



Journal Homepage: [-www.journalijar.com](http://www.journalijar.com)

INTERNATIONAL JOURNAL OF ADVANCED RESEARCH (IJAR)

Article DOI: 10.21474/IJAR01/17456
DOI URL: <http://dx.doi.org/10.21474/IJAR01/17456>



RESEARCH ARTICLE

CAPITALITE, CENTRALITE ET VULNERABILITES DANS LE DISTRICT AUTONOME D'ABIDJAN (COTE D'IVOIRE)

Kinakpefan Michel Traore, Trostky Mel and Sahoti Ouattara

Enseignant-Chercheur, Département de Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé(Daloa, Côte d'Ivoire).

Manuscript Info

Manuscript History

Received: 27 June 2023
Final Accepted: 31 July 2023
Published: August 2023

Key words:-

Abidjan, Capitality, Centrality, Daily
Mobility, Vulnerabilities

Abstract

Planning decisions designed to reinforce Abidjan's status as a capital city and decision-making and business center have resulted in a concentric, monocentric territorial configuration. The article analyzes the daily mobilities generated by this monocentricity, inherent in the choice of symbolic amenities as producers of negative externalities. These negative externalities such as pollution, road insecurity, monetary and time losses, soil artificialization, social or spatial inequity and loss of accessibility are factors of territorial vulnerabilities. The transition from an exacerbated monocentricity to a polycentric, multimodal or rather "multinodal" system, through the emergence of new territorial nodes and urban hubs, will provide a sustainable impetus to this capital territory of Côte d'Ivoire.

Copy Right, IJAR, 2023.. All rights reserved.

Introduction:-

Le District Autonome d'Abidjan (DAA) dont Abidjan est la principale agglomération constitue une entité capitale dans l'armature territoriale de la Côte d'Ivoire. Pourtant, au début du siècle dernier, ce modeste village de pêcheurs, à l'origine, n'était pas prédestiné à connaître une telle promotion. C'est en réalité un concours de circonstances à la fois historiques et géographiques qui a milité en faveur de cette promotion d'Abidjan. Comme de véritables complices, dans une collaboration systémique et bien orchestrée, l'histoire et la géographie ont favorisé de façon prodigieuse, le développement urbain de ce terroir (G. M. Bouabré, 2013, p. 56). En effet, Abidjan a su tirer profit de « la série d'épidémies de fièvre jaune meurtrières qui a lieu en 1896 à Grand-Bassam alors capitale politique de la colonie de Côte d'Ivoire et du retard dans l'aménagement du site d'accueil désigné à cet effet qu'était Bingerville » (G. M. Bouabré, 2013, p. 69).

La dynamique urbaine, impulsée par ce statut de capitale de la colonie de Côte d'Ivoire par décret du 18 août 1933, va s'accélérer à partir de l'année 1950 avec le percement du canal de Vridi. Cette passe qui relie le golfe de Guinée à la lagune Ebrié favorise désormais la fluidité du passage des navires à fort tirant d'eau et contribue à faire d'Abidjan l'un des rares ports africains en eaux profondes. L'année 1950, avec la construction du Port Autonome d'Abidjan et la mise en œuvre du plan Badini marquent ainsi un grand tournant dans l'expansion de la ville d'Abidjan (ONU-Habitat, 2012, p. 7).

Bénéficiant d'une double situation maritime et lagunaire, l'agglomération abidjanaise outre sa fonction de capitale politique et administrative, va s'octroyer le statut de capitale économique avec le port qui devient l'instrument essentiel du fonctionnement de l'économie du pays (INS, 2003, p. 9). Les différents projets d'aménagements

Corresponding Author:- Kinakpefan Michel Traore

Address:- Enseignant-Chercheur, Département de Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé(Daloa, Côte d'Ivoire).

coloniaux puis post-coloniaux ont eu successivement pour objectif de permettre à l'agglomération de remplir son rôle de capitale et de consolider ce statut de place centrale de décisions et des affaires de la colonie et du futur Etat.

Cette importance au triple plan politique, administratif et économique est à l'origine de l'expansion spatiale et du processus d'agglomération d'Abidjan. D'abord connu sous l'appellation de ville d'Abidjan, ce territoire est devenu District d'Abidjan selon la loi n° 2001-476 du 9 août 2001 puis District Autonome d'Abidjan (DAA) aux termes du décret n°2011-263 du 28 septembre 2011. Situé sur le littoral ivoirien entre le 5°10'0" et 5°40'0" de Latitude Nord et le 4°30'0" et 4°60'0" de Longitude Ouest (figure 1), ce territoire couvre désormais environ 2 034 km². Outre la ville d'Abidjan, le DAA compte quatre Sous-Préfectures (Anyama, Bingerville, Brofoudoumé et Songon) (figure 1). La ville d'Abidjan dont les frontières coïncident avec le Département d'Abidjan est subdivisée en dix communes que sont Abobo, Adjamé, Attécoubé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Treichville, Port-Bouët et Yopougon (figure 1).

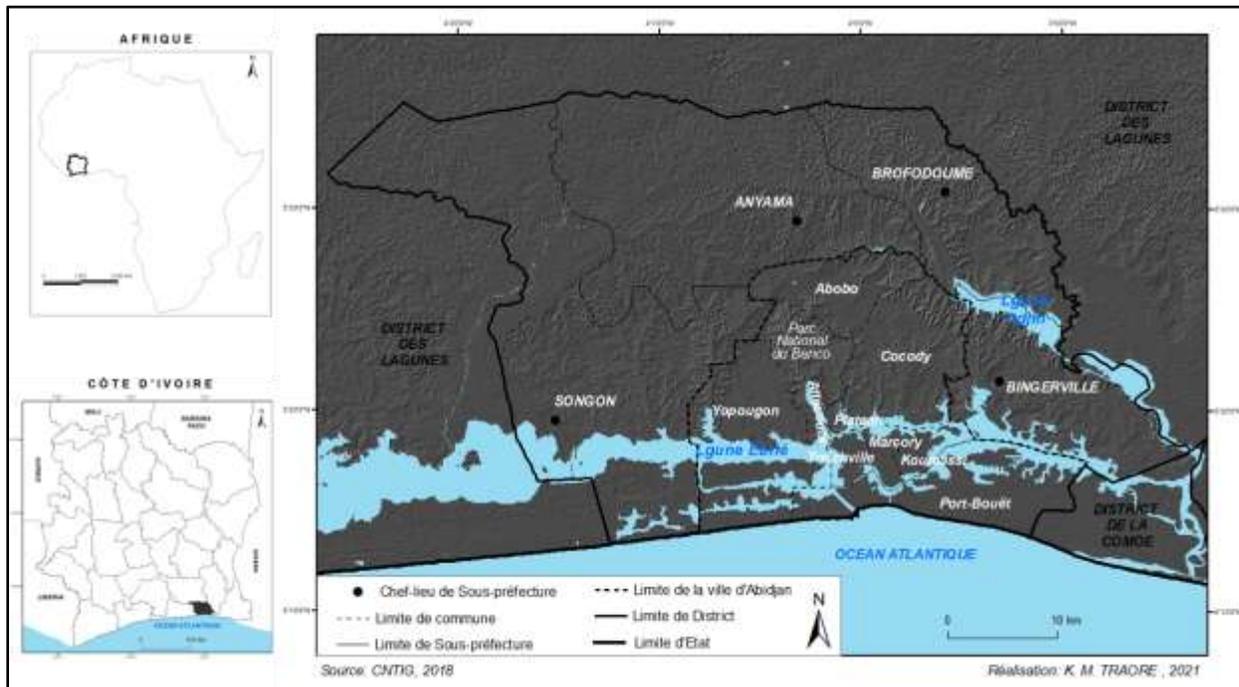


Figure 1:- Localisation du DAA.

Avec environ 6,3 millions, le DAA accueille plus d'un habitant de la Côte d'Ivoire sur cinq (21,5%) sur seulement 0,63% du territoire national (INS, 2021). L'agglomération constitue désormais l'une des plus importantes métropoles d'Afrique subsaharienne (A. F. Aka et M. Touré, 2020, p. 2). Ce processus de métropolisation a été favorisée par des choix d'aménagements « symboliateurs » qui visaient à renforcer son statut de capitale et de place centrale. En réalité comme l'écrit J. Monnet (2000, p. 407), l'investissement symbolique d'un espace peut contribuer à lui attribuer une valeur « centrale » ou bien, à l'inverse, la qualification d'un lieu comme détenteur d'une centralité peut amener à y réaliser des aménagements symboliques (on devrait dire « symbolisateurs »).

C'est ce processus de renforcement du statut de centre de décisions et des affaires à travers les différents choix d'aménagements que nous désignons à la suite de R. D'Ercole et P. Metzger (2002, p. 173), par le concept de capitalité. Le principe de capitalité, discuté dans la section suivante, est aux prémisses de la centralité voire de l'hypercentralité de l'agglomération. Cette monocentralité et les mobilités quotidiennes subséquentes est à l'origine de nombre de mutations spatiales, sociales, environnementales, économiques, sécuritaires et sanitaires qui posent in fine le problème de la vulnérabilité des populations qui y vivent. L'article analyse les mobilités quotidiennes engendrées par la monocentralité inhérente aux choix d'aménagements symboliques comme productrices d'externalités négatives et de vulnérabilités territoriales qui menacent la durabilité de ce territoire capital de la Côte d'Ivoire. Nous partons du postulat selon lequel, Abidjan est victime de sa propre macrocéphalie.

L'approche méthodologique se base essentiellement sur la recherche documentaire et des enquêtes de terrains. Il s'agit d'une approche dans un premier temps théorique qui s'attelle à appréhender le cadre conceptuelle et théorique de l'étude afin de mettre en relation, dans un second temps, les choix d'aménagements et les mutations spatiales et sociales facteurs de vulnérabilités territoriales.

1-Capitalité et centralité

Pour R. D'Ercole et P. Metzger (2002, p. 173), la « capitalité » ou « capitalidad » en espagnol « puede definirse como la calidad que permite a una ciudad cumplir el papel de capital de una provincia, de una región o de un Estado ». Lacapitalité est donc un signifiant qui renvoie à l'ensemble des éléments indispensables au fonctionnement d'une métropole en tant que capitale à différentes échelles territoriales. Le concept désigne tout ce qui caractérise l'exercice du pouvoir exécutif, politique, administratif, législatif, judiciaire et diplomatique. A ces fonctions de prise de décision, il faut adjoindre le pouvoir économique et financiers. Cette qualité de capitale nationale implique un certain nombre d'activités et de besoins particuliers qui lui permettent d'exercer ses fonctions au niveau du pays et sur la scène internationale (R. D'Ercole et P. Metzger, 2002, p. 173).

Dans l'agglomération abidjanaise, les institutions relatives à l'exercice des prérogatives de capitale nationale occupent le centre historique du plateau avec une extension vers Adjamé (P. Haeringer, 1985, p. 25). Ce centre accueille également de nombreuses institutions étrangères et internationales. Ces institutions profitent de la proximité du pouvoir politique et de ses institutions (R. D'Ercole et P. Metzger, 2002, p. 173). Le renforcement de la symbolique de capitale implique intrinsèquement une concentration du pouvoir et des activités en un centre territorial. C'est ce processus de concentration du pouvoir et des activités en un « espace central » que les géographes désignent par le concept de « centralité » (P. Claval, 2000, p. 286). L'auteur ajoute que « la langue courante ignore le mot et la notion ». Toutefois, pour J. Monnet (200, p. 400), la centralité renvoie à « une qualité attribuée à un espace ». Comme le rapporte P. Claval, (2000, p. 288), ce sont, par ailleurs, les économistes qui les premiers se sont attachés à la centralité dans le cadre de leurs travaux sur les marchés. Ils l'ont fait d'abord sous un angle a-spatial, en mettant l'accent sur les questions économiques comme le jeu de l'offre et de la demande et la recherche d'un prix avantageux pour tous les participants. Ensuite, ils l'ont abordé sous un angle spatial en montrant comment les producteurs ont intérêt à se retrouver en un même lieu pour offrir les articles qu'ils désirent vendre aux acheteurs potentiels (P. Claval, 2000, p. 288).

Ces travaux d'économie spatiale aboutissent à la théorie des lieux centraux de Von Thünen (1826-1852). Ces travaux vont s'élargir à la production industrielle avec Wilhelm Launhardt (W. Launhardt, 1885) et Alfred Weber (A. Weber, 1909) et aux services avec August Lôsçh (A. Lôsçh, 1938 ; 1940) et Walter Christaller (W. Christaller, 1933). Ces recherches vont connaître une application à l'espace urbain à travers les travaux de William Alonso sur les utilisations du sol urbain et les dispositions annulaires ou radioconcentriques des villes (W. Alonso, 1964) autour d'un centre ou mieux d'une centralité.

Cette centralité, comme le souligne K. Atta (1978) est une caractéristique des villes coloniales et postcoloniales. Ce sont des villes unipolaires structurées autour d'un centre-ville appelé commerce, cité ou encore plateau comme à Abidjan. Jérôme MONNET définit le centre (urbain) comme un lieu spécifique, caractérisé par un ensemble de facteurs qui le distinguent d'autres lieux avec lesquels il est dans une relation dominante suivant différentes échelles de mesure de sa « supériorité » (J. Monnet, 2000, p. 401). Poursuivant, l'auteur indique que le centre constitue le siège du pouvoir parce que les acteurs principaux de la décision s'y localisent ; il concentre également les usagers parce qu'il offre différents biens et services qu'ils recherchent, et vice-versa (J. Monnet, 2000, p. 401). Cette centralité est favorisée par le statut de capitale que symbolise la concentration du (des) pouvoir(s) et des services. L'auteur distingue plusieurs centralités : (i) La centralité politique qui correspond à la localisation des principaux décideurs politiques et de leurs administrations centrales ; (ii) La centralité économique se mesure volontiers à la localisation des sièges décisionnels des entreprises, qui obéit souvent à un schéma de concentration autour d'un foyer principal (CBD : les Central Business Districts) ; (iii) La centralité commerciale avec l'implantation des centres commerciaux ; (iv) La centralité d'accessibilité avec une convergence de toutes les voies rapides et une multiplication des migrations centripètes et (v) La centralité sociale déterminée par la hiérarchisation des fréquentations et des représentations des lieux J. Monnet (2000, p. 401).

De ce qui précède, les villes comme Abidjan sont fondamentalement, de par leur centralité, des carrefours (R. S. Lopez, 1963). Elles sont des foyers de la vie de relations et vivent d'échange des informations (P. Claval, 1968). C'est ce qui explique leur structure ordonnée autour d'un centre qui constitue le lieu d'interface privilégié (P. Claval,

2000, p. 291). Cette position privilégiée impacte de façon tout à fait consciente ou non les choix d'investissement et d'aménagement urbain. Les espaces centraux ont tendance à être favorisés créant ainsi ce que Jérôme Monnet appelle la logique de la centralité symbolique, dans la mesure où des acteurs géographiques hiérarchisent les lieux les uns par rapport aux autres en fonction de leur importance symbolique (J. Monnet, 2000, p. 407).

C'est à partir de cette symbolique territoriale que s'est irradiée l'expansion spatiale et le processus de métropolisation d'Abidjan.

2-Périurbanisation et métropolisation de l'agglomération Abidjanaise

La conjugaison de facteurs historiques, géographiques et ensuite politiques traduits par les choix d'aménagement afin de renforcer la symbolique de capitalité a fait aujourd'hui d'Abidjan l'une des plus grosses agglomérations d'Afrique noire (A. F. Aka et M. Touré, 2020, p. 2). Du fait de cette symbolique à l'origine de la concentration des hommes et des activités, cet espace méridional de la Côte d'Ivoire a connu et continue de connaître une croissance exponentielle de sa population (figure 2).

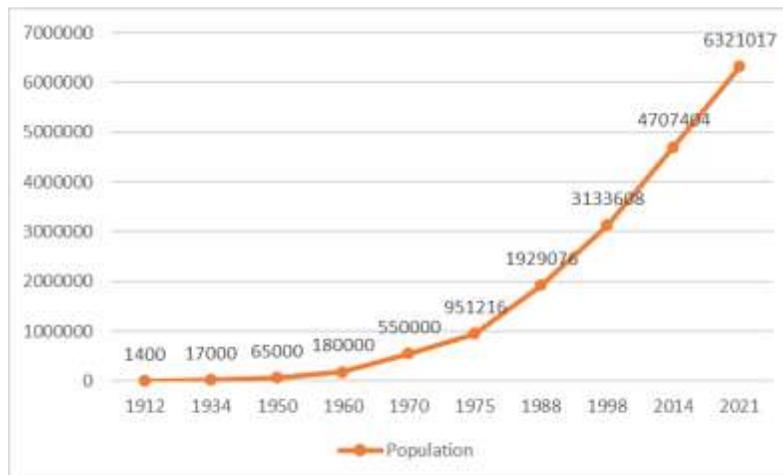


Figure 2:- Courbe d'évolution de la population du DAA entre 1912 et 2021 (Source : RGP 1975, 1998, 1998, 2014 et 2021).

A peine d'un millier d'individus en 1912, la population d'Abidjan sera de 17 mille habitants en 1934 lors de son érection en capitale de la colonie et de 65 mille en 1950 à la veille de la création du port. A partir de 1950, la croissance démographique connaît son décollage (figure 2). Son nouveau statut de capitale de la colonie en 1934, l'ouverture du canal de Vridi et l'aménagement du port en eau profonde au début des années 1950 apparaissent comme les facteurs prépondérants de la dynamique démographique de la ville d'Abidjan et partant du District. Ainsi, entre 1950 et 1988 le taux d'accroissement moyen annuel est resté supérieur à 10%. La population a atteint 1,9 millions en 1988 soit un taux d'augmentation de 96,63%.

Au cours de la période intercensitaire 1988-1998 le taux d'accroissement moyen annuel a connu une forte baisse et était estimé à 4,3%. En dépit de cette importante déclinaison, ce taux était supérieur à la moyenne nationale qui était de 3,3% sur la même période. Ainsi, la population a franchi la barre des trois millions d'habitants en 1998 (figure 2). En sus, cette population qui était de 4,7 millions en 2014, a atteint 6,3 millions en 2021 (INS, 2021). Aujourd'hui, le DAA constitue un territoire macrocéphale pour le reste du pays en termes de démographie. Son poids dans la démographie de la Côte d'Ivoire n'a cessé d'évoluer crescendo. Il est passé de 14,18% en 1975 à 17,84% en 1998, 20,39% en 1998, 20,76% en 2014 et 21,5% en 2021. Plus d'un habitant du pays sur 5 habitent le DAA. Le territoire a une densité de 2 314 hbt/km² contre 70,3 hbt/km² pour l'ensemble du pays. Selon les perspectives, cette concentration de la population ivoirienne à Abidjan et ses alentours ne faiblira pas. Ce territoire sera une agglomération de 7 millions d'habitants en 2030 et d'environ 10 millions d'habitants en 2040 (United Nations, 2018 ; Groupe de la Banque Mondiale, 2019, p. 32).

Les implications de cette importante croissance démographique est une expansion spatiale remarquable doublée d'une périurbanisation mal maîtrisée. Le bâti est passé d'environ 1 178 ha en 1932, à 3 685 ha en 1965, à 12 723 ha

en 1992 pour atteindre 20 469 ha en 2002 et 55 476,1 ha en 2022 (figure 3). A l'analyse, il s'agit d'un processus centrifuge qui est parti de la symbolique centrale (plateau) vers les périphéries (figure 3).

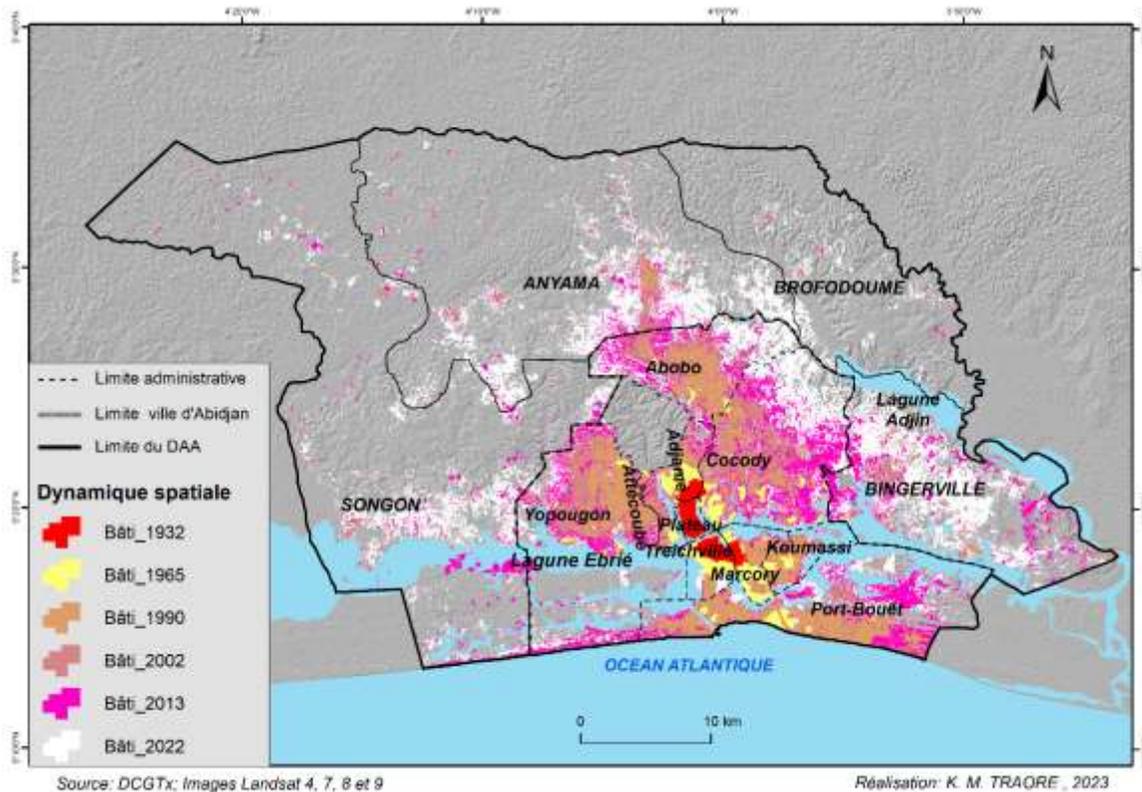


Figure 3:- Dynamique de la surface bâtie du DAA entre 1932 et 2022.

A la veille des indépendances en 1965, la ville d'Abidjan ne couvrait que les quartiers du Plateau, d'Adjamé et de Treichville sur moins de 5 mille hectares. Partant de ce noyau urbain, l'agglomération va atteindre environ 13 mille hectares en 1990 avec le développement des communes de Cocody, Abobo, Attécoubé, Yopougon, Koumassi et Port-Bouët (figure 3). A partir de 2002, l'urbanisation de ces périphéries va s'accélérer et atteindre les Sous-Préfectures de Bingerville et Anyama puis de Songon et Brofodoumé (figure 3). La surface bâtie va passer ainsi de 20 mille hectares en 2002 à 34 mille hectares en 2013 et à plus de 55 mille hectares en 2022 (K. M. Traoré, 2023, p. 260).

Les fondements de cette configuration spatiale se trouvent à l'origine, dans les politiques de structuration de ce dynamique pôle urbain. En effet, les principes d'aménagement coloniaux se sont inspirés dès les années 1950 de la vision fonctionnaliste de l'urbanisme issus de la charte d'Athènes en 1933 rédigée lors du quatrième Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) (CIAM, 1943). Cette charte énumère les principes d'aménagement des villes qui consistent à lutter contre le désordre urbain en rationalisant les fonctions de la ville selon quatre grandes catégories : habiter, travailler, se récréer et circuler entre les zones résidentielles, commerciales et industrielles (A. Boutaud, 2003, p. 109, G. Brausch, 2016, p. 214).

Cette conception de l'espace urbain en France c'est-à-dire hiérarchisée, caractérisée par la séparation des quartiers riches et les quartiers prolétaires, quadrillée, contrôlée, organisée et policée, inspire l'administration coloniale. Elle se traduit par un zonage au sein duquel on distingue le Plateau qui faisait office de quartier résidentiel européens avec ses bureaux administratifs et les quartiers indigènes Adjamé. A l'indépendance, les autorités politiques ivoiriennes n'opèrent pas de rupture avec la ville coloniale (MEMPD, 2006). Comme l'a montré la carte de la figure 3, c'est à partir de ce noyau central que va s'opérer l'expansion urbaine de la ville d'Abidjan. Ainsi, tous les attributs ou symboles politiques, administratifs, judiciaires, financiers liés à ce statut ont tendance à se concentrer au cœur de ce centre historique. Aujourd'hui, dans le dispositif spatial abidjanais, la commune du Plateau occupe une fonction de « place centrale » dont Adjamé constitue le lieu d'extension (P. Haeringer, 1985, p. 25). Ces deux

communes jouent le rôle de ce que M. Appert (2004, p. 2) appelle l'hypercentre accueillant les fonctions de commandement, de contrôle, de coordination, de création qui déterminent, structurent et hiérarchisent l'espace (F. Gaschet et C. Lacour, 2002, p. 50)

Ce statut de « place centrale » influence singulièrement la structure démographique diurne et nocturne de ces deux communes. Les populations résidentes du Plateau et d'Adjamé ne sont respectivement que de 7 186 et de 340 892 habitants soit seulement 5,5% du poids démographique du District (INS, 2021). Par contre, selon cette même source, en journée les populations de ces deux communes décuplent pour atteindre environ 700 mille pour l'une et 3 millions pour l'autre soit plus de la moitié des habitants du DAA. Ce contraste démographique diurne et nocturne suppose des mouvements pendulaires quotidiens entre cette place centrale et les périphéries du District.

3-Métropolisation et mobilités quotidiennes dans le DAA

Résultat d'un processus dynamique qui façonne les métropoles, la métropolisation est désormais un phénomène global dominant le monde contemporain (M. Bassand, 1997 ; M. Bassand et al, 2000, O Aguibetova, 2006, p. 15). Long, avec de solides antécédents historiques (L. Bourdeau-Lepage et J-M. Huriot, 2005, p. 2), ce processus relève de la concentration de la population de prime à bord dans les plus grandes villes (R. Brunet, R. Perras, H. Thery, 1992, p. 301). Toutefois, P. Baud et al (2018, p. 533) indiquent que la métropolisation ne se limite pas à cette concentration de la population. Elle relève également de l'accroissement du poids de ces villes au sein des Etats par la polarisation des activités de commandement, par l'augmentation de leur influence spatiale, par l'internalisation de leurs fonctions entre autres (P. Baud et al, 2018, p. 533). Outre le regroupement des hommes, la métropolisation est ainsi impulsée par la concentration des capitaux, des biens matériels et immatériels dans les plus grandes agglomérations (S. Leroy, 2000, p. 79). Ce processus naît du renforcement non seulement du poids démographique mais aussi et surtout du poids économique. Il y existe en réalité une sorte de rétroactivité entre le poids économique qui favorise la croissance démographique et inversement.

Bien qu'antérieure à la mondialisation (O Aguibetova, 2006, p. 54), la métropolisation s'est accélérée avec ce processus si bien que Jacques LEVY dans D. Mons (2003, p. 1) la définit comme « un système urbain dont la configuration rend possible l'accès à un niveau compétitif à l'échelle mondiale ». La métropolisation des agglomérations devient ainsi indispensable à leur visibilité et à leur compétitivité dans un monde de plus en plus global. Pour ce faire, ce processus fait rentrer dans l'aire de fonctionnement quotidien des agglomérations comme Abidjan, des villes et des villages de plus en plus éloignés et qui engendre des morphologies urbaines de types nouveaux (F. Ascher, 1998, p. 18). C'est cet élargissement de l'aire d'influence des métropoles que S. Leroy (2000, p. 81) appelle « la mise en territoire des espaces géographiques ». Il s'agit d'une mise en réseau territorialisée (I. Hassani, 2009, p. 80) dont la place centrale constitue l'interface qui attire et disperse tour à tour les flux de personnes, de biens, de services et de capitaux (O Aguibetova, 2006, p. 54).

La métropolisation se présente comme un processus spatial rendant compte des nouveaux agencements dans l'organisation de l'espace productif (C. Ghorra-Gobin, 2012, p. 28). C'est un processus sélectif, donc discriminatoire à la base d'une véritable ségrégation fonctionnelle (L. Bourdeau-Lepage et J-M. Huriot, 2005, p. 2) qui crée autour des métropoles, surtout celles du Sud, une sorte de désert humain (Africités, 2015). Il s'agit d'un ensemble de processus dynamiques générateurs et accélérateurs de concentration, de renforcement de la centralité en modifiant aussi bien les hiérarchies établies que les structururations spatiales et sociales des villes concernées (C. Lacour et S. Puissant, 1999 ; F. Gaschet et C. Lacour, 2002, p. 51). Le processus de métropolisation intensifie la recherche d'une centralité métropolitaine (F. Gaschet et C. Lacour, 2002, p. 52). Cette hypercentralité implique inexorablement des mouvements centripètes et centrifuges des usagers du fait de la configuration territoriale concentrique et monocentrique du DAA. Cette configuration alimente de fait des migrations quotidiennes de populations des espaces périphériques du District d'une part et d'autre part de l'intérieur du pays voire au-delà des frontières nationales.

Les mouvements pendulaires sont motivés par la satisfaction de ce que D. Caubel (2006, p. 84) appelle « un panier de biens » qui renvoie à un ensemble d'activités dont les individus ont besoin au quotidien. Ces migrations quotidiennes sont conditionnées par l'efficacité des systèmes de transport. En effet, comme dans la région métropolitaine de Londres, la nouvelle organisation socio-économique urbaine liée à la métropolisation prend à la fois appui sur et conditionne le développement des transports urbains (M. Appert, 2004, p. 2). De ce fait, étalement urbain, périurbanisation et mobilité semblent synchrones (K. M. Traoré, 2019, p. 309) avec une intensification de la

dépendance aux réseaux et un recours de plus en plus systématique à la route et à la voiture pour les périphéries (M. Appert, 2004, p. 2).

Dans le DAA, la périurbanisation et la métropolisation ont multiplié les déplacements des périphéries vers la place centrale. Ces déplacements sont supportés par un réseau routier modélisé par la carte de la figure 4. Le DAA dispose d'un réseau routier relativement dense et centralisé. Globalement, ce réseau reste difficilement praticable car moins du quart est revêtu. Les migrations quotidiennes sont supportées par un ensemble d'axes majeurs qui innervent le DAA des périphéries vers l'hypercentre constitué des communes du Plateau et d'Adjamé et inversement (figure 4). Il s'agit d'une centralité d'accessibilité avec une convergence de toutes les voies rapides et une multiplication des migrations centripètes (J. Monnet, 2000, p. 401) et aussi centrifuge selon les horaires. Ces axes majeurs de mobilités d'environ 40 km de long desservent également l'intérieur du pays (figure 4). Dans le DAA, l'essentiel des migrations quotidiennes sont motivées par un retour à la maison (48,4%) ou par le travail et l'école (41,9%) (Institut National de la Statistique, 2013, p. 46). Aussi, plus des trois quarts des occupés exercent leurs activités hors de leurs lieux de résidences (Institut National de la Statistique, 2013, p. 46) et seulement 18,5% des emplois sont accessibles en moins d'une heure (Groupe de la Banque Mondiale, 2019, p. 37). Cette situation est ainsi à l'origine de plus de 10 millions de déplacements chaque jour (Groupe de la Banque Mondiale, 2019, p. 37). Comme dans la région métropolitaine de Londres, la métropolisation a pour corollaire une intensification, un allongement et une complexification des mobilités dans un périmètre urbain élargi (M. Appert, 2004, p. 2).

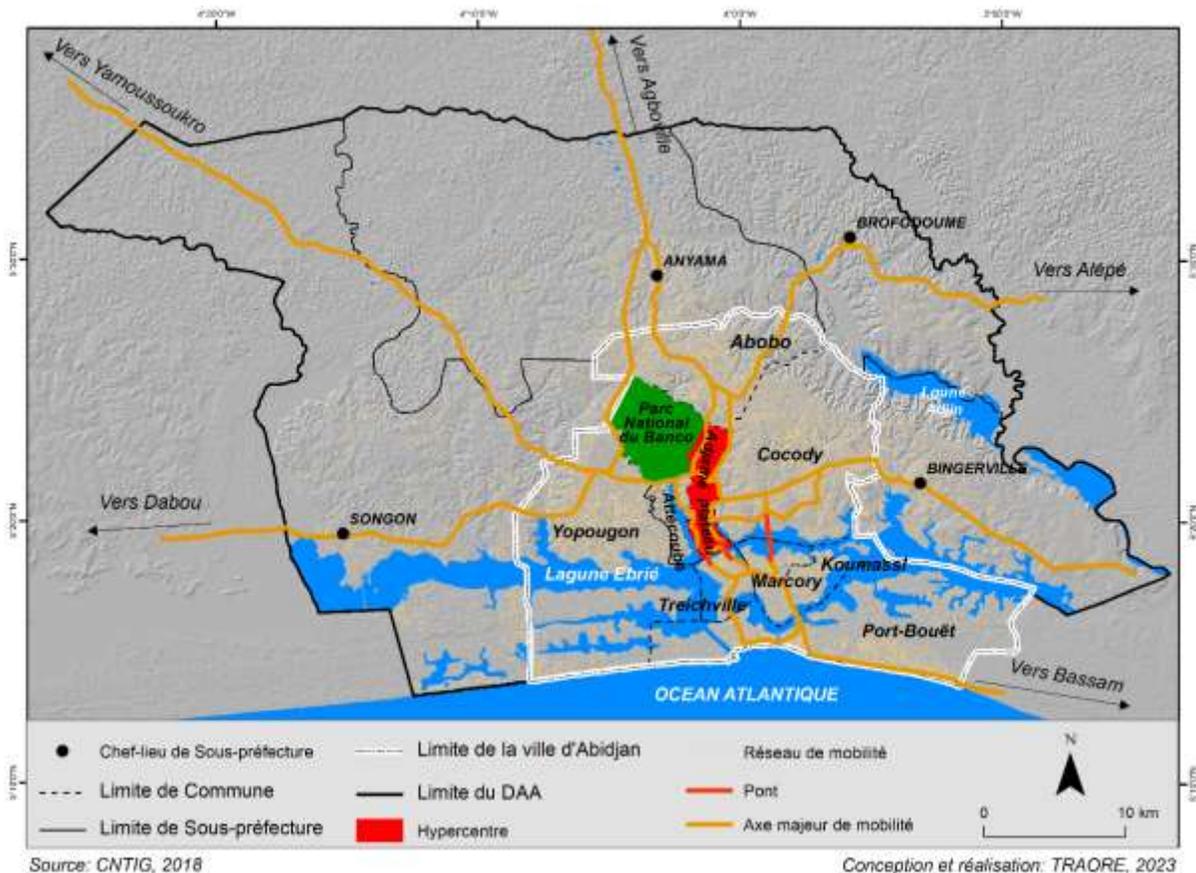


Figure 4:- Axes majeur de mobilité dans le DAA.

Le système de mobilité (infrastructures et modes de transport) ayant du mal à évacuer ce trafic, le District est sujet à des encombrements aux heures de points entre 5 heures et 9 heures, 12 heures et 14 heures enfin entre 17 heures et 20 heures (Institut National de la Statistique, 2013, p. 46) entravant l'accessibilité et exacerbant les externalités négatives.

4-Congestions et vulnérabilités dans le DAA

Comme l'écrit M. Appert (2004, p. 2), les « interactions transport-occupation de l'espace urbain sont source d'efficacité organisationnelle mais aussi de nuisances pour la collectivité qui supporte les externalités négatives du transport ». De toute évidence, si la métropolisation donne de la visibilité et de la compétitivité aux capitales du Sud comme Abidjan dans un monde de plus en plus global, les mobilités qu'elle engendrent sont sources de nuisances au triple plan social, spatial et environnemental et facteurs de vulnérabilités territoriales (K. M. Traoré, 2019, p. 317). En effet, si dans le DAA les déplacements s'effectuent encore majoritairement à pied (51,5%) (Institut National de la Statistique, 2013, p. 46), près de la moitié reste néanmoins motorisée et se fait en taxi individuel ou collectif, en bus, ou en voiture personnelle (Groupe de la Banque Mondiale, 2019, p. 35). Les mobilités quotidiennes ont une dépendance exacerbée à l'automobile (G. Sainteny, 2008, p. 7) créant des embouteillages monstres et de multiples nuisances (Groupe Banque Mondiale, 2019, p. 35). Ces externalités négatives s'affirment par « des distances parcourues plus longues, une insécurité et une pollution accrues, une congestion intense et une volatilité croissante des temps de parcours préjudiciable au fonctionnement des nouvelles temporalités économiques et sociales de la région » (M. Appert, 2004, p. 3).

A l'échelle de la région métropolitaine d'Abidjan, K. M. Traoré (2019, p. 312) associe ces externalités négatives à diverses contraintes liées entre autres à la morphologie du site, à l'inadéquation du système de mobilité (infrastructure routière et modes de transport) et à l'incivisme des populations qui occupent anarchiquement les chaussées. Cet incivisme contribue au désordre, à l'encombrement des voies, à l'insécurité et à la pollution (Groupe de la Banque Mondiale, 2019, p.11). Si à la suite de D. Pumain et al., (1989), nous appréhendons la région métropolitaine d'Abidjan comme un système spatial dynamique, ces externalités négatives inhérentes à l'inefficace des systèmes de mobilité entravent son fonctionnement. En effet, les systèmes métropolitains reposent sur un ensemble d'infrastructures, d'équipements et de sous-espaces qui doivent être accessibles pour être fonctionnels (K. M. Traoré, 2016, p 198.). C'est la perte de ces liaisons fonctionnelles et territoriales que C. Richer ET P. Palmier P. (2012, p. 26) désignent par le terme de « vulnérabilité de l'accessibilité ».

A l'évidence, le DAA est structuré selon le modèle classique de la monocentralité urbaine, caractérisé par la dépendance des espaces périphériques vis-à-vis du centre, lieu de concentration et de concaténation des externalités positives (F. Gaschet et C. Lacour, 1999, p. 53). Cette monocentralité urbaine est marquée, de fait, par la dépendance à l'automobile dont le flux contribue à la volatilité et à l'explosion des durées de déplacement (K. M. Traoré, 2019, p 317).

A partir des données de Google Maps, la configuration du trafic habituel aux heures de pointes (5 h – 9 h et 17 h – 20 h) a été modélisée à travers la carte de la figure 5.

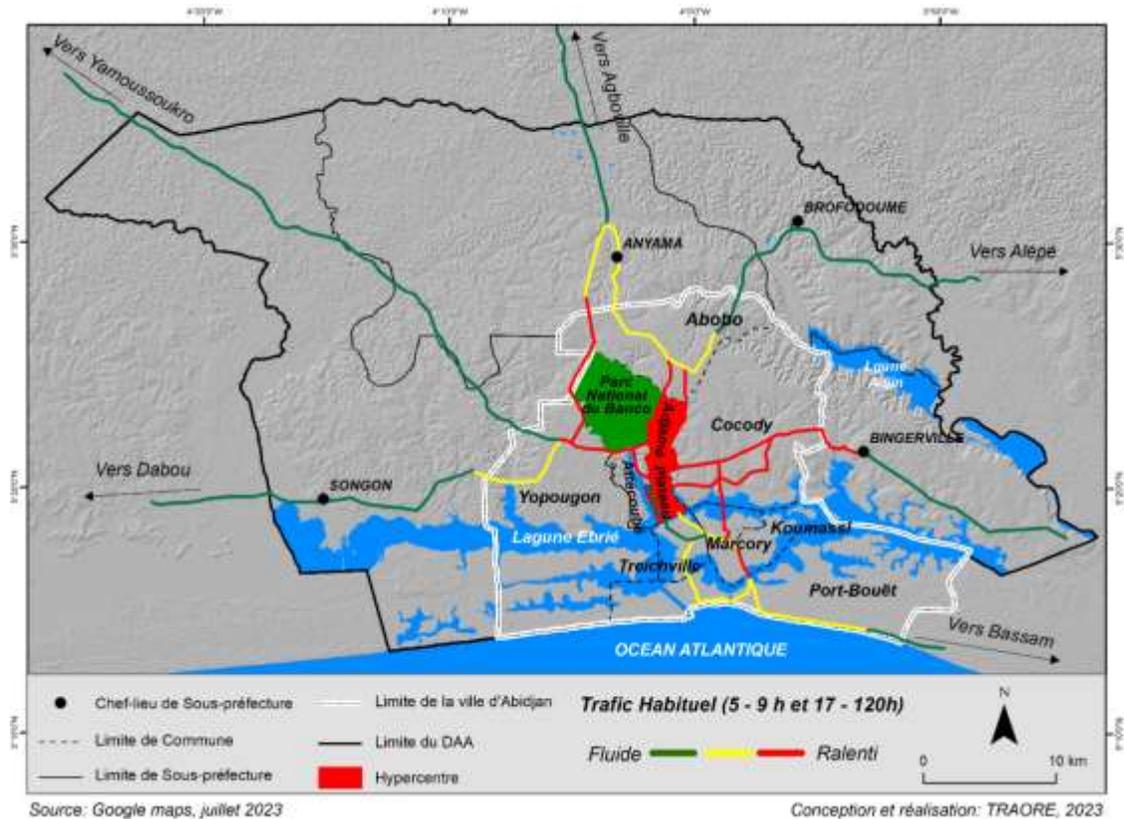


Figure 5:- Configuration trafic habituel dans le DAA.

A l'analyse, la monocentralité du DAA est irrémédiablement facteur de congestion. Le trafic, relativement fluide dans les périphéries, ralentit au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'hypercentre et inversement. Selon nos enquêtes en conditions réelles de conduite, ces encombrements sont à l'origine de la diminution des vitesses de déplacement qui tombent de plus de 50 km/h en mode fluide à moins de 10 km/h en mode ralenti. Ces ralentissements favorisent l'explosion des durées de déplacements qui passent d'une dizaine de minutes à 120 min jusqu'au-delà des 180 min dans les conditions extrêmes de circulations (accidents, travaux, veilles des principales fêtes, événements exceptionnels).

Outre la perte de temps, les contraintes de mobilité contraignent les ménages à consacrer une part importante de leur budget au transport. Selon une étude de la Banque Mondiale, à Abidjan chaque ménage dépense quotidiennement en moyenne 1 075 FCFA. Ce qui équivaut à l'échelle du District plus de 4 milliards de FCFA soit l'équivalent de 1 200 milliards de FCFA par an dépensés quotidiennement en coût monétaire et d'opportunité (Groupe de la Banque Mondiale, 2019, p. 11). Cette dépense qui est la troisième dans le portefeuille des ménages (après la nourriture et le logement) est incontestablement à l'origine d'une vulnérabilité socio-économique.

S'il est vrai que la mobilité est le fondement principal de la métropolisation (S. Leroy, 2000, p. 83), les difficultés d'accès aux aménités urbaines génèrent un coût qui s'exprime à la fois en termes d'argent, de temps et de pénibilité (L. Diaz Olvera, D. Plat et P. Pochet, 2005, p. 157) facteurs potentiels de vulnérabilité (J-P Nicolas., F. Vanco et D Verry., 2012, p.6). En effet, à la suite de F. Demoraes (2009, p. 15), nous constatons que « la réduction de l'accessibilité des secteurs atteste d'une forme de vulnérabilité des populations qui y résident et des fonctions urbaines qui s'y trouvent ». Le niveau de vulnérabilité d'un espace est alors tributaire de son accessibilité physique (K. M. Traoré, 2019, p. 311). La réduction de cette accessibilité physique laisse présager de graves problèmes compte tenu de l'isolement prévisible de certaines zones ou de l'ampleur des détours à effectuer pour y accéder (F. Demoraes, 2009, p. 11). Le niveau de vulnérabilité croît inversement au prorata du degré d'accessibilité physique qui renvoie à la fois à l'éloignement par rapport à un repère (au sens mathématique du terme) dans l'espace et au temps (K. M. Traoré, 2019, p. 316).

Si la proximité et l'économie circulaire s'imposent davantage comme gages de durabilité des territoires, le système métropolitain abidjanais ne semblerait même plus durable dans son équilibre actuel (M. Breheny, 1992 ; M. Appert, 2004, p. 5). Ces externalités négatives que sont les pollutions, l'insécurité routière, les pertes monétaire et temporelle, l'artificialisation des sols, l'iniquité spacio-sociale et la perte d'accessibilité impliquent une réorientation des choix stratégiques d'aménagement. L'adoption d'une trajectoire durable du système métropolitain d'Abidjan implique comme le suggère P. Claval (2000, p. 297) une rupture de la structuration territoriale autour d'un gros moteur central pour celle d'une organisation polycentrique, multimodale. Le polycentrisme vise le dépassement de relations mécaniques entre un centre et sa périphérie pour l'émergence de nouvelles villes ou l'appropriation par des villes anciennes de nouveaux rôles et de nouveaux échelons de responsabilité et de pouvoir (F. Gaschet et C. Lacour, 1999, p. 65). A Abidjan, cette mise en réseau pourra être effective avec la réalisation du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA, 2015). Le SDUGA ambitionne de contrebalancer la polarisation d'Abidjan vers des centres urbains satellites comme Grand-Bassam, Bonoua, Alépé, Dabou, Jacqueville et Azaguié à travers un système de mobilité intégré.

Conclusion:-

La conjugaison de facteurs à la fois historiques et géographiques a contribué à ériger Abidjan en place centrale à travers des choix d'investissements symboliques. Ces aménagement « symbolisateurs » pour renforcer le statut de capital puis de place centrale de décisions et des affaires ont favorisé une expansion spatiale en lien avec une croissance démographique remarquable. Aujourd'hui, le besoin de mobilité dans cette métropole de plus de 6,3 millions d'habitants est à l'origine de nuisances et d'externalités négatives comme les pollutions, l'insécurité routière, les pertes monétaires et temporelle, l'artificialisation des sols, l'iniquité spacio-sociale et la perte d'accessibilité. S'il est vrai que la métropolisation reste indispensable à la visibilité et à la compétitive des capitales du Sud, les externalités négatives subséquentes restent indéniablement facteurs de vulnérabilités démographiques et spatiales. Ces nuisances sociales, spatiales et environnementales menacent la durabilité du système métropolitaine d'Abidjan. La réduction de ces externalités négatives pourrait être effective dans le cadre de la mise en œuvre du SDUGA qui ambitionne de passer d'un monocentrisme exacerbé à un système polycentrique, multimodal ou plutôt « multinodal ». Ce polycentrisme à travers l'émergence de nouveaux pôles urbains permettra d'impulser une trajectoire durable au fonctionnement et au développement du DAA et à une échelle supérieure le Grand Abidjan.

Références Bibliographiques:-

1. Africities (2015). Façonner l'avenir de l'Afrique avec le Peuple, 7ème édition du Sommet Africities, Johannesburg, Afrique du Sud du 29 novembre au 3 décembre 2015, 176 p. https://www.africities.org/wpcontent/uploads/2018/06/africities_joburg_2015_french_report_draft_final_bis.pdf
2. Aguibetova O. (2006). Le concept de métropolisation : transformation d'une ville en « ville mondiale », Centre international de formation Européenne, Institut Européen des hautes Etudes Européennes et Internationale, 172 p.
3. Aka A. F. et Touré M. (2020). « Espaces publics d'Abidjan à l'épreuve dans l'exercice des activités commerciales informelles », Études caribéennes [En ligne], 45-46 | Avril-Août 2020, mis en ligne le 15 août 2020, consulté le 01 août 2023. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/18447> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.18447>
4. Alonso, W. (1964). Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Use. Cambridge (Mass.), Harvard University Press
5. Appert M. (2004) « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine : le cas de Londres », Géocarrefour [En ligne], vol. 79/2 | 2004, mis en ligne le 25 octobre 2007, consulté le 02 août 2023. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/621> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.621>
6. Ascher F. (1998). La République contre la ville. Essai sur l'avenir de la France urbaine. La Tour d'Aigues : Ed. de l'Aube, coll. « Monde en cours », série « Société », 208 p.
7. Bassand M. (1997). Métropolisation et inégalités sociales, Presses Universitaires et Polytechniques Romandes, Lausanne, 245 p.
8. Bassand M. et al (2000). Métropolisation, crise écologique et développement durable : L'eau et l'habitat précaire à Ho Chi Minh-Ville, Presses Universitaires et Polytechniques Romandes, Lausanne, 43 p.
9. Baud P., Bourgeat S. et Bras C. (2018). Dictionnaire de géographie, Paris, Hartier, 607 p.
10. Bouabré G. M. (2003). « Développement urbain et menace d'érosion côtière à Abidjan », European Scientific Journal, vol.9, No.29, p 55-71.

11. Bourdeau-Lepage L. et Huriot J.-M. (2005). La métropolisation : thème et variations, in M.-C. Buisson et D. Mignot 2005, Concentration et ségrégation : dynamiques et inscriptions territoriales, chapitre 3, page 39 à 64, Bruxelles : De Boeck (Économie, Société, Région))
11. Boutaud A. (2004). Le développement durable : penser le changement ou changer le pansement ? Thèse de doctorat, Ecole Nationale Supérieure Des Mines De St-Etienne, 569 p.
12. Brausch G. (2016). « La Charte d'Athènes. Lecture collective d'un classique de la pensée urbaine ». Dérivations : pour le débat urbain, no 3.
13. Breheny M. J. (éd.), (1992). Sustainable development and urban form, London, Pion, 292 p.
14. Brunet R., Ferras R. et Thery H. (1992). Les Mots de la géographie. Dictionnaire critique. Montpellier-Paris : RECLUS-La Documentation Française, coll. « Dynamiques du territoire », 520p.
15. Choay F. (1965). L'urbanisme : utopies et réalités : une anthologie, Le Seuil, 447 p.
16. Christaller W. (1933). Die zentralen Orte in Süddeutschland. Iéna, G. Fische
17. CIAM - Congrès International d'Architecture Moderne (1943) La charte d'Athènes, Plon, 242 p.
18. Claval P. (2000). « Réflexions sur la centralité », Cahiers de géographie du Québec, 44, 123, p. 285–301. doi:10.7202/022922ar
19. Demoraes F., 2009, « De l'intérêt d'une étude sur la vulnérabilité des réseaux routiers et de transport pour la compréhension des vulnérabilités territoriales – Le cas du District Métropolitain de Quito (Équateur) », Cybergeog : European Journal of Geography [En ligne], Dossiers, document 446, 18 p., mis en ligne le 31 mars 2009, consulté le 07 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/22101> ; DOI : 10.4000/cybergeog.22101
20. Demoraes F., 2016, « Approche géographique des vulnérabilités et des inégalités à travers les mobilités quotidiennes dans les métropoles d'Amérique latine », ESO Travaux et Documents, n° 40, 7-20.
21. Gaschet F. et Lacour C. (2002). « Métropolisation, centre et centralité ». Revue d'Economie Régionale Urbaine, no 1, p. 49-72.
22. Ghorra-Gobin C. (2012). « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », Quaderni [En ligne], 73 | Automne 2010, mis en ligne le 05 octobre 2012, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/quaderni/442> ; DOI : 10.4000/quaderni.442
23. Groupe de la Banque Mondiale (2019). Que la route soit belle : Améliorer la mobilité urbaine à Abidjan, Huitième rapport sur la situation économique en Côte d'Ivoire, huitième rapport sur la situation économique en Côte d'Ivoire [en ligne] www.banquemondiale.org/fr/country/cotedivoire, 64 p.
24. Haeringer P., (1985). « Vingt-cinq ans de politique urbaine à Abidjan ou la tentation de l'urbanisme intégral », Politique africaine, vol. 17, p. 20-40.
25. Hassani I. (2009). « Processus de métropolisation et étalement urbain, quelles conséquences sur la ville de Constantine ». Sciences & Technologie. D, Sciences de la terre, p. 79-86.
26. Institut National de la Statistique (INS) (2021). Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2021, RGPH-Résultats globaux, URL : https://www.ins.ci/RGP2021/RGPH2021-RESULTATS%20GLOBAUX_VF.pdf
27. Institut National de la Statistique (INS-SODE) (2014). Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) 2014, Répertoire des localités : District Autonome d'Abidjan, Abidjan, 13 p.
28. Institut National de la Statistique (2003). Enquête sur la demande de transport dans le grand Abidjan : enquête ménage (Rapport provisoire), Ministère d'état, Ministère du plan et du développement, Abidjan, p. 64p.
29. Lacour C., et Puissant S., (Eds) (1999). La métropolisation : croissance, disparité, fracture, Collection Villes, Paris, Economica.
30. Launhardt W. (1885). Mathematische Begründung der Volkswirtschaftslehre. Leipzig, B. G. Teubner.
31. Leroy S. (2000). « Sémantiques de la métropolisation ». L'Espace géographique, 1-2000, p. 78-86.
32. Lévy J. (1996), « Réseaux et territoires », in PAQUOT T. (dir.), Le monde des villes. Panorama urbain de la planète, Éditions Complexe.
33. Lopez R. S. (1963). The Crossroads Within the Walls. Dans Handlin, O. et Burchard, (dir.) The Historian and the City, Cambridge (Mass.), M.I.T. Press, pp. 27-43
34. Lôsçh A. (1938). « The Nature of Economie Régions », Southern Economie Journal, 5 :171-178.
35. Lôsçh A. (1940). Die raumliche Ordnung der Wirtschaft. Iena, G. Fische
36. Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement (2007). Population et développement : défis et perspectives pour la Côte d'Ivoire, REPCI 2006, p 73.
37. Monnet J. (2000). « Les dimensions symboliques de la centralité », Cahiers de géographie du Québec, 44, 123, p. 399–418. doi:10.7202/022927ar
38. Mons D. (2003). « Métropolisation et territoire. Éclairage conceptuel : les nouvelles utopies urbaines », Belgeo [En ligne], 4 | 2003, mis en ligne le 31 décembre 2003, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/belgeo/16803> ; DOI : 10.4000/belgeo.16803

39. ONU-Habitat (2012). Côte d'Ivoire : Profil urbain d'Abidjan, Rapport, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, Abidjan, p. 46
40. Pumain D., Sanders L., Saint-Julien T. (1989). Villes et auto-organisation, Paris , Economica, 192 p.
41. Richer C., Palmier P. (2011). « Mesurer l'accessibilité en transport collectif aux pôles d'excellence de Lille Métropole. : Proposition d'une méthode d'évaluation multi-critères pour l'aide à la décision », Mobilités spatiales et ressources métropolitaines : l'accessibilité en questions / 11ème colloque du groupe de travail "Mobilités Spatiales et Fluidité Sociale" de l'AISLF, Mar 2011, Grenoble, France. <halshs-00639264>
42. Sainteny G.(2018). « L'étalement urbain », Annales des Mines - Responsabilité et environnement, 2008/1 (n° 49), p. 7-15. DOI : 10.3917/re.049.0007. URL : <https://www.cairn.info/revue-responsabilite-et-environnement1-2008-1-page-7.htm>
43. SDUGD (2015). Projet de Développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan en République de Côte d'Ivoire (SDUGA), Rapport final, Volume 1 : Introduction et Résumé, Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme (MCLAU).
44. SDUGD (2015). Projet de Développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan en République de Côte d'Ivoire (SDUGA), Rapport final, Volume 2 : schéma directeur d'urbanisme du grand Abidjan et autres travaux du projet, Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme (MCLAU).
45. SDUGD (2015). Projet de Développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan en République de Côte d'Ivoire (SDUGA), Rapport final, Volume 3 : schéma directeur d'urbanisme du grand Abidjan et autres travaux du projet, Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement de l'Urbanisme (MCLAU).
46. Traoré K. M. (2016). Analyse des vulnérabilités de la ville côtière de San-Pedro (sud-ouest de la Côte d'Ivoire), Thèse de Doctorat, Géographie, Université Felix Houphouët-Boigny de Cocody, Abidjan, p. 355.
47. Traoré K. M. (2019). « Mobilité, congestion et vulnérabilité territoriale dans la commune de Yopougon (Abidjan-Côte d'Ivoire) », DaloGéo, Revue de Géographie de l'Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa, N°002, juin 2020, pp. 302-327.
48. Traore K. M. (2023). « Monitoring of land use dynamics in the autonomous district of Abidjan between 2002 and 2022 using the google earth engine platform». International Journal of Research and Review. 2023; 10(5): 255-268. DOI: <https://doi.org/10.52403/ijrr.20230532>
49. Von Thunen J-H. (1826-1851). Die Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Hambourg, Perthes; Rostock, Leopold.
50. Weber A. (1909). Uber den Standort der Industrien. Tübingen, Verlag Mohr.