programmes de plantation d'arbres, d'ombrage de rue, et le bois a longtemps été le seul combustible abordable pour de nombreuses populations. L'on note un manque de parcs publics, sauf à Bingerville avec le jardin Botanique créé en 1900 comme jardin d'essai privé pour l'administration coloniale. Les nombreux schémas directeurs élaborés ont rarement fait cas de création de parcs et de réserves naturelles. Pire, certains espaces verts qui servent généralement d'aire de jeux, ont été occupés illégalement par des constructions, et ceux qui restent sont mal entretenus. En matière de protection de l'environnement, les villes étudiées ne sont donc pas des modèles.

La solution va au-delà du reboisement, même si cette solution permet de donner des atouts naturels à l'apparence des espaces bâtis. Il faut en plus développer le métier de paysagiste, qui permet de trouver un équilibre entre la biodiversité et la nature. Par ailleurs, il faut une solution complète de conception urbaine, qui repose sur un adressage des rues et un sentiment d'appartenance à une ville qui présente dans sa structuration, une harmonie avec la nature. C'est ainsi que nos villes pourront intégrer le cercle des éco-villes dans lesquelles l'aspect écologique compense l'impact des dommages causés par l'homme sur la nature.

2.2 La création de villes nouvelles

2.2.1 Des modèles de villes futuristes : l'exemple de Kigali et d'Accra

De manière générale, dans la conception de nos plans, la priorité est plus donnée au développement des infrastructures qu'à la protection de l'environnement. Un environnement sain est gage de bien-être des populations. La dégradation de l'environnement urbain entraîne des coûts importants pour l'Etat qui devra mettre en place des solutions afin de faire face aux maladies liées à la mauvaise qualité de l'air et à la pollution. Afin d'anticiper ces phénomènes, une partie du budget destiné à la mise en œuvre des programmes de planification, devra donc être allouée à la résolution des problèmes environnementaux.

Les mesures prises ces dernières années afin de préserver l'environnement urbain des populations, telles que l'interdiction des sachets plastiques, l'interdiction de fumer dans les lieux publics ; sont autant de mesures salutaires, mais qui ne sont pas respectées et qui concourent à décrédibiliser de plus en plus le gouvernement auprès de la population. Pour donner une vision plus écologique à nos villes, les gouvernants doivent initier des actions afin

que ces mesures soient appliquées. Pour cela, il faut sensibiliser les forces de l'ordre chargées de veiller au bon fonctionnement de ces lois et inculquer l'esprit de civisme aux populations.

En Afrique subsaharienne, deux villes sont des modèles en la matière : à savoir Kigali et Accra. Ces villes présentent un modèle écologique particulier qui peut inspirer les planificateurs ivoiriens. L'exemple du Rwanda avec la ville de Kigali est le plus remarquable, car après le génocide de 1994, ce pays des grands lacs a décidé selon les mots de son président Paul Kagamé, de transformer le pays « en un pays à revenu intermédiaire où les Rwandais jouissent d'une meilleure qualité de vie ». Cinq piliers sont identifiés pour atteindre cet objectif : la bonne gouvernance et la gestion efficiente des affaires publiques, un capital humain qualifié, un secteur privé dynamique, des infrastructures de qualité, une agriculture et un modèle d'élevage modernes. Pour y parvenir, un ensemble de plans quinquennaux ont été mis en place afin d'encadrer le développement de la ville jusqu'en 2050. L'urbanisation du pays et le développement de la ville de Kigali s'inscrivent au cœur de ce plan directeur ambitieux. Depuis la fin des années 2000, la ville a entrepris sa mutation et présente désormais une image résolument tournée vers la modernité et l'émergence d'une ville écologique. Et cela avec des plans quinquennaux qui vont mettre l'accent sur les sites naturels du paysage urbain de Kigali pour créer des infrastructures de qualité, pour améliorer la gestion de l'eau, bien assainir la ville et produire du biogaz à partir des déchets et du recyclage. La croissance durable et respectueuse de l'environnement, combinant écologie, équité et économie, est ainsi au centre du plan (Inglebert & Saadi, 2018). Il doit permettre également d'accompagner la ville vers la réalisation de quatre autres objectifs : le renforcement du sentiment d'appartenance, de la coopération et de l'optimisme au sein de la communauté, l'établissement d'un cadre juridique pour la gestion et l'utilisation des terres, la création de normes de développement pour assurer la sécurité des résidents, et enfin, l'essor d'une vitalité économique pour tous les citoyens.

La ville d'Accra au Ghana, quant à elle, constitue un cas exceptionnel de réussite environnementale en Afrique de l'ouest. En effet, de par sa politique environnementale remarquable, la ville parvient à se hisser dans le cercle des villes les mieux aménagées en matière d'éradication de déchets solides. Elle obtient également de bons résultats en gestion environnementale car elle dispose de structures permettant aux assemblées locales de collaborer à la mise en œuvre des politiques avec le gouvernement national. Elle montre aussi des résultats satisfaisants en matière de surveillance environnementale et de politiques de participation publique. La ville dispose en outre de politiques liées à la qualité de l'air ainsi

qu'à l'assainissement, et s'alimente essentiellement en énergie renouvelable : 74 % de son électricité provient de centrales hydroélectriques. Les spécialistes de l'Afrique affirment toutefois que, bien que la ville ait mis en place un certain nombre de politiques environnementales, ce qui constitue un indicateur de ses performances futures, celles-ci ne reflètent pas nécessairement l'intégralité de la situation sur le terrain. Un article récemment publié par ONU-Habitat a en effet révélé que la capitale souffrait d'une « fracture urbaine » entre riches et pauvres. Tout porte à croire que les politiques ne soient pas toujours appliquées, en particulier lorsqu'il s'agit de faire profiter les plus pauvres des services municipaux. Ces dernières années, la Banque Mondiale et la Commission Européenne ont cependant permis à Accra de bénéficier d'investissements extérieurs considérables en matière d'infrastructures, de transport, d'eau et d'assainissement. Les résidents des logements informels peuvent jouir d'une certaine forme de droit de propriété, ce qui leur confère un meilleur accès aux services municipaux en les encourageant à rénover eux-mêmes. Bien que certains spécialistes restent parfois septiques sur les performances environnementales de la ville, notamment en saison des pluies où elle est en proie à de fortes inondations, on pourrait néanmoins affirmer qu'elle possède effectivement des atouts pouvant lui permettre d'afficher de meilleures performances que la plupart des autres villes d'Afrique subsaharienne. La sécurité apportée par le droit de propriété est l'un de ces atouts.

Depuis plusieurs décennies, les villes d'Afrique subsaharienne sont en cours de modernisation dans le but de maîtriser les problèmes liés à une urbanisation galopante, surtout dans une vision de faire de ces métropoles des villes compétitives et attractives de classe internationale offrant un environnement sain et propice à l'investissement.

2.2.2 La situation de l'espace urbain dans un contexte de ville supra-urbain

Los villes africaines pour être plus viables et pouvoir intégrer le cercle des villes industrialisées, doivent intégrer de nouvelles données (climatiques et environnementales) à leur mode de planification. Cette stratégie permettra de leur donner une image plus écologique. Un exemple de nouveau concept d'aménagement de la ville est la « *géomédecine* » qui propose des aménagements urbains susceptibles de stimuler l'activité physique afin de leur garantir une qualité de vie plus saine. Ce projet de développement urbain sain ou « *Healthy urban planning* » a été mis au point pour la première fois par les Anglais à l'occasion des jeux olympiques d'été de Londres en 2014. Ces conclusions proposent une procédure de soumission et une *checklist* qui contient quatre critères : appartements sains ;

environnement naturel sain ; mobilité active ; voisinage ou communauté vivant de nouveaux projets urbains qui doivent être menés à terme (S. Joost & I. Guessous, 2018).

Grâce à ce nouveau concept, la ville devient un laboratoire d'analyse dans lequel le mode de construction, l'environnement urbain, la mobilité urbaine, etc, participent au bien-être des populations en stimulant de facto l'activité physique qui garantit une santé saine. Ce type d'approche combine les résultats de deux disciplines scientifiques que sont la médecine et les sciences géographiques qui produisent des résultats satisfaisants sur la santé publique des populations en relation avec l'aménagement urbain. Les planificateurs de nos villes doivent intégrer cette nouvelle approche car de plus en plus la mauvaise qualité de vie et de l'environnement urbain lié la pauvreté et au mal logement, ont des conséquences dramatiques sur la santé des populations. Dès lors, la « *géomédecine* » est utile dans l'élaboration des processus de planification de nos villes qui veulent intégrer le cercle des smart villes ou villes écologiques.

Conclusion du chapitre 6

La rapidité du rythme d'urbanisation a fait ressortir différents modèles de reconfiguration spatiale, basés sur le modèle du développement durable. En effet, la dynamique de recomposition spatiale qui met en avant l'impérieuse nécessité d'une transition écologique, passe par l'abandon d'une conception démodée de la planification qui n'intègre pas les données environnementales à une planification plus écologique de nos villes. Il convient donc de revoir le rôle des acteurs de la ville dans leur pratique urbaine, afin que chacun puisse s'imprégner du rôle qu'il doit jouer en rendant les villes plus écologiques dans une agglomération appelée à croître rapidement, comme le Grand Abidjan.

La communalisation, qui a pour but l'autonomie réelle de nos villes, doit aboutir à la création de villes durables. La conception du modèle de villes durables doit focaliser l'attention des planificateurs dans les prochaines années, concept à impérativement imposer à l'action publique urbaine afin de rendre nos villes plus viables dans un monde où la compétition entre les villes devient un enjeu majeur.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

Si la mise en place des communes est la concrétisation de la volonté de l'Etat de susciter et d'encourager le rôle participatif des populations et des cadres de la région au processus de développement local, il n'en demeure pas moins que l'inadéquation des ressources financières qui leur sont allouées et les besoins colossaux des communes posent problème. Ces faibles ressources limitent la réalisation de leur programme d'investissement, freinant ainsi leur capacité à se prendre en charge.

Certes, la crise financière survenue au début de la communalisation n'a pas facilité ce processus. Elle apparaît donc comme un obstacle majeur à la mise en œuvre de la politique de décentralisation. Déjà enclenchée et directement coordonnée par l'Etat, cette politique a été à la base de multiples réformes (Loi n° 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition des compétences de l'Etat aux collectivités territoriales (décret n° 2005-261 du 21 juillet 2005 fixant les modalités d'application cette loi en matière d'urbanisme) qui se sont avérées toujours contraignantes dans leur application. Les textes existent bel et bien, mais ils se heurtent à un manque réel de volonté politique. Le manque de coordination entre acteurs décentralisés (district, mairie, conseil régional) crée un véritable imbroglio juridique, renforcé par le rôle de l'Etat à se saisir de leurs prérogatives respectives. L'Etat contrôle tout en devenant acteur de la planification, jusqu'à en être le maître d'ouvrage des différents programmes exécutés. Cette politique trop centralisée est sans doute à la base des problèmes que rencontrent nos villes. Les collectivités locales sont, quant à elles, restreintes à exécuter de petites tâches, faute de dotation suffisante. Conséquences, nos villes restent en proie à des difficultés d'ordres diverses : insuffisance notoire d'infrastructures de bases, insalubrité chronique, dégradation du cadre de vie, voirie impraticable surtout en saison des pluies, etc.

Dans ce contexte, il est impérieux de mettre en place un nouveau mode de gouvernance basé sur la pratique de la gouvernance participative qui met les collectivités territoriales au premier plan dans la gestion de leur commune. Dans cette approche, le concept de ville durable doit être mis en exergue afin de rendre nos villes plus viables et mieux respectueuses des normes environnementales qui caractérisent les grandes villes du XXIème siècle.

CONCLUSION GENERALE

L'étude de la planification urbaine et du développement dans le Grand Abidjan, fait ressortir les différents problèmes qu'engendre l'urbanisation accélérée des villes moyennes périphériques. Il ressort de cette étude que nos villes souffrent pratiquement des mêmes problèmes d'ordre spatial, et qui trouvent leur origine dans leur fondement. La ville en Côte d'Ivoire et plus généralement en Afrique, a toujours gardé les bases et structures administratives du colon. Durant des décennies, les outils de l'urbanisme colonial demeurent encore et continuent à se développer selon des règles établies lors de la fondation des villes. Avec l'accroissement rapide de la population et les nombreuses mutations qu'elle génère, la planification urbaine n'a pas pu s'adapter et elle est devenue de plus en plus prédatrice d'espace. On ne sait plus où la ville commence et où elle se termine.

Les problèmes de limites communales font partie des nombreuses difficultés auxquelles les gestionnaires urbains sont confrontés au quotidien. La trop grande influence de la ville d'Abidjan et la macrocéphalie écrasante qu'elle exerce sur l'ensemble des villes du pays créent une énorme pression démographique sur les villes environnantes telles que Bingerville, Grand-Bassam et Anyama, devenues par ricochet le réceptacle du flot de populations qui n'arrivent plus à se procurer un bien immobilier à Abidjan, tant la valeur de la terre a pris de l'importance. Avec des infrastructures urbaines de plus en plus vieillissantes, ces villes centenaires dont les problèmes n'ont pas été résolus par les gouvernants depuis plusieurs décennies, subissent le poids de la pression foncière. Elles sont ainsi devenues le réceptacle de la classe moyenne à la recherche d'espaces constructibles. Les gouvernants, ayant pris ces problèmes au sérieux, ont initié des séries de mesures qui vont aboutir à la planification de ces espaces afin de juguler ce phénomène. Malheureusement, les programmes exécutés ont été toujours surpris par le rythme de la croissance urbaine et par la crise économique qui freina les efforts du gouvernement dans ce sens.

La communalisation ayant pour but de redorer le blason de nos villes, a été très tôt confrontée à plusieurs difficultés, notamment la trop grande influence de l'Etat dans la gestion des villes. Ainsi les autorités décentralisées se trouvent-elles confrontées à une trop grande dépendance financière vis à vis de l'Etat central. La décentralisation des compétences n'est donc pas totalement effective car l'Etat central contrôle tous les appareils de décision. Les autorités décentralisées se trouvent reléguées au second plan et sont réduits à l'exécution des

petites tâches : collecte de taxes, ramassage des ordures ménagères, mise en œuvre de programme triennal, etc.

Vérification de la première hypothèse

Les problèmes de nos villes trouvent leur origine dans le contexte historique de leur création. Les villes ivoiriennes ont connu, avant la colonisation française une organisation sociale et politique qui permettait l'émergence de la ville (Kipré, 1985). Ces villes pionnières se situaient principalement au nord et à l'est du pays et connaissaient un dynamisme dû au développement du commerce. Cette notion de ville à l'époque précoloniale, est née de la route (Duby, 1966). C'est-à-dire qu'elle est un produit de l'échange qui accompagne la division du travail. Cette organisation était parfaitement structurée autour d'un chef de tribu, de province ou de village, qui avait une parfaite connaissance des savoirs ancestraux qui leur permettaient de gérer l'espace de façon harmonieuse.

Avec l'avènement de la colonisation et plus particulièrement de la révolution industrielle du XIX^{ème} siècle qui nécessite l'exploration de nouvelles terres à la recherche de matières premières, les Européens ont exploré les côtes africaines. Leur pénétration s'est faite en deux phases : d'abord de 1886 à 1944, période marquée par une hégémonie coloniale endurcie, ensuite la période de 1944 à l'indépendance, marquée par un passage progressif du pouvoir politique aux *indigènes*.

La première phase, celle de la pacification de la nouvelle colonie puis sa mise en valeur, marque le début du fait urbain dans les villes du sud. Notons que les villes coloniales sont des villes *montées de toutes pièces*, planifiées et aménagées pour le bien-être du *colon*. Toutes les infrastructures répondaient à une logique d'exploitation de la colonie. La ville coloniale ne permettait pas un développement équilibré des infrastructures. Elle accentuait donc les disparités car la plupart des ouvrages ont été réalisés dans la « *partie blanche* » de la ville au détriment de la « *partie indigène* ». Cette manière de planifier la ville laissa beaucoup de séquelles et montra de ce fait, le caractère de ségrégation socio spatiale de la ville coloniale. De plus, au plan, économique, la ville coloniale favorisait très peu le développement, car elle était conçue essentiellement comme centre de service administratif et centre de collecte de produits d'exportation destinés à être acheminés vers la métropole. Ce fut le cas de Grand-Bassam et de Bingerville qui remplissaient ces fonctions. Anyama était un centre de transit de produits d'exportation qui étaient acheminés vers Bingerville. Ces villes n'avaient aucune

fonction industrielle comme les grandes villes d'Europe occidentale dont le développement combinait les innovations industrielles et technologiques.

Ces *bourgades* coloniales ont donc été exclues du « système classique de développement » et sont devenues par ricochet, des villes essentiellement administratives et commerciales qui servaient plus aux intérêts de la métropole que ceux de la colonie. Elles deviennent simplement des centres de relais administratifs. Ensuite la seconde phase est l'éveil des consciences marquée par la conférence de Brazzaville qui n'a pas permis d'infléchir les positions. Les bases du fondement déjà biaisées, le passage de témoin à l'indépendance n'a pas réussi à inverser cette tendance. Nos villes ont donc continué à être planifiées de la même manière selon les normes héritées du système colonial. La politique de cohabitation étroite avec l'ex puissance coloniale s'intensifie ; ce qui politiquement permet au pays d'être stable et d'enclencher d'importantes réformes dans le secteur urbain, là où les prédécesseurs avaient déjà posé les jalons du fondement de la ville. Situation qui donne lieu à une urbanisation ségréguée, une idée stéréotypée de la ville qui crée des disparités entre riches et pauvres, une accumulation des populations dans des espaces sous équipés.

De ce qui précède, conformément à l'hypothèse 1, l'on peut affirmer que les fondements de la ville sont à la base des problèmes de développement dont elle souffre. L'accession au pouvoir des élites africaines n'a pas permis d'infléchir cette politique. Nos villes sont devenues des centres de relais purement administratifs qui, une fois ce service disparaît, commencent à tomber en désuétude.

Vérification de la deuxième hypothèse

Les plans exécutés sont probablement la cause du retard des villes. Ces villes ayant les mêmes modes de gouvernance et de planification, les effets induits sur l'espace produiront nécessairement les mêmes conséquences. L'étude nous a en effet montré qu'au lendemain de l'indépendance, la planification urbaine en Côte d'Ivoire est rentrée dans sa phase active. Elle a abouti à l'avènement du premier schéma directeur postcolonial, le plan BADANI dont l'étude des termes de référence ont permis de mettre en place les nouveaux mécanismes de reconfiguration spatiale basés sur le port autonome d'Abidjan comme moteur de l'économie. Du fait de la bonne santé économique du pays, la planification a été pratiquée sans discontinuité.

En effet, avec l'évolution urbaine et démographique de la ville d'Abidjan, les gouvernants vont mettre en place des plans successifs afin de contrecarrer cette évolution, sans toutefois résoudre les problèmes en amont. La dynamique de développement des catégories sociales à faibles revenus et les problèmes de la métropole vont peu à peu être transposés vers nos villes environnantes dans lesquelles on observe plutôt « *un urbanisme de rattrapage* ». Les trajectoires identiques de ces villes, mêlées aux contextes économiques et sociaux, montrent une forme de modèle de planification qui se perpétue d'une ville à une autre au fil du temps. Les rares plans directeurs effectués à l'échelle de ces villes émanent des mêmes concepteurs. Nous pouvons donc tirer les conclusions suivantes : les outils de planification sont les mêmes, tout comme les échelles de planification car ce sont des villes ayant sensiblement le même nombre de population, les projets programmés sont pratiquement dans le même canevas de temps car les plans sont faits à la même période, etc. De façon générale, on reste dans le duo habitant-surface à urbaniser, ce qui conduit inévitablement au phénomène d'extension spatiale auquel sont confrontées les villes du Grand Abidjan.

La planification est élaborée par les urbanistes sur une idée de la ville dont les grandes orientations sont données par les gouvernants. L'idée de la ville elle-même, avec toutes ces variantes et caractéristiques, est souvent occultée au profit de cette vision. On ne planifie pas la ville, mais l'idée que l'on se fait de la ville (Chénal, 2009). Les données climatiques, saisonnières, ne jouent aucun rôle ; la ville devient donc un objet abstrait décontextualisé. Ce facteur est renforcé au niveau des plans car les concepteurs des villes sont partout les mêmes ; une poignée de bureaux d'études, quelques responsables de la Banque Mondiale, une élite africaine formée principalement en France.

Les parties prenantes dans la chaîne de planification (les collectivités territoriales, les sociétés civiles, les autorités coutumières, etc), ne sont pas totalement impliquées dans son élaboration, ce qui nuit à sa mise en œuvre. Les collectivités qui doivent être au cœur du processus de planification, n'ont qu'un simple rôle de consultance. Nos analyses ont également relevé une obsolescence du cadre juridique et réglementaire qui constitue un véritable obstacle à la mise en œuvre des plans. Avec l'avènement du nouveau SDUGA à l'horizon 2030, censé redonner une autre vision des villes du Grand Abidjan, des points d'ombres subsistent, d'abord sur son mode d'élaboration et ensuite sur la capacité de nos gouvernants à mettre en œuvre ces programmes aux coûts financiers élevés et de surcroît sur de grandes superficies. Cette vision tronquée de la planification urbaine aura des répercussions sur l'espace car la plupart des projets mis en œuvre dans les zones généralement peuplées se

limitent à de simples opérations de rénovation ou de restructuration. On planifie sans tenir compte des plus pauvres qui sont malheureusement les plus nombreux dans nos villes.

La manière de gérer et de planifier est identique sur les trois sites, ce qui conduit inéluctablement au même résultat. Il faut toutefois nuancer nos propos car ces villes, en termes de développement structurel, ne sont pas logées à la même enseigne. Une conception nouvelle de planification en Côte d'Ivoire est nécessaire et elle doit impliquer les collectivités. Les plans et programmes exécutés sont l'une des causes majeures du retard de développement de nos villes. Cette approche confirme l'hypothèse 2 selon laquelle les villes sont sous-développées à cause de la nature des plans exécutés.

Vérification de la troisième hypothèse

La décentralisation ascendante, essentiellement pilotée par l'Etat, et la mauvaise gestion, sont à la base des problèmes que rencontrent nos villes. Ces problèmes sont également dûs à la faible capacité financière des collectivités territoriales, mais aussi au fait qu'elles ne parviennent toujours pas à s'affranchir des aides et subventions de l'Etat malgré plusieurs années de communalisation.

L'ouverture à la communalisation au début des années 1980, avait pour but de redonner un nouvel élan au processus de planification qui se trouve mis en mal par la crise économique qui frappe durement le pays. L'une des conséquences de cette crise est la perte de la maîtrise urbaine dans nos villes et qui se manifeste par une occupation du domaine public, l'extension anarchique et non intégrée à un projet d'ensemble, la conurbation urbaine, etc. Après plus de 30 années de décentralisation, la répartition des compétences en matière de gestion urbaine reste encore utopique car les textes ne sont pas respectés. Cette gouvernance qui se veut participative, reste le véritable défi à relever dans nos villes.

La mauvaise appréciation des réalités urbaines par les gestionnaires de la ville qui ne s'approprient pas les outils de planification en les occultant totalement et en bâtissant la ville par succession de lotissements, a de fortes répercussions sur la croissance spatiale. La faible mobilisation des ressources financières des collectivités territoriales, trop dépendantes de l'Etat, nuit gravement à leur gestion. Les budgets octroyés aux communes ne servent qu'au fonctionnement. La part réservée aux investissements est réduite et ne permet donc pas aux communes de financer sur fonds propre leurs programmes.

Face à cette situation, l'Etat à lui seul est en même temps maître d'ouvrage exclusif et maître majeur des projets de développement. Ce qui n'est plus possible dans un environnement en pleine mutation. L'Etat doit décentraliser ses compétences, ce qui n'est pas le cas. Malgré l'implication de certains partenaires au développement dans les grands projets en partenariat avec l'Etat et en dépit des efforts consentis par les mairies, nos villes restent en proie aux symptômes structurels du sous-développement.

En outre, au niveau de la gestion du foncier, les maires ne contrôlent plus rien. Tout est centralisé par l'administration : du processus d'approbation des lotissements, en passant par l'octroi de l'ACD jusqu'aux permis de construire. La gestion des ordures ménagères et l'assainissement de la ville échappent aujourd'hui au contrôle des maires. L'Etat centralise tout, via une structure nationale qui gère les ordures, sans impliquer les municipalités. Les échecs de cette politique sont visibles sur le terrain. Les ouvrages d'assainissement vieillissants ne répondent plus aux besoins d'une population de plus en plus nombreuse. La défaillance de ces ouvrages entraîne de fortes inondations en saison des pluies, une dégradation de l'environnement urbain par des dépôts sauvages d'ordures ménagères, la dégradation de la voirie. Au vu de ce qui précède, le mode de gouvernance administrative est à la base des problèmes que rencontrent nos villes.

RECOMMANDATIONS

L'objectif de cette partie est de donner quelques orientations afin de contribuer à l'amélioration du système de planification et de gestion des villes. Pour atteindre ces objectifs, notre système de planification doit :

- Faciliter la mobilité urbaine en réduisant le coût du transport pour les plus pauvres ;
- Avoir des données démographiques et économiques fiables afin d'anticiper les fluctuations qui mettent en mal la mise en œuvre des plans ;
- Finaliser la mise en œuvre du code du foncier et de l'urbanisme et du code de la construction qui permettra d'avoir une ligne directrice quant à la conduite de tout projet d'aménagement urbain ;
- Planifier tout en tenant compte du coût de l'étalement urbain car les villes Africaines et Ivoiriennes sont constituées en particulier de pauvres ;
- Réduire le rôle trop important des communautés villageoises dans la chaîne foncière, en mettant en place des mécanismes de gestion commun avec l'Etat, en relation avec les comités de gestion des terres villageoises ;
- Mettre en place des mesures de contrôle pour les lotissements privés, afin de s'assurer du respect strict des cahiers de charge par les promoteurs immobiliers, surtout en ce qui concerne la mise en place des VRD ;
- Mettre en place des moyens de contrôle afin de s'assurer de la viabilité des lots vendus par les promoteurs privés ;
- S'assurer que la conception des plans de lotissement soit conçue par un urbaniste et non par un géomètre-expert comme c'est bien souvent le cas ;
- Impliquer les collectivités territoriales et les sociétés civiles dans le processus d'élaboration du PUD ;
- Impliquer les SYNDIC (syndicats des quartiers) dans la gestion des communes ;
- Remettre à l'ordre du jour le projet de délocalisation de la capitale à Yamoussoukro afin de réduire la macrocéphalie exercée par la ville d'Abidjan sur les autres villes de l'intérieur du pays ;
- Créer des villes nouvelles avec des fonctions bien définies ;
- Préserver les espaces naturels afin de créer des parcs et jardins pour maintenir une bonne qualité de l'air ;

- Relancer le projet d'adressage des rues et le renforcer les outils d'informations géographiques pour une meilleure prise de décisions ;
- Elaborer une politique nationale de développement urbain ;
- Coordonner les actions de développement urbain entre les différentes collectivités territoriales et les administrations centrales ;
- Actualiser les textes législatifs et réglementaires existants, relatifs aux documents d'urbanisme ;
- Rendre obligatoire l'élaboration, l'approbation et la diffusion des outils de planification urbaine ;
- Développer de nouveaux outils de planification urbaine ;
- S'appuyer sur les plans d'urbanisme de détails pour la réalisation de tous lotissements comme le prévoient les textes ;
- Améliorer le mécanisme actuel d'approbation des lotissements ;
- Doter le territoire national d'une infrastructure géodésique densifiée ;
- Accélérer la mise en place du référentiel WGS84 adopté comme l'unique système de référencement ;
- Produire des supports cartographiques de base et des infrastructures urbaines ;
- Prendre des textes législatifs et réglementaires pour la protection des infrastructures cadastrales ;
- Favoriser l'émergence de sociétés d'aménagement foncier pour la réalisation de lotissements viabilisés ;
- Renforcer la surveillance des zones d'extension ;
- Mettre en place un mécanisme de financement pour la constitution des réserves foncières ;
- Mettre en place un programme national de restructuration des quartiers précaires ;
- Baliser les emprises des voies, des réserves des équipements et les sécuriser par la création de titres fonciers ;
- Sensibiliser les structures d'aménagement aux possibilités d'assistance-conseil ;
- Coordonner les documents de planification stratégique aux documents de planification urbaine ;
- Sensibiliser les acteurs de la chaîne foncière à s'approprier les outils de planification urbaine ;

- Renforcer les capacités des Collectivités Territoriales en matière d'aménagement urbain et de gestion foncière ;
- Réviser le mécanisme d'archivage des documents de planification urbaine et d'aménagement ;
- Promouvoir la réalisation des documents de référence (schémas directeurs sectoriels) pour une meilleure prise en compte des besoins des opérateurs des services urbains en réseau ;
- Etablir des documents de planification urbaine prenant en compte des nouveaux objectifs du développement durable (ODD) ;
- Définir de nouveaux outils de planification urbaine mieux adaptés aux villes africaines ;
- Doter toutes les villes ivoiriennes d'outils de planification urbaine ;
- Approuver tous les outils de planification qui seront élaborés pour qu'ils soient opposables ;
- Réviser tous les outils de planification urbaine élaborés depuis plus de dix ans ;
- Sensibiliser les autorités locales et les populations au respect des prescriptions d'urbanisme ;
- Veiller au respect et au suivi des outils de planification urbaine ;
- Contrôler et suivre les opérations d'urbanisme ;
- Respecter des normes de construction et d'aménagement.

Les limites de notre méthodologie de recherche

Cette recherche a été menée selon une approche méthodologique qui présente des avantages, mais aussi des limites. Cette thématique a été traitée à l'aide de l'analyse de plusieurs sources documentaires émanant de l'administration, mais aussi des services privés. La constitution de cette masse de données a été rendue possible par un long stage au sein du ministère de la construction et de l'urbanisme. Certaines données ont été collectées au sein des mairies concernées. A ce niveau, nous avons rencontré quelques difficultés liées à l'emploi du temps trop chargé de certains directeurs techniques. Aussi, nous voulons souligner le fait que certaines données sont presque inexistantes dans les mairies car elles ne contrôlent plus la chaîne foncière, et sont donc souvent en déphasage avec les décisions qui se prennent dans les ministères. Il n'existe pas de services d'archives, sauf les données se rapportant aux programmes triennaux.

Concernant les données cartographiques, nous avons rencontré plusieurs difficultés. En effet, la crise post-électorale a décimé certaines données du CIGN concernant les plans d'occupation du sol. Cette situation ne nous a pas permis de réellement percevoir les mutations opérées dans l'occupation du sol avant la communalisation et bien au-delà de la période coloniale. Aussi, certains plans d'urbanisme directeur sont absents au niveau de la DUDT ; ce qui a rendu difficile l'analyse des plans d'urbanisme directeurs dans les espaces concernés.

BIBLIOGRAPHIE

- ALAIN Marc., 1984, L'intérêt de la démarche comparative en géographie. In : *Espaces Temps*, 26-28, L'espace en société. Géographies d'aujourd'hui. pp. 26-33 ;
doi : <https://doi.org/10.3406/espat.1984.3211>
https://www.persee.fr/doc/espat_0339-3267_1984_num_26_1_3211
- ALEXANDER R Ernest., 1984, "After rationality, what ? A review of responses to paradigm breakdown." *Journal of American planning association* 50 (1): pp 62-69.
- AMON D'Aby., 1951, *La Côte d'Ivoire dans la cité Africaine*, Edition LAROSE, Paris, 120p.
- ANTOINE Philippe., 1997, *L'urbanisation en Afrique et ses perspectives*, In *Aliments dans les villes*, 21p.
- ANTOINE Philippe, DUBRESSON Alain et MANOU-SAVINA Annie., 1987, *ABIDJAN « COTE COURS » Pour comprendre la question de l'habitat*. Edition Karthala-Orstom, Paris, 288p.
- ANTONETTI Raphaël., 1921, « *La Côte d'Ivoire, porte d'entrée du Soudan* », In *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, pp 4-9.
- ARCHIVES NATIONALES DE COTE D'IVOIRE., 1974, *Grand-Bassam, Bingerville Abidjan : Recherche d'une capitale*, Ministère de l'intérieur, 47p.
- ARNAUD Michel., 1998, *Dynamique de l'urbanisation de l'Afrique au sud du Sahara*. Paris ISTE 200 p.
- ATTA Koffi., 1984, *Urbanisation et spéculation foncière*. *Annales de l'Université d'Abidjan série G, Tome XIII. Géographie*, pp 1-51.
- ATTA Koffi., 1978, *Dynamique de l'occupation de l'espace urbain et péri-urbain à Bouaké*. Paris, Université de Paris I, Thèse de doctorat troisième cycle, 269 p.
- ATTA Koffi., 2000, *Urbanisation et développement en Côte d'Ivoire*. Cours magistral de Maîtrise, Université de Cocody, Abidjan, 65p.
- ATTAHI, Koffi., 1975, *Etude monographique d'un quartier historique : Le quartier France de Grand-Bassam*. Mémoire de Maîtrise, IGT, Abidjan, 165p.
- AUGE Marc., 1975, *Théorie des pouvoirs idéologiques*, PARIS, Hermann, 440p.
- AYDALOT Philippe., (1985), *Economie régionale et urbaine*, Paris, Economica, 487p.
- BAN Ki-Moon., 2015, « Discours d'ouverture de la journée mondiale des villes », In : <http://news.abidjan.net/h/572415.html>, Cité le 31 Octobre 2015.
- BANQUE MONDIALE., 1972, *Rapport annuel*, Washington, 102p.

- BANQUE MONDIALE., 1995, Pour de meilleurs services urbains : Trouver les bonnes incitations. Washington, Col « Le développement à l'œuvre », BIRD/Banque Mondiale- 96p.
- BANQUE MONDIALE., (1995), Projet d'appui à la conduite d'opérations municipales. Rapport d'évaluation, 33p.
- BASSAND Michel., 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne, PPUR, 38p.
- BELHEDI Amor., 1993, *Le modèle de localisation des services : la théorie des lieux centraux*, 47p.
- BERGERON Richard., 1991, *Evolution de la politique d'habitat dans le tiers monde de 1960-1989 : cas d'Abidjan*, Thèse de doctorat 3^{ème} cycle Université de Montréal 245 p.
- BINGER Louis-Gustave., 1892, *Du Niger au golfe de Guinée par le pays de Kong et le Mossi*, Paris, Hachette, 518p
- BLARY Réjane, BOISVERT Michel et FISETTE Jacques., 1997, *Services urbains dans les pays en développement : Modèles de gestion*. Paris, Economica, Col « Villes et développement », 286p.
- BOKA Ernest., 2008, *Dynamique urbaine et problèmes environnementaux : cas de la commune de Bingerville*, Mémoire de fin de cycle INPHB, 130 p.
- BONNASSIEUX Alain., 1987, *L'autre Abidjan, chronique d'un quartier oublié*, Edition KARTHALA, Paris, 220 p.
- BOUABRE Modeste., 2013, *Développement urbain et menace d'érosion côtière à Abidjan*, European Scientific Journal, Vol.9 N°29, pp 58-59.
- BOURGOUIN Henri et GUILHAUME Philippe., 1979, *Côte d'Ivoire, économie et société, stock*, Paris, 336 p.
- BRUNET Roger et PIERRE-ELIEN Daniel., 2007, *Géographie 1ère*, Bréal, Paris, 88p.
- BUSSIERE Yves, MADRE Jean-Louis., (Ed), 2004, *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, L'Harmattan, In <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00080453>, Cité le 10 Novembre 2015, 13p.
- CALAS Bernard., 2000, « Les ségrégations kampalaises », In DUPONT V., DUREAU F., LELIEVRE E., LEVY J.-P. & LULE Th. (dirs.), *Métropoles en Mouvement : une comparaison internationale*. Paris (FRA) ; Paris : Anthropos ; IRD, 2000, p. 51-71. (Villes). ISBN 2-7178-4145-8.
- CANEL Patrick, DELIS Philippe et GIRARD Christian., 1990, *Construire la ville Africaine: Chroniques du citoyen promoteur*. Paris : Karthala-ACCT- 197p.

- CATTAN Nadine, PUMAIN Denise, ROZENBLAT Céline, SAINT-JULIEN Thomas., 2000, *Le système des villes Européennes*, Annales de Géographie, N° 614-615, Paris, Economica, 20p.
- CAVALLIER Georges., 1996, *De la ville à l'urbain*, in urbanisme, pp. 65-80.
- CHENAL Jérôme., 2009, *Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest : Jeux et enjeux de l'espace public*. Thèse N°4268, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 570p.
- CHENAL Jérôme., 2014, *Urbanisation en Afrique : changements et défis*, EPFL, 45p.
- CHENAL Jérôme., 2014, *Villes Africaines : Introduction à la planification urbaine*, MOOC de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.
- CHRISTALLER Walter., 1933, *Die zentralen Orte in süddeutschland : einz ökonomisch-geogrphische untersuchung über die gesetz Massigkeit des verbreitung und Entwicklung der Siedlingen mit städtischen funktionen*. Iena Fischer.
- CLAVAL Pierre., 1981, *La logique des villes : essai d'urbanologie*, Litec, Paris, 633p.
- COMMERÇON Nicole., 1990, *Villes moyennes et classes moyennes ou les limites de la mobilité sociale*. In, revue de géographie de Lyon, n°3, pp 213-222.
- COULIBALY Kélémary., 2007, *Anyama, une ville "Malinké" en pays Akyé*. Thèse unique de Doctorat, Université de Cocody, 419p.
- COULIBALY Kélémary., 2009, *Le commerce de la kola et le développement de la ville d'Anyama*, Géotrop, IGT, 13p.
- COTE Marie-Josée, POULIN Gaetan, PREVIL Carlo, ST-ONGE Benoît et WAAUB Jean-Philippe., 2001, *Un système d'aide à la décision pour une gestion participative du territoire. Le cas de l'Outaouais*, Québec. Géocarrefour (76.n°3), pp 253-264.
- COTTEN Anne-Marie., 1972. *Les villes en Côte d'Ivoire, essai typologique et fonctionnel*. Colloques internationaux du CNRS-ORSTOM num. 539, Paris, PP 455-474.
- DAVIDOFF Paul., 1965, *Advocacy pluralism in planning*. Journal of the American Institute of Planners Vol XXXI, N°4 (Novembre 1965) : Repris in LE GATES et STOUT., Eds (2003). *The City Reader*. The Routledge Urban Reader Series London,N. Yard, Routledge: 520 p. pp:388-398
- DIABATE Henriette., 1991, *Notre Abidjan toujours plus haut*. Abidjan, Ivoire Média- 251p.
- DIEZOU Koffi., 2009, *Le patrimoine architectural colonial de Côte d'Ivoire : Le cas de la ville de Grand-Bassam de 1893 à 1960*, Paris, mémoire de Master, Université Paris I, 182p.
- DOLLFUS Oliver., 1971, *L'analyse géographique*, Presse universitaire France, 15p.

- DOUAY Nicolas., 2007, *Planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation : Enjeux, acteurs et stratégies à Marseille et à Montréal*. Thèse unique de Doctorat, Université de Montréal, 375p.
- DOZON Jean-Pierre., 1987, *L'invention de la Côte d'Ivoire*, Cahier des sciences d'Outre-Mer, ORSTOM, 140p.
- DRESCH Jean., 1950, Villes d'Afrique occidentale. In : Cahiers d'outre-mer. N° 11 - 3e année, pp. 200-230 ; doi : <https://doi.org/10.3406/caoum.1950.1687>
https://www.persee.fr/doc/caoum_0373-5834_1950_num_3_11_1687
- DUBRESSON Alain., 2003, *l'Afrique subsaharienne face aux défis urbains in population et défis urbains*. Academia-Bruylan / L'Harmattan, 55p.
- DUBY Georges., 1966, *Fondements d'un nouvel humanisme*, Genève, 165p.
- DUREAU Françoise., 2000. Bogota : une double dynamique d'expansion spatiale et de densification d'espaces déjà urbanisés. In : Dureau Françoise (coord.), Dupont Véronique (coord.), Lelièvre E. (coord.), Lévy J.P. (coord.), Lulle T. (coord.) *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Paris (FRA) ; Paris : Anthropos ; IRD, 81-91. (Villes). *Métropoles en Mouvement : Les Interactions entre Formes de Mobilité et Recompositions Territoriales à l'Epreuve de la Comparaison Internationale : Atelier International, Paris (FRA), 1998/12/04-08. ISBN 2-7178-4145-8*
- DUPONT Véronique. (2000). Delhi : une dynamique de peuplement centrifuge. In : Dureau Françoise (coord.), Dupont Véronique (coord.), Lelièvre E. (coord.), Lévy J.P. (coord.), Lulle T. (coord.) *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Paris (FRA) ; Paris : Anthropos ; IRD, 93-103. (Villes). *Métropoles en Mouvement : Les Interactions entre Formes de Mobilité et Recompositions Territoriales à l'Epreuve de la Comparaison Internationale : Atelier International, Paris (FRA), 1998/12/04-08. ISBN 2-7178-4145-8*
- DUPONT Véronique et PUMAIN Denise., 2000, *De la ville compacte aux métropoles polycentriques*. In DUREAU Françoise et Al, *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Paris (FRA) ; Paris : Anthropos ; IRD, 2000, p. 51-71. (Villes). ISBN 2-7178-4145-8.
Consulté en ligne le 16/01/2019 sur <http://www.documentation.ird.fr/hor/fdi:010023869>.
- DUPUY Gabriel., 1992, *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*. Paris, Armand Colin, pp 614-616.
- DUPIRE Marguerite et BOUTILLIER Jean-Louis., 1958, *Le pays Adioukrou et sa palméraie (Basse Côte d'Ivoire) étude socio-économique*, Compte rendu de mission et d'études, ORSTOM.
- DURAN Jean-Réné et ZABI François., 1985, *Repères historiques*, 34p.
- DURRAU Max., 2000, *Bogota : Une double dynamique d'expansion spatiale et de densification d'espaces déjà urbanisés*, 1224p.

- EL KADI Galila. (2000). Le Caire : mobilités résidentielles et fonctionnelles à la lumière des politiques urbaines. In : Dureau Françoise (coord.), Dupont Véronique (coord.), Lelièvre E. (coord.), Lévy J.P. (coord.), Lulle T. (coord.) *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Paris (FRA) ; Paris : Anthropos ; IRD, 105-115. (Villes). *Métropoles en Mouvement : Les Interactions entre Formes de Mobilité et Recompositions Territoriales à l'Épreuve de la Comparaison Internationale* : Atelier International, Paris (FRA), 1998/12/04-08. ISBN 2-7178-4145-8

- EKANZA Simon-Pierre., 1974, *Grand-Bassam à l'époque du partage colonial (1871-1899)*. In *Grand-Bassam, Bingerville, Abidjan : Recherche d'une capitale*, Ministère de l'intérieur, Direction des Archives Nationales, 47p

- EKANZA Simon-Pierre et TIREFORT Alain., 2000, *La Côte d'Ivoire. Regards croisés sur les relations entre la France et l'Afrique, la Côte d'Ivoire d'hier aux années 1980 : Jalons historiques*. In *Enquêtes et documents*, Nantes Ouest Editions, Centre de Recherches sur l'Histoire du monde atlantique, Université de Nantes, Numéro 26, PP 11-25.

- FARVACQUE-VITROVIC Cathérine et GODIN Lucien., 1997, *L'avenir des villes Africaines : enjeux et priorités du développement urbain*. Col « Le développement en marche », Banque Mondiale, Washington, 178p.

- FRATERNITE MATIN N°8717 du 27 Octobre 1993, *La gestion des marchés municipaux : le recouvrement des taxes, un casse-tête pour les maires. La privatisation, le dernier recours ?* 2-3pp.

- FISCHLER Raphaël., 2015, *Cinquante thèses sur l'urbanisme et les urbanistes*, School of urban planning, McGill University, Montréal, Quebec, 9p. In <http://riurba.net/Revue/cinquante-theses-sur-lurbanisme-et-les-urbanistes/> Cité le 03 Mars 2016.

- FORESTER, John., 1989, *Planning in the face of power*. Berkeley, University of California Press, 283p.

- FORLACROIX Christian., 1972, *Origine et formation de la Côte d'Ivoire*, in *Annales de Université d'Abidjan, Série I (Histoire)*, tome I, 68p.

- FRIEDMANN John., 1973, *Urbanization, planning and national development*, Londres, Sage publication, 352p.

- GAPYISI Emmanuel., 1989, *Le défi urbain en Afrique*. Paris, L'Harmattan, Col. « Villes et entreprises », 128p.

- GAYE Malick., 1996, *Villes entrepreneuruses : de l'action participative à la gouvernance urbaine*. Dakar, ENDA-Editions- 175p.

- GEORGE Pierre., 1974, *Précis de Géographie urbaine*. Paris, PUF, 286 p

- GERVAIS-LAMBONY., 1994, *De Lomé à Harare : le fait citoyen ; images et pratiques des villes africaines*. Paris, Karthala, Col. « Hommes et Sociétés », 479p.

- GIBBAL Jean-Marie., 1988, Fadjiguila, village dans la ville, in cahier des sciences humaines, vol 24 n°2 pp 317-326
- GILLIS Malcom, PERKINS Dwight et ROEMER Michael., 1998, *Economie du développement*. Paris, Nouveaux horizons, 4è éd., 784 p.
- GODET Michel., 2003, « les Franciliens courent de la ville aux champs », Libération, 29 Décembre 2003, 25p.
- GOODCHILD Barry., 1990, *Planning and the modern / Postmodern debate*. Town planning review, 61 (2), pp 119-137.
- GORJU R.P Joseph., 1912, La Côte d’ivoire chrétienne, Lyon, Imprimerie Paquet, 20p.
- HABERMAS Jürgen., 1984, *The theory of communicative action, reason of the rationalization of society*. Boston, Beacon Press, 34p.
- HABERMAS Jürgen., 1987, *The theory of communicative action, lifeworld and system: A critique of functionalist reason*. Boston, Beacon Press.
- HAERINGER Philippe., 1972, *La dynamique de l’espace urbain en Afrique noire et à Madagascar : problèmes de politique urbaine*, in la croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar, Colloques internationaux CNRS, Paris VII, pp 177-188.
- HAMEL Pierre., 2006, *Participation, consultation publique et enjeux urbains : le cadre du débat public à Montréal et son évolution*. Dans L. Simard et autres, le débat en public en apprentissage : aménagement et environnement. Regard croisé sur les expériences Françaises et Québécoises, Paris, L’Harmattan, pp 229-240.
- HAMEL Pierre., 1997, *La critique postmoderne et le courant communicationnel au sein des théories de la planification : Une rencontre difficile*. Cahier de géographie du Québec Vol. 41, n° 114, pp. 311-321.
- HAUHOUOT Asseypo., 2002, *Développement, Aménagement, régionalisation en Côte d’Ivoire*. Abidjan, Université de Cocody, EDUCI, 364 p.
- HILGERS Mathieu., 2012, « Contribution à une anthropologie des villes secondaires », *Cahiers d’études africaines* [En ligne], 205 | 2012, mis en ligne le 03 avril 2014, consulté le 23 avril 2018. URL : [http:// journals.openedition.org/etudesafricaines/16957](http://journals.openedition.org/etudesafricaines/16957) ; DOI : 10.4000/etudesafricaines.16957, pp 6-15.
- HILHORST J., 1969, *Aspects multidisciplinaires du développement régional*. Paris, OCDE, 300 p.
- HOUDAILLE C., 1900, *Mission d’études du chemin de fer et du port : Historique, Description, Voie et moyen d’exécution*. Paris, Multigr, 16p.

- INGLEBERT Jeanne et SAADI Séphora., 2018, *Stratégie nationale pour une ville durable : Kigali ville verte*, In sur www.class-internationale.com/2018/01/18, Cité le 15 Mai 2018.
- JAGLIN Sylvie et DUBRESON Alain., 1993, *Pouvoir et cités d'Afrique noire : décentralisation en questions*. Col. « Hommes et sociétés », Paris : Karthala- 308p.
- JARET Marie-France et MATHIEU François-Régis., 1991, Ajustement structurel, croissance et répartition : l'exemple de la Côte d'Ivoire, *Revue Tiers Monde*, Vol 32, 58p.
- JOBERT Bruno., (Ed), 1994, *Le tournant néolibéral en Europe : Idées et recettes dans les pratiques gouvernementales*. Paris, L'Harmattan, 34p.
- JOOST Stéphane et GUESSOUS Idris., 2018 ; *De la géomédecine pour une santé publique de précision, et des médecins à la direction de l'urbanisme*, In *Revue Tracés- www.revue-traces.ch*, Cité le 15 Mai 2018, 7p.
- JUSTIN., 1994, *La restructuration des quartiers illégaux à Abidjan*. Mémoire de DEA de géographie et pratique du développement dans le tiers-monde, Paris- 133p
- KIPRE Pierre., 1985, *Villes de Côte d'Ivoire, 1893- 1940*. Abidjan, NEI, Tome I, 238p et Tome II, 290p.
- KIPRE Pierre., 2005, *COTE D'IVOIRE, la formation d'un peuple*, Bayeux, Sides-Ima, 291p
- KOFFI Emile., 2010, La décentralisation, outil de développement local ?, N°08 RGLL 20p
- KOFFI Paul., 2008, *Le défi du développement en Côte d'Ivoire*. Paris, L'Harmattan, 293p.
- KOBO Pierre-Claver., 1985, *Droit et ville en Afrique : Essai sur le droit de l'urbanisme en Côte d'ivoire*, Thèse de Doctorat d'Etat, Université de Nice, 14p
- KOKO Baudouin., 2013, *Le rôle des industries agroalimentaires dans la croissance agricole : le cas de la Côte d'Ivoire*, Thèse de Doctorat, Université IBN ZOHR d'Agadir, 151p.
- KOUAME Alexandre., 2013, *Planification du développement local*. Séminaire de DEA, Université de Cocody, Abidjan, 71p.
- KOUASSI Siméon et DELANNE Philippe., 2014, *Histoire des capitales ivoiriennes d'hier à aujourd'hui*. Abidjan, Ed Sépia, collection culture et tradition, 373p.
- KOUTOUA Amon., 2012, *Evolution de l'espace bâti entre Abidjan et Bingerville : Facteurs explicatifs de la mutation rapide d'un espace agricole en voie d'urbanisation*, Mémoire de Maîtrise, IGT 163p.
- KOUTOUA Amon, ALOKO Jérôme et LOBA Valéry., 2017, *La gestion du foncier au centre des conflits entre autochtones et migrants à Abouabou au Sud-est de la Côte d'Ivoire*. *Journal Africain de communication scientifique et technologique* N°49, pp 6477-6488.

- LEFEBVRE Sylvain., 2000, *Aménagement et planification territoriale*, notes de cours GEO8291, Université du Québec à Montréal, 70p.
- LEIMDORFER François., 1999, « Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan. Discours d'acteurs », In *Politique africaine*, 1999/2 (N° 74), p. 51-75. DOI : 10.3917/polaf.074.0051. URL : <https://www.cairn.info/revue-politique-africaine-1999-2-page-51.htm>
- LEIMDORFER François et Al., (2002), *Nommer les quartiers d'Abidjan*. In *Les divisions de la ville*, PP 233-257. Nouvelle édition [en ligne]. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2002 (généré le 18 novembre 2013). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/editionsmslh/1233>>. ISBN : 9782735115723.
- LIERDEMAN Jean-Louis., 1974, *Disparités régionales et régionalisation dans une économie dominée de faible dimension : Analyse de l'expérience ivoirienne*, Paris : ORSTOM, 1974, pp 101-128.
- LINDBLOOM Charles., 1990, *Inquiry and change: The troubled attempt to understand and shape society*. New-Haven, Yale University press, 15p.
- LOBA Valéry., 2008, *Les déterminants de la dynamique spatiale de la ville de Bingerville (sud de la Côte d'Ivoire) de 1960 à nos jours*. Abidjan, 17p
- LOBA Valéry., 2008, *Dynamique du développement des villes côtières dans la région des Lagunes : Cas de Bingerville, Dabou et Grand-Lahou*. Thèse Unique de Géographie, Université de Cocody, 390p.
- LORIAUX Michel., 1998, *Introduction : Les systèmes : bons à tout ou bons à rien ?* Paris, 58p.
- MAGE Gordon et PETRY François., 2010, *Guide d'élaboration d'un projet de recherche en sciences sociales*. Bruxelles : De Boeck, 146p.
- MAKAMTÉ Kakeu-Tardy R.C., 2018, Secteur informel-formel et espace urbain à Bafoussam (CAMEROUN) : La récupération des déchets solides municipaux, Belin | « L'Espace géographique », Tome 47 | pages 261 à 281. Consulté en ligne le 16/01/2019 sur : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2018-3-page-261.htm>
- MAMBO Paterne., 2008, *Droit et ville en Afrique noire francophone : étude de la décentralisation des compétences d'urbanisme dans la république ivoirienne*, Thèse de Droit Public, Université de Nantes et de l'Université de Cocody, 143p.
- MARSEILLE Jacques., 1984, *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*. Paris, Albin Michel, 255p.
- M'BRINGAH Faustin., 1981, *La dynamique de l'espace ethno-culturel autour d'Abidjan*. Thèse de Doctorat, Abidjan- 346p.

- MEHEDINTI Simion., 1901, La géographie comparée d'après Ritter et Peschel. In: Annales de Géographie, t. 10, n°49, pp. 1-9;
doi : <https://doi.org/10.3406/geo.1901.4820>
https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1901_num_10_49_4820
- MEMORIAL DE LA COTE D'IVOIRE Tome II., 1987, *La Côte d'Ivoire coloniale*, Edition Ami Abidjan, 303P.
- MENNA-BARRETO Helena Silva., 1998, São Paulo : Ghettos des riches et entassement des pauvres. In : Dureau Françoise (coord.), Dupont Véronique (coord.), Lelièvre E. (coord.), Lévy J.P. (coord.), Lulle T. (coord.) *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Paris (FRA) ; Paris : Anthropos ; IRD, PP 121-128.
- MERLIN Pierre., 2000, *Géographie humaine*, Paris, Presse Universitaire de France, 578p.
- MEYERSON Martin and BANFIELD Edward., 1955. *Politics, planning and the public interest: the case of public housing in Chicago*. New York, Free press, 55p.
- Michael A. Heilperin., 1950, Le point IV du président Truman. Politique étrangère, pp. 165-177
- MILROY B., 1991, Into Postmodern Weightlessness. *Journal of Planning and Education Research*, 10 (3), pp 181-187.
- MILTON Santos., 1971, *Villes du tiers monde*. Paris, M-Th Genin, 428 p.
- MINISTERE DES AFFAIRES CULTURELLES., 1981, Chronique de la Côte d'Ivoire à l'époque coloniale, illustrée par des cartes postales, Abidjan, 117p.
- MINISTERE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'URBANISME., 1995, *programme prioritaire d'équipement des quartiers lotis sous-équipés des 9 pôles régionaux de Côte d'Ivoire*. Abidjan : DCGTX.
- MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE L'INTEGRATION NATIONALE., 1997, *Table ronde avec les bailleurs de fonds sur la décentralisation et l'aménagement du territoire : document de stratégie*. BNETD, 105p.
- MORAND-DEVILLER Jacqueline., 1996, Droit de l'urbanisme, Editions ESTEM, Paris, 13p.
- NGOMSIK-KAMGANG Joseph., 2012, *Evolution dans la région de l'Afrique Centrale des règles foncières et d'urbanisme : Exemple de Cameroun*, Thèse de l'Université de Limoges, PP 41-42.
- N'GOLO C., 1981, *Bingerville à l'époque des gouverneurs 1900-1934*. Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Abidjan, Université de Cocody, 210p.

- NICOLAS Pierre et GAYE Malick., 1988, *Naissance d'une ville au Sénégal : Evolution d'un groupe de six villages de Casamance vers une agglomération urbaine*. Paris, Karthala-193p.
- NZUZI Lelo., 1989, *Urbanisme et Aménagement en Afrique noire*, Volume 35, numéro 94, Paris, SEDES, A. Colin, 237p.
- OLVERA Lourdes Diaz, PLAT Didier, POCHET Pascal., 2002, « Etalement urbain, situation de pauvreté et accès à la ville en Afrique Subsaharienne. L'exemple de Niamey ». In BUSSIÈRE Y., MADRE J.-L., (Eds), *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, pp. 147-175.
- ONU., 2011, *La croissance de la population urbaine et rurale 1950-2050*, Etudes statistiques et démographiques, pp 26-27.
- OUOMPIE C., 2012, *Droit de l'urbanisme en Côte d'Ivoire*, Edition ABC, 13p.
- PADIOLEAU Jean-Guy et DEMEESTERE René., 1989. « *Les démarches stratégiques de la planification des villes.* » *Annales de la recherche urbaine* (51), pp 28-39.
- PAULAIS Thierry., 1995, *Le développement urbain en Côte d'Ivoire : Les projets de la Banque mondiale*. Paris, Karthala- 183p. Col. « Economie et développement », 183p.
- PEROUSE Jean-François., (1997). DERRUAU, Max (1996) *Géographie humaine*, 6e édition mise à jour, 468 p. (ISBN 2-200-04104-X). *Cahiers de géographie du Québec*, 41(113), 251–252. doi :10.7202/022657ar
- PERROUX François., 1981, *Monde en développement*, Edition Institut de France, 187p
- PELNARD Roger et CONSIDERE J., 1935, *Le port d'Abidjan, études actuelles et essais sur le modèle réduit*. *Ann. Phys. Globe France d'Outre-Mer*, PP 10-26.
- PDM., 2003, *Etat de la décentralisation en Afrique*. Paris, Khatarla, 230 p.
- PUMAIN Denise., 1997, *Pour une théorie d'évolution des villes*. Vol 26, pp 119-134.
- REYNAUD philippe., 1995, *Centre et périphérie*, in BAILLY Antoine édit., *Encyclopédie de Géographie*, Economica, Paris, pp. 583 – 600.
- JOURNAL OFFICIEL DE LA RCI, loi 2003-208 du 7 juillet 2003 portant transfert et répartition de compétences de l'État aux Collectivités Territoriales, 14p.
- RIVELLOIS Jean., 1987, *La dimension sociale de la planification urbaine*, Thèse de Doctorat, Ecole des Hautes Etudes des Sciences Sociales, Paris, 151p.
- ROBIC Marie-Claire., 2001, *Walter CHRISTALLER et la théorie des « lieux centraux » : Die zentralen Orte in suddeutschland (1933)*. *La ville des sciences sociales*, Paris, Berlin, pp 151-189.

- ROUGERIE Gabriel., 1950, *Le port d'Abidjan : Le problème des débouchés maritimes de la Côte d'Ivoire, sa solution lagunaire*. In bulletin de l'Institut Français d'Afrique Noire, Dakar, IFAN, Tome XII, Num 3, PP 751-788.
- SAINT-VIL Jean., 1973, *Gagnoa, étude de géographie urbaine, contribution à la connaissance des villes de Côte d'Ivoire*. Bordeaux, Thèse de 3^{ème} cycle, 378p.
- SCHWARTZ Alfred., 1995, *Sous-peuplement et développement dans le sud-ouest de la Côte d'Ivoire : Cinq siècles d'histoire économique et sociale*. Paris, ORSTOM- 490p.
- SEA Justin., 2004, *Répertoire des archives de l'histoire coloniale de la Côte d'Ivoire de 1838-1960*, Rapport 2G49/114, PP 392-393.
- SEMI-Bi Zan., 1974, *La politique coloniale des travaux publics 1900-1940*. Annales de l'Université d'Abidjan, série I ,359 p.
- STREN Richard et WHITE Rodney., 1993, *Villes africaines en crise : gérer la croissance urbaine au Sud du Sahara*. Paris, l'Harmattan, Col « Villes et entreprises », 341p.
- TABUTIN Dominique et SCHOUMAKER Bruno., 2004, *La démographie de l'Afrique au Sud du Sahara des années 1950 aux années 2000*. Population, pp. 521-622.
- TAPINOS Georges, HUGON Philippe et VIMARD Patrice., 1995, *La Côte d'Ivoire à l'aube du XXI siècle : défis démographique et développement durable*, Amazone France, Editions KARTHALA, 154p.
- TCHOUNDA André., 2007, *La planification du développement communal comme outil de développement local. Cas des communes de Nkong- Zem et de Foubot dans la province de l'ouest Cameroun*. Maîtrise professionnelle en management de projet 2007, Institut panafricain pour le développement - Afrique Centrale (IPD- AC), 110p.
- TOUSSAINT Eric., 2003, *La finance contre le peuple, la bourse ou la vie*, Syllepse, 112p.
- TREMBLEY Suzanne., 1999, *Du concept de développement au concept de l'après-développement : trajectoire et repères théoriques*, Collection « Travaux et études en développement régional », 52p.
- TREPANIER Martin., 1995, *La nouvelle génération des plans stratégiques et des schémas d'aménagement au Québec et ailleurs. A la croisée des chemins : Le développement régional et l'aménagement urbain*. J. LEVEILLE. Montréal, les cahiers scientifiques de l'ACFAS, 67p.
- UNESCO., 2012, *Proposition d'inscription de la ville historique de Grand-Bassam sur la liste du patrimoine mondial*, Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, 37p.
- VANDERSCHUEREN Franz, WEGELIN Emelie, WEKWETE Kadmiel, PELLEGRINI Anthony, HILDERBRAND Mark., 1996, *Options politiques pour la réduction de la pauvreté : cadre d'action au niveau municipal*. Washington, BIRD/ Banque Mondiale- 62p.

- VERNIERE Marc., 1969, *Anyama : Etude de la population et du commerce kolatier*. Cahier ORSTOM, sér. Sci. Hum., vol. VI, n° 1- 60p
- VIEILLARD-BARON Hervé., 2006, *La banlieue au risque des définitions*, Université de Paris 8, UMR LOUEST, 56p.
- VENNETIER Pierre., 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, Paris, Masson, Col. « Géographie », 244p.
- WACKERMANN Gabriel., 2005, *Ville et environnement*. Paris, Ellipses, 400 p.

TABLES DES MATIERES

DEDICACE.....	3
RESUME.....	4
ABSTRACT	5
AVANT- PROPOS ET REMERCIEMENTS	6
SOMMAIRE.....	8
LISTE DES FIGURES.....	10
LISTE DES TABLEAUX	12
LISTE DES PHOTOS.....	13
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS.....	15
1. INTRODUCTION GENERALE	18
1.1 Compréhension du sujet.....	18
1.1.1 Présentation du cadre géographique de l'étude.....	20
1.1.2 Justification du choix des villes : Anyama, Bingerville et Grand-Bassam.....	22
1.1.2.1 Raisons spatiales.....	22
1.1.2.2 Motivations géographiques	24
1.1.2.3 Causes historiques	25
1.2 Etat de l'art.....	27
1.2.1 Quelle orientation faut-il donner aux concepts de « <i>développement urbain</i> », et de « <i>planification urbaine</i> » ?.....	27
1.2.2 Genèse de l'urbanisation et dynamique urbaine des villes du Grand Abidjan ..	30
1.2.3 Mode de gouvernance et politique de planification urbaine	33
1.2.4 Les problèmes de gouvernance urbaine, conséquences d'une planification hasardeuse.....	40
1.2.5 Comparaison de la planification des villes d'Afrique subsaharienne à des métropoles d'Amérique Latine et d'Asie	43
2. PROBLEMATIQUE	48
3. OBJECTIFS	50
3.1 Général.....	50
3.2 Spécifiques	50
4. CADRE THEORIQUE DE L'ETUDE	51
5. HYPOTHESES DE RECHERCHE	53

5.1	Hypothèse générale : notre thèse.....	53
5.2	Hypothèses testables.....	53
6.	METHODOLOGIQUE DE RECHERCHE.....	54
6.1	Echelles et unités d'observation.....	54
6.2	Description et étude des variables d'analyse	55
6.2.1	Les variables relatives au processus de fondation des villes et à leur niveau de dotation en équipement	55
6.2.2	Les variables liées à la nature des plans et au mode de gouvernance	56
6.3	Techniques de collecte des données	58
6.3.1	La recherche documentaire	58
6.3.1.1	Les sources statistiques	59
6.3.1.2	Les sources cartographiques.....	59
6.3.1.3	Les sources administratives et des bureaux d'études	60
6.3.1.4	Les services de l'administration territoriale.....	61
6.3.1.4.1	<i>Les services municipaux</i>	61
6.3.1.4.2	<i>Le ministère de l'intérieur</i>	61
6.3.1.4.3	<i>Les services chargés de divers réseaux de distributions</i>	62
6.3.1.4.4	<i>Le ministère de la construction</i>	62
6.3.1.4.5	<i>Le ministère du plan et du développement</i>	62
6.3.1.4.6	<i>Le ministère de l'économie et des finances</i>	63
6.3.2	Observation directe.....	63
6.3.3	L'inventaire	64
6.3.4	L'entretien	64
7.	TRAITEMENT DES DONNEES	67
7.1	Le traitement cartographique	67
7.2	Le traitement statistique.....	68
7.3	Le traitement qualitatif	68
8.	LES DIFFICULTES DE L'ETUDE.....	70
	PREMIERE PARTIE : PROCESSUS DE CREATION DES VILLES DU GRAND ABIDJAN.....	71
	CHAPITRE 1 : LES CONDITIONS GENERALES D'EVOLUTION DES VILLES DU GRAND ABIDJAN.....	72
1.	LES DONNEES DU MILIEU NATUREL	72

1.1	Grand-Bassam, un milieu dynamique favorable à l'implantation humaine	72
1.2	Anyama, petite bourgade en zone forestière favorable à l'implantation humaine	76
1.3	Bingerville, un site marqué par un relief tourmenté à la lisière de la lagune	78
2.	L'EVOLUTION DES VILLES A LA VEILLE DE L'ERE COLONIALE	81
2.1	La pratique de l'urbanisme à l'ère précoloniale	81
2.2	Les premiers contacts avec les Européens	83
2.3	Les traits généraux de l'évolution des villes	86
2.4	La fondation de grandes cités marchandes sur les côtes	87
2.5	Les liaisons et réseaux entre villages et villes	89
3.	L'EXPANSIONNISME COLONIAL DE LA FRANCE ET LA CONSTRUCTION DU FAIT URBAIN A LA FIN DU XIXème SIECLE	91
3.1	Les bases du fondement de la colonie de Côte d'Ivoire	91
3.2	Les formes d'impérialisme français en Côte d'Ivoire	92
3.3	La politique des postes de colonisation	93
3.4	Les villes du Grand Abidjan et la mise en valeur de la colonie	95
3.5	L'essor des villes portuaires	98
3.5.1	Emergence des villes de la côte ivoirienne	98
3.5.2	Naissance de la ville portuaire d'Abidjan	99
3.5.2.1	Genèse de la création du port	99
3.5.2.2	Création du port autonome d'Abidjan	100
4.	LES VILLES DU GRAND ABIDJAN : POLES DE SERVICES ET CENTRES ADMINISTRATIFS	102
4.1	Les fonctions des villes au début de la colonisation	102
4.1.1	Des villes, centres de transformation du monde agricole	103
4.1.1.1	Le rôle des cultures de rente essentiellement dominées par le café et le cacao	103
4.1.1.2	Le déclin du binôme café-cacao dans le Grand Abidjan	104
4.1.1.3	Le rôle des industries agro-industrielles	105
4.1.2	L'impact de l'administration sur le développement de la ville	106
4.1.3	Des villes essentiellement dominées par le secteur tertiaire	108
4.2	L'impact de la création des services sur l'armature urbaine	109
4.3	Des villes faiblement industrialisées	110
	Conclusion du chapitre 1	112

CHAPITRE 2 : DES VILLES EN PLEINE TRANSFORMATION MAIS FAIBLEMENT STRUCTUREES	114
1. DE LA VILLE PRECOLONIALE AUX PREMICES D'UNE URBANISATION POST-INDEPENDANCE.....	114
1.1 Anyama : un peuplement marqué par son histoire économique	115
1.1.1 Les premiers venus	115
1.1.2 La culture de la kola et l'urbanisation d'Anyama	117
1.1.2.1 L'implantation kolatière dans la région	117
1.1.2.2 La place prépondérante du chemin de fer dans l'évolution d'Anyama ..	120
1.1.2.2.1 Les contraintes liées à la construction du chemin de fer	120
1.1.2.2.2 L'impact du chemin de fer	121
1.1.2.2.3 L'organisation du commerce.....	123
1.2 Bingerville : une ville longtemps enclavée.....	123
1.2.1 Les prémices d'une urbanisation lente et difficile.....	123
1.2.2 La trame urbaine structurée autour de l'exploitation du bois et de l'huile de palme.....	126
1.3 Grand-Bassam : une ville coloniale et essentiellement administrative	127
1.3.1 L'arrivée des colons sur le littoral et la multiplication des échanges commerciaux..	127
1.3.2 Un centre urbain purement administratif.....	129
1.3.3 Le caractère cosmopolite de la ville	130
2. LE DECLIN DES VILLES MOYENNES ET L'EMERGENCE DE LA VILLE PORTUAIRE.....	131
2.1 Les conditions du déclin des villes périphériques d'Abidjan	131
2.1.1 Le facteur historique, cause du retard des villes	131
2.1.2 Les conditions économiques fragiles.....	133
2.1.3 L'hyper attention accordée à la ville d'Abidjan.....	133
2.2 Des politiques de développement au désengagement progressif de l'Etat	134
2.2.1 De la politique de l'Etat providence au désengagement des années 1980.....	134
2.2.2 Typologie des villes et émergence de la ville moyenne	136
Conclusion du chapitre 2.....	137
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE	139

DEUXIEME PARTIE : L'EXECUTION DES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS LIMITEE PAR DES PARAMETRES DIVERS	141
CHAPITRE 3 : LES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS SUCCESSIFS ET LEURS INSUFFISANCES	142
1. PRESENTATION ET ANALYSE DES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS DU GRAND ABIDJAN.....	142
1.1 Les plans de la première génération	142
1.1.1 Le plan d'aménagement d'Abidjan de 1928	142
1.1.2 Le plan BADANI de 1952	145
1.2 Les plans de la deuxième génération.....	147
1.2.1 Le plan SETAP de 1960	147
1.2.2 Le schéma de structure du BNETD de 1969.....	149
1.3 Les plans de la troisième génération.....	151
1.3.1 Le plan d'aménagement de l'Atelier d'Urbanisme de la Région d'Abidjan (AURA).....	151
1.3.2 Les perspectives décennales de développement d'Abidjan de 1978-1979.....	153
1.4 Les plans de la quatrième génération	153
1.4.1 Le schéma de structure à long terme de 1985	154
1.4.2 Le schéma directeur du Grand Abidjan de 2000.....	156
1.5 Le plan de la nouvelle génération.....	158
1.5.1 Le schéma directeur du Grand Abidjan de 2015.....	158
2. LES INSUFFISANCES DES PLANS DANS LA GESTION DU PROCESSUS DE CROISSANCE ET D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION D'ABIDJAN.....	160
2.1 Les plans de première génération, empreint d'un modèle de ville ségrégationniste.....	160
2.2 Des plans de modèle de ville pour les nantis	162
2.3 Les plans de la troisième et de la quatrième génération, expression d'un modèle économique fragile.....	165
2.4 Des plans essentiellement portés sur la seule ville d'Abidjan	168
3. L'URBANISME OPERATIONNEL, PRINCIPAL VECTEUR D'EXTENSION DES VILLES	170
3.1 Le lotissement comme facteur d'extension de la ville	170
3.2 Le plan de restructuration	173

Conclusion du chapitre 3.....	174
CHAPITRE 4 : PRATIQUE DE LA PLANIFICATION URBAINE ET SON IMPACT SUR L'ESPACE	175
1. ANALYSE DES PLANS D'URBANISME DIRECTEURS DES VILLES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM.....	175
1.1 Elaboration du plan d'urbanisme d'Anyama	175
1.1.1 Diagnostic de la situation.....	175
1.1.2 Portée et orientation de la planification	176
1.1.3 Contenu du plan d'urbanisme d'Anyama 1987.....	179
1.1.4 L'impact du schéma directeur de l'an 2000	182
1.1.5 Bilan des plans sur la structuration de l'espace.....	184
1.2 Le plan d'urbanisme de Bingerville	185
1.2.1 Une répartition spatiale non uniforme	185
1.2.2 Caractéristiques générales de la zone d'étude dans le plan de 1991	186
1.2.3 L'impact du schéma directeur du Grand Abidjan de 2000	187
1.2.4 Bilan des plans sur la structuration de l'espace.....	189
1.3 Le plan d'urbanisme de Grand-Bassam.....	191
1.3.1 Les différents plans d'aménagement mis en œuvre à l'époque coloniale : le début du fait urbain en Côte d'Ivoire	191
1.3.2 Le plan d'urbanisme de 1991	195
1.3.3 Le plan d'urbanisme de 2017	197
1.3.4 Bilan des plans sur la structuration de l'espace.....	201
2. EVOLUTION DE LA TRAME URBAINE DES VILLES DE GRAND-BASSAM, D'ANYAMA ET DE BINGERVILLE ET LEUR IMPACT SUR L'ESPACE DU GRAND ABIDJAN.....	204
2.1 Les étapes de l'évolution spatiale de la ville de Grand-Bassam	205
2.1.1 Evolution spatiale de la ville de 1980 à 1990.....	205
2.1.2 Evolution spatiale de 1990 à 2000.....	207
2.1.3 Evolution spatiale de 2000 à nos jours	208
2.1.4 Synthèse de l'évolution spatiale de la ville de 1980 à nos jours	210
2.2 Les étapes de l'évolution spatiale de la ville d'Anyama	213
2.2.1 Evolution de la ville de 1980 en 1990	213
2.2.2 Evolution de la ville de 1990 en 2000	214

2.2.3	Evolution de la ville de 2000 à nos jours	216
2.2.4	Synthèse de l'évolution spatiale de la ville de 1980 à nos jours	217
2.3	Les étapes de l'évolution spatiale de la ville de Bingerville	219
2.3.1	Evolution de Bingerville de 1905 à 1937	219
2.3.2	L'évolution de la ville de 1937 à 1980	220
2.3.3	Evolution de la ville de 1980 en 1990	221
2.3.4	Evolution de la ville de 1990 à 2000	222
2.3.5	Evolution de la ville de 2000 à nos jours	223
2.3.6	Synthèse de l'urbanisation à Bingerville de 1980 à nos jours	224
3.	DIAGNOSTIC DU SCHEMA DIRECTEUR D'URBANISME DU GRAND ABIDJAN A L'HORIZON 2030.....	227
3.1	Contexte	227
3.2	Stratégie spatiale d'aménagement urbain du Grand Abidjan en 2030	228
3.3	Bonnes perceptives de mobilité pour une population en perpétuelle croissance .	229
3.4	Critiques du plan : un plan trop basé sur le modèle libéral économique et favorisant l'étalement spatial	231
4.	COMPARAISON DES AGGLOMERATIONS ETUDIEES	234
4.1	Un même principe de ségrégation	234
4.2	Des problèmes identiques dans les trois villes	235
4.2.1	Une circulation difficile	235
4.2.2	Une précarité des infrastructures	238
	Conclusion du chapitre 4.....	240
	CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.....	241
	TROISIEME PARTIE : MODE DE GOUVERNANCE DES VILLES DU GRAND ABIDJAN.....	243
	CHAPITRE 5 : LA GOUVERNANCE DES COMMUNES D'ANYAMA, DE BINGERVILLE ET DE GRAND-BASSAM	244
1.	MODES DE GOUVERNANCE ADMINISTRATIVE DES VILLES.....	244
1.1	La décentralisation.....	244
1.2	Le processus de développement territorial	248
1.3	Les causes du retard des villes	250
1.3.1	L'obsolescence du cadre juridique et réglementaire	250
1.3.1.1	Dans le secteur de l'urbanisme et du foncier	250

1.3.1.2	Dans le secteur de l'habitat	254
1.3.1.3	Dans le secteur de l'assainissement.....	255
1.3.2	De faibles moyens de dotation des collectivités.....	256
1.3.2.1	Processus d'élaboration du projet de loi des finances : un procédé peu démocratique.....	256
1.3.2.2	De l'Etat providence à la crise économique des années 1980.....	259
1.3.3	De la centralité à une gestion plus décentralisée du budget d'investissement .	261
1.3.3.1	Les aides et subventions apportées par l'Etat.....	261
1.3.3.2	Les prélèvements sur fonds d'investissement	266
1.3.4	Les interactions entre les acteurs de la ville	268
1.3.4.1	Les acteurs de la ville.....	269
1.3.4.1.1	L'Etat	269
1.3.4.1.2	Les Ministères	269
1.3.4.1.2.1	Le rôle des Ministères	269
1.3.4.1.3	L'administration déconcentrée.....	270
1.3.4.1.3.1	Les autorités préfectorales.....	270
1.3.4.1.3.2	Les services déconcentrés des Ministères	270
1.3.4.1.3.3	Les structures décentralisées : les Collectivités territoriales	271
1.3.4.1.4	Les populations	271
1.3.4.1.5	Les partenaires au développement	271
1.3.4.1.6	Les bureaux d'étude.....	271
1.3.4.2	Les interactions entre les acteurs dans la gestion de la ville	272
1.3.4.2.1	Evaluation du niveau d'influence et de dépendance entre acteurs.....	272
1.3.4.2.2	Les rapports de force à l'origine des conflits de compétences entre les acteurs.....	275
1.3.5	Les élus locaux et leur faible pouvoir d'action	276
2.	ANALYSE DES NIVEAUX D'EQUIPEMENT ET LEUR IMPACT SUR LA STRUCTURATION DE L'ESPACE	278
2.1	Evolution du taux de couverture et impact de la charge démographique sur les équipements socio-collectifs.....	278
2.1.1	Les équipements socio-scolaires	278
2.1.2	Les équipements sanitaires.....	282
2.1.3	Les équipements sociaux	285

2.1.4	Les services de l'administration générale	286
2.2	Les structures de base	288
2.2.1	Le réseau d'assainissement et de drainage.....	288
2.2.2	La circulation et le transport.....	291
2.2.3	Le réseau d'adduction d'eau	292
2.2.4	Le réseau électrique	295
2.2.5	Le réseau téléphonique et internet	296
	Conclusion du chapitre 5.....	300
	CHAPITRE 6 : MODELE DE GOUVERNANCE ET PERSPECTIVES DE CREATION DES VILLES DURABLES.....	301
1.	LA COMMUNALISATION A L'EPREUVE DE LA DECENTRALISATION ...	301
1.1	Le degré d'implication des villes à l'ère de la communalisation	301
1.2	Un urbanisme de rattrapage	302
1.3	Description de la ville historique de Grand-Bassam, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO	303
2.	LA PLANIFICATION URBAINE A L'EPREUVE DE LA CREATION DE VILLES NOUVELLES.....	305
2.1	Le développement urbain durable, une dynamique d'action qui s'impose	305
2.2	La création de villes nouvelles	306
2.2.1	Des modèles de villes futuristes : l'exemple de Kigali et d'Accra.....	306
2.2.2	La situation de l'espace urbain dans un contexte de ville supra-urbain	308
	Conclusion du chapitre 6.....	309
	CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE	310
	CONCLUSION GENERALE	311
	RECOMMANDATIONS.....	317
	BIBLIOGRAPHIE.....	321
	TABLES DES MATIERES	333
	ANNEXES	342

ANNEXES

GUIDE D'ENTRETIEN

A/ FORMULAIRE ADRESSE AUX MAIRIES (DIRECTIONS TECHNIQUES ET SERVICES FINANCIERS)

L'objectif de cette enquête est de comprendre dans quelle mesure l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'urbanisme directeur permet d'impulser le développement local.

Région :./ Département :./ Commune :./

1. Quelle est la fonction du répondant ?
2. En quelle année votre ville fut érigée en commune ?
3. Quelle est sa situation géographique ?
4. Quelle en est la superficie ?
5. Quelle est sa population totale ?
6. Comment se présente la composition démographique de cette population ?
7. Quels sont les équipements socio-économiques collectifs réalisés ?
8. Votre commune a-t-elle un Plan d'Urbanisme de Détail (PUD)?
9. Si oui, Qu'est ce qui, selon vous, définit au mieux ce Plan ?
10. Quels sont les grands défis de développement auxquels est confrontée votre commune ?
11. Que pensez-vous du Plan d'Urbanisme de Détail (PUD), comme étant un outil de planification urbaine ?
12. Avez-vous pris part au processus d'élaboration du SDUGA ?
13. Si oui, Comment qualifieriez-vous la méthodologie d'élaboration ?
14. Si non, Pourquoi ?
15. Qu'aimeriez-vous y changer ?
16. A votre avis, pourquoi les éléments fixés dans le PUD ne sont pas en phase avec les réalités du terrain ?
17. A qui revient la faute ?

18. Croyez-vous que l'élaboration et la mise en œuvre du PUD soit réellement une opportunité de développement pour votre commune ?
19. D'après vous, quels mots ou expressions décrivent le mieux le fonctionnement de votre commune par rapport à l'application du PUD ?
20. Avez-vous connaissance de projets mis en œuvre dans le cadre du PUD ?
21. Si oui, pensez-vous que ces projets sont en phase avec les besoins exprimés par les populations ?
22. Si non, pourquoi ?
23. Globalement, êtes-vous satisfaits du processus d'élaboration et de la mise en œuvre du PUD dans votre commune ?
24. Si non, pourquoi ?
25. A votre connaissance, combien de projets issus du programme triennal ont été mis en œuvre ou sont en cours de réalisation ?
26. Comment ces projets ont-ils été financés ?
27. Comment qualifiez-vous la qualité des projets exécutés ?
28. L'élaboration et la mise en œuvre du programme triennal implique la participation de la population et assure une répartition géographique équilibrée des projets sur l'ensemble territoire communal ?
29. Existe-t-il dans votre commune un plan de communication autour de la mise en œuvre du PUD ?
30. Si oui, en êtes-vous satisfait ?
31. Si non, Pourquoi ?
32. Comment est conduit le processus de décentralisation dans votre commune ?
33. Quel est mode de règlement des conflits ?
34. Quelle est la liste des lotissements approuvés dans votre commune ?
35. Quelle est la source principale de vos financements ?
36. Quel est le montant des subventions allouées par l'Etat ?
37. Quelle est la part des recettes fiscales, de prestation et des revenus du patrimoine ?
38. Quels sont les principaux secteurs d'investissement ?

B/ ENTRETIEN AVEC LA DIRECTION DE L'URBANISME

L'objectif de cette enquête est de comprendre dans quelle mesure l'élaboration et la mise en œuvre du Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) peut permettre d'impulser le développement local.

1. Selon vous, qu'est ce qui définit le mieux le schéma directeur d'urbanisme ?
2. Que pensez-vous de l'assertion selon laquelle « le PUD est un outil de développement local » ?
3. Comment qualifieriez-vous la méthode d'élaboration du PUD ?
4. Qu'aimeriez-vous y changer ?
5. Croyez-vous que l'élaboration et la mise en œuvre du PUD soient réellement une opportunité de développement ?
6. Pour vous, qu'est-ce qui constitue un frein à sa mise en œuvre ?
7. D'après vous, quels mots ou expressions décrivent le mieux le fonctionnement des villes du Grand Abidjan ?
8. Pensez-vous que les projets mis en œuvre dans le cadre du PUD satisfassent les besoins exprimés par les populations ?
9. Si non, pourquoi ?
10. Comment qualifieriez-vous vos relations avec l'exécutif communal ?
11. Existe-il un cadre de concertation (plate-forme de réflexion) ?
12. Quelles sont les fréquences de vos rencontres ?
13. Croyez-vous réellement qu'à l'état actuel des choses, vous jouez pleinement votre rôle ?
14. Si non pour quelles raisons d'après vous ?
15. Comment définissez-vous votre degré d'efficacité dans la mise en œuvre du PUD ?
16. Pensez-vous que vos rapports de suivi-évaluation influencent les décisions de l'exécutif sur la mise en œuvre du PUD ?
17. Avez-vous l'impression d'être écouté et suivi par l'exécutif communal ?
18. Les partenaires au développement sont-ils sensibles aux projets issus du PUD ?
19. A votre connaissance, combien de projets issus du PUD ont été mis en œuvre ou sont en cours de réalisation ?
20. Comment qualifieriez-vous la qualité des projets issus du PUD ?

21. L'élaboration du PUD par le transfert de compétences sur la démarche d'animation participative et le montage de projet contribuent-ils de façon effective au renforcement des capacités communales ?
22. L'élaboration et la mise en œuvre du PUD par la participation de la population assurent une répartition géographique équilibrée des projets sur le territoire communal. Que pensez-vous?
23. La mise sur pied d'un comité de suivi de mise en œuvre du PUD est une mesure majeure contribuant à assurer une meilleure exécution du PUD. Qu'en pensez-vous ?
24. Comment qualifierez-vous votre travail de comité de suivi de mise en œuvre du PUD ?
25. Existe-t-il au sein du ministère un plan de communication autour de la mise en œuvre du PUD ?
26. Si oui, en êtes-vous satisfait ?
27. Si non, Pourquoi ?
28. L'élaboration et la mise en œuvre du PUD ont-elles comblé vos attentes?
29. Si non, qu'aimeriez-vous y apporter comme amélioration ?
30. Comment s'est opéré le choix des cabinets qui ont été sollicités pour l'élaboration des plans ?

C/ ENTRETIEN AVEC LA DIRECTION DU PLAN ET LA DGDDL

L'objectif de cette enquête est de comprendre dans quelle mesure l'élaboration et la mise en œuvre du Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) peut permettre d'impulser le développement local.

1. Comment qualifiez-vous la méthode d'élaboration du PUD ?
2. Comment se fait la mise en œuvre du PUD ?
3. Pour vous, qu'est ce qui constitue un frein à la mise en œuvre des plans ?
4. Comment se font les études prospectives et technologiques au profit des collectivités territoriales ?
5. Comment sont élaborés les programmes de développement en faveur des collectivités ?
6. Comment se fait le suivi des fonds alloués aux collectivités dans le cadre de l'exécution des projets de développement ?
7. Quelles sont les prérogatives attribuées à l'observatoire pour le développement des collectivités ?
8. Pensez-vous que vos rapports de suivi-évaluation influencent les décisions de l'exécutif communal ?
9. L'élaboration du PUD par le transfert des compétences contribue-t-elle de façon efficace au renforcement des capacités des communes ?

Curriculum Vitea

Nom : KOUTOUA

Prénoms : Amon Jean-Pierre

Email : jeanpierrekoutoua@yahoo.fr, jpamon52@gmail.com

Tel : +225 48 20 43 42 / +225 02 48 45 17

Situation actuelle

Directeur Technique de la Mairie d'Issia

Recherche scientifique

Octobre - Décembre 2011 : appuis techniques et scientifiques dans le cadre du projet de gestion intégrée du Bassin versant du GOUROU-Abidjan Côte d'Ivoire. Projet piloté par le Ministère de la Construction et de l'Urbanisme-Direction de l'Urbanisme (Mise en place et fonctionnement de la gestion du projet, identification des problèmes du bassin GOUROU)

Publications

KOUTOUA Amon Jean-Pierre, ALOKO N'Guessan Jérôme & LOBA Akou Don Franck Valéry ; 2017, *La gestion du foncier au centre des conflits entre autochtones et migrants à Abouabou au Sud-est de la Côte d'Ivoire*. Journal Africain de communication scientifique et technologique N°49, pp 6477-6488.

KOUTOUA Amon Jean-Pierre, KOUAKOU Kouassi Éric ; 2019, *Le non-respect du cadre juridique et réglementaire de la politique de décentralisation et ses conséquences sur le développement de la commune de Grand-Bassam en Côte d'Ivoire*. Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé (Togo), Spécial 2019, 21(3) : 115-129.

Colloques/Séminaires

15-17 Septembre 2009 : Participant au colloque international sur « Perspectives de la géographie subsaharienne », ENSEA-Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny.

10-13 Septembre 2013 : Participation au colloque international sur « Espace et tension en Afrique Subsaharienne », Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny.

Juin-Juillet 2014 : Séminaire doctoral sur le renforcement des capacités des doctorants, organisé par l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny.

Février 2015 : Séminaire sur la présentation de l'état d'avancement des études d'urbanisme des 32 chefs-lieux de régions et de districts de Côte d'Ivoire organisé par la Direction de l'Urbanisme et l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA), Abidjan (Côte d'Ivoire).

26 Novembre 2015 : Séminaire international sur « Le financement du logement en Afrique », Abidjan (Côte d'Ivoire) organisé par le Réseau Habitat et Francophonie.

29-30 Janvier 2019 : Participant à l'atelier de validation relatif à l'examen de projet de décret portant attributions, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de Gestion Intégrée du Littoral (ANGIL).

28-29 Juin 2019 : Séminaire international sur « Le financement du logement social en Afrique », Abidjan (Côte d'Ivoire) organisé par le Réseau Habitat et Francophonie.

10 Septembre 2019 : Atelier de lancement du projet de développement des ressources humaines pour le renforcement de l'administration locale dans les zones centre et nord de la Côte d'Ivoire, phase 2 intitulé PCNCI 2, projet piloté par la JICA.

Expériences principales

Depuis Juillet 2019 : Directeur Technique de la Mairie d'Issia
Expertise en planification urbaine, traitement de Dossier d'Appel d'Offre, avis sur les occupations du domaine public, gestion de l'environnement et de l'assainissement, gestion de l'espace foncier...

Juin 2018- Juillet 2019 : Assistant du Directeur Technique Mairie de Grand-Bassam.
Expertise en planification urbaine, traitement des dossiers d'avis d'enquêtes, expertises techniques au Maire pour les différentes sollicitations des usagers.

Avril 2016 - Janvier 2018 : Assistant du Chef de Service Chargé de la Sécurisation et de la Vérification des Actes Administratifs au Cabinet du Ministre de la Construction et de l'Urbanisme.

Vérification et traitement des dossiers de Permis de Construire, d'ouvertures d'enquêtes, d'Approbation de lotissement avant la signature du Ministre.

Chargé de donner une réponse appropriée (sur le plan technique) aux plaintes des usagers qui saisissent directement le Ministre via sa boîte à lettre.

Visite de terrain sur les grands chantiers à fort enjeux.

Août - Décembre 2013 : Stage d'Urbanisme à l'Atelier Privé d'Urbanisme et de Promotion de l'habitat (APUPH). Réalisation de lotissement à l'aide d'Autocad et morcellement de l'espace.

Mars 2012 - Janvier 2013 : Contractuel à l'Institut National de la Statistique (INS).
Agent cartographe dans le cadre du Plan d'Urgence de Production et des Statistiques de Bases (PUPSB). Utilisation du GPS et traitement des données à l'aide d'ARCGIS.

Juillet 2011 - Mars 2012 : Stage au Ministère de la Construction et de l'Urbanisme (Direction du Domaine Urbain et la Direction de l'urbanisme)

Vérification et Attribution des lots ;

Mise à jour des documents concernant les indemnisations dans le cadre du projet de construction de route dans la région de l'Agneby

Traitement des certificats d'urbanisme (vérification, analyse des normes réglementaires, plan de situation, planification urbaine et stratégique)

Autres expériences professionnelles

Octobre 2014 - Janvier 2015 : Formation en ligne sur « Les villes africaines : Introduction à la planification urbaine » avec mention, organisée par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) Suisse, validé avec 3 crédits ECTS obtenus.

Août 2014 : Formation sur « Elaboration et la présentation d'un projet de Thèse de Doctorat » organisée par le Programme d'Appui Stratégique à la Recherche Scientifique (PARSES) en collaboration avec le Centre National de Recherche Suisse (CNRS).

Février - Avril 2015 : Cours en ligne « Devenir entrepreneur du changement » avec certificat authentifié par HEC Paris en partenariat avec COURSERA.

21-22 Mars 2016 : Formation Doctorale portant sur « l'écriture d'un article scientifique », organisé par l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) de l'Université Félix Houphouët-Boigny.

Mars 2017 - Août 2017 : Auditeur Fonction Publique Catégorie A participant à la formation des cadres du secteur public en Administration Générale à l'Ecole Nationale d'Administration

Formations

2018 - 2019 : Doctorat de Géographie à l'Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan
Cocody Directeur de thèse : Prof ALOKO-N'GUESSAN Jérôme. Titre : Planification urbaine et développement du Grand Abidjan : cas des villes d'Anyama, de Bingerville et de Grand-Bassam.

2012 - 2013 : DEA de Géographie à l'Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody

2009 - 2010 : Maîtrise de Recherche de Géographie à l'Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody

2008 - 2009 : Licence de Géographie à l'Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody

2005 - 2006 : Baccalauréat Série C au Lycée Moderne de Grand-Lahou

Divers

Depuis Novembre 2015 : Membre du Réseau international Habitat et Francophonie.

Permis de conduire catégories (BCDE)

Français : parlé, lu, écrit

Anglais : parlé, lu, écrit (Niveau académique)

Sport : Football, Natation, Taekwondo

Loisir : Lecture, Internet

Responsabilité : Secrétaire à l'Organisation de la Jeunesse Etudiante Catholique(JEC) de 2008 à 2011