

ABIDJAN

Philippe HAERINGER

L'EXEMPLE D'ABIDJAN

HAERINGER Philippe

A-1 : Contexte politico-administratif

La Côte d'Ivoire est une république depuis 1958, indépendante depuis 1960, sous un régime présidentiel à parti unique jusqu'en 1990. Le multipartisme, aujourd'hui inscrit dans la constitution, n'a pas empêché l'ancien parti unique de conserver le pouvoir. Il reste très largement majoritaire (85% des sièges). Il a résisté à la mort du président fondateur, F. Houphouët-Boigny (1993).

La Côte d'Ivoire appartient à la zone franc (franc CFA), dans le cadre de l'Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMOA). Elle a résisté positivement à la dévaluation drastique (- 50%) du franc CFA en 1994. Son taux de croissance est passé d'un chiffre négatif (jusqu'en 1993) à un chiffre de l'ordre de 7% (depuis 1995).

Abidjan n'est plus, en droit, la capitale politique du pays depuis 1983. C'est Yamoussoukro, ancien village du premier président (au centre du pays) qui a pris le relais. En réalité, toute la vie politique, administrative, et surtout économique reste concentrée à Abidjan.

Depuis la loi de 1980 instituant la décentralisation municipale, Abidjan est une commune de plein exercice (dotée d'un conseil municipal élu), subdivisée en dix communes locales. Il n'y a pas d'aire métropolitaine proprement dite, mais la notion de Grand Abidjan, utilisée pour les études prospectives, inclut cinq communes périphériques (Grand-Bassam, Bingerville, Anyama, Jacqueville et Dabou).

Ainsi conçu, le Grand Abidjan s'étend sur un territoire urbanisable de 550 km², sans compter quelques réserves naturelles et surtout une immense lagune parallèle à la côte et qui coupe le site en deux : espaces côtiers entre mer et lagune (au sud), espaces continentaux légèrement plus élevés (au nord). Les superficies actuellement urbanisées couvrent environ 200 Km².

A-2 : Rôle économique de la métropole

Notamment en raison de son port en eau profonde, ouvert en 1950 (sur le site lagunaire, avec un canal maritime perçant le cordon littoral), Abidjan est le pôle économique non seulement de la Côte-d'Ivoire, mais de toute une région incluant au moins le Burkina Faso et le Mali. Le trafic portuaire était de 12 millions de tonnes en 1995, dont 5,5 en produits pétroliers (transit vers les pays du Sahel : 0,6 millions de tonnes). Le second port ivoirien, San Pedro, n'enregistre qu'un trafic dix fois inférieur (1,1 millions de tonnes, dont 0,5 en bois divers).

Siège de la compagnie multinationale Air Afrique, Abidjan connaît un trafic aérien de près de 900.000 passagers (en 1995). Cette ville est aussi (c'est même comme cela qu'elle a commencé) la tête de pont du seul chemin de fer de la région : la ligne Abidjan-Ouagadougou. Mais c'est surtout le réseau routier qu'elle commande (5.600 km bitumés en 1995, contre 1.000 en 1970) qui, aujourd'hui, prolonge efficacement son activité portuaire.

Ainsi équipé, Abidjan réunit l'essentiel de l'activité industrielle du pays, le site portuaire accueillant à lui seul 60% du parc industriel ivoirien. Celui-ci est dominé par le secteur agro-alimentaire (la Côte-d'Ivoire ayant une importante production agricole), mais fait place aussi au secteur emballage (essentiellement au service du précédent), à la filière bois, au textile, à la chimie, à la cimenterie et autres matériaux de construction.

Une mention spéciale doit être attribuée aux ambitions pétrolières d'Abidjan, non tant en matière de production (gisements off-shore pourtant prometteurs) qu'en matière de raffinage et de distribution.

On peut encore évoquer le secteur bancaire. Avec une vingtaine de banques et d'établissements financiers, Abidjan est la principale place financière de l'Afrique de l'ouest francophone.

A-3 : Contexte démographique national

Au dernier recensement général de la population (1988), la Côte-d'Ivoire comptait près de 11 millions d'habitants. Elle n'en avait que 2 millions en 1930, 4 millions au début des années 60. On en attend 16 ou 17 millions pour l'an 2000, dont 54% seront urbains (39% en 1988). Sont comptés comme urbains les habitants des agglomérations de plus de 10.000 habitants, mais aussi ceux de quelques localités de plus de 4.000 hab., dont plus de 50% des chefs de ménages ont une activité non agricole.

La superficie du pays étant de 320.000 km², la population attendue pour l'an 2000 correspondra à une densité générale de l'ordre de 50 habitants par kilomètre carré, contre 5 dans les années 20 (34 en 1988). On est donc en train de sortir rapidement d'un état de sous-peuplement qui, au début de ce siècle, était une donnée majeure de ce pays.

Dans ses limites actuelles, Abidjan comptait près de 2 millions d'habitants en 1988 (et 2,3 dans les limites du "Grand Abidjan"). Lors du recensement précédent (1975), on était un peu en dessous de 1 million. Pour l'an 2000, les études officielles tablent sur 3,5 millions.

La deuxième ville ivoirienne, Bouaké (au centre du pays), avait 360.000 hab. en 1988, donc cinq à six fois moins que la métropole. Au même moment, une dizaine d'autres villes dépassaient 50.000 hab., et l'on en comptait encore près d'une cinquantaine au-dessus de 10.000 habitants. Abidjan rassemblait près de 46% de la population urbaine totale. Elargie au Grand Abidjan, la métropole pèse donc aussi lourd que l'ensemble des autres villes.

A-4 : Dynamique démographique et spatiale depuis les années 1950

Dynamique démographique

Abidjan n'existait pas au début de ce siècle. En 1950, elle venait tout juste de dépasser le seuil des 50.000 habitants (fin 1948). Pour atteindre le million d'habitants à la fin de l'année 1975, il fallut qu'elle progressât de 10 à 12% par an, ce qui correspond à un doublement tous les six ou sept ans. Mais le doublement suivant s'effectua deux fois moins vite, en treize ans (2 millions fin 1988). On estime en général que le *taux de croissance* s'est infléchi au tournant de la décennie, lorsque la crise économique des années 80 éclata. Il serait passé de 10 à 3%, pour se relever ensuite à 4%. Il y eut, en effet, une accalmie à la crise à partir de 1984/85. Les projections qui suivirent le recensement de 1988 (le dernier à ce jour) tablent sur un taux fluctuant entre 4 et 6% selon le niveau d'une reprise économique espérée. Celle-ci s'étant bien installée depuis 1995

(après une nouvelle rechute au début des années 90), on peut en effet s'attendre à trouver 3,5 millions d'habitants en l'an 2000, en tous cas certainement 3 millions.

La *croissance naturelle* tient désormais une place prépondérante dans la croissance démographique d'Abidjan, en très fort contraste avec la dynamique qui prévalut jusqu'en 1980. Avant cette date, l'immigration apportait près des deux tiers de la croissance, et davantage encore si l'on remonte plus loin : comme dans toutes les villes coloniales en cours de constitution, la croissance naturelle pouvait d'autant moins rivaliser avec l'apport migratoire que le rapport de masculinité restait très élevé. De nos jours, ce rapport demeure encore légèrement positif aux âges adultes (1,15 pour la tranche d'âge 15-59 ans en 1988). En réalité il est équilibré, voire négatif (0,77) si l'on ne retient que les âges féconds (15-39 pour les femmes, 25-49 pour les hommes), en tenant compte de l'écart d'une dizaine d'années qui sépare les hommes et les femmes dans la nuptialité. Ainsi, même si les femmes d'Abidjan sont moins fécondes que celles du reste du pays (4,7 enfants par femme contre 7, taux de *fécondité* générale : 15,7% contre 23,7%), il est plausible que la croissance naturelle d'Abidjan se situe au même niveau que pour le pays entier, soit 3,5%. La mortalité contribue à cet équilibrage : elle est moins élevée dans la métropole que dans le pays (moins de 1% contre 1,4%), sans doute autant en raison d'une sous-représentation des classes âgées que grâce à une meilleure protection infantile.

Evolution. En 1975, on estimait à 4% la croissance naturelle de la ville. Les femmes d'Abidjan avaient en effet un enfant de plus qu'en 1988 (5,6 contre 4,7). En revanche, elles étaient un peu moins nombreuses aux âges féconds (taux de masculinité : 0,90 contre 0,77, selon les définitions ci-dessus). On est donc face à deux mouvements contraires. Mais le second (la féminisation de la population) ne peut plus aller très loin, tandis que le premier (la baisse de la fécondité par femme) a encore une grande marge. L'évolution de la *mortalité* est aussi sujette à deux courants qui tendent à s'annuler. D'une part on peut espérer que divers progrès (notamment sur la mortalité infantile) continueront d'allonger la vie : l'espérance de vie à la naissance est passée de 33 à 56 ans en 30 ans (1958-1988, pour l'ensemble de la Côte-d'Ivoire). D'autre part, la stabilisation croissante de la population d'Abidjan effacera la sous-représentation des classes âgées. Au total, le facteur fécondité paraissant déterminant (parce qu'il a plus de latitude), le tassement de la croissance naturelle semble inéluctable, les autres facteurs n'étant susceptibles que d'amortir cette évolution. On ne se trompera guère en estimant que, dans les vingt dernières années du siècle, le taux de croissance naturelle d'Abidjan aura évolué dans la fourchette des 4 à 3%.

S'il en fut ainsi, et si les évaluations de la croissance urbaine (3 à 6%) sont justes, il faut en déduire que le *flux migratoire* s'est tari, voire très légèrement inversé, du moins pendant les années de crise les plus difficiles. Supputer une croissance urbaine de 6% en cas de reprise économique, c'est annoncer un apport migratoire de 2 à 3%. Après les flux de 6 à 8% auxquels Abidjan était abonné encore dans les années 70, ces prévisions paraissent modestes. Mais elles sont en harmonie avec le nouveau rapport existant entre populations rurales et urbaines. Celui-ci approchant de l'équilibre, un prélèvement supposé constant (en pourcentage) sur la population rurale ne peut plus avoir, sur la population urbaine, la même incidence numérique qu'autrefois.

Dynamique spatiale

Le port d'Abidjan fut ouvert en 1950. Dès lors commença, à partir de la ville coloniale (conçue autour de 1930 pour l'avènement d'Abidjan comme chef-lieu de la colonie), une expansion territoriale d'une nouvelle ampleur. Mais dans les années 70, une troisième poussée eut lieu, qui planta les jalons d'une explosion mégapolitaine sous la forme de trois villes nouvelles : Abobo au nord, Yopougon à l'ouest, la Riviera à l'est. Dans les années 90, la dimension mégapolitaine s'installa, enrobant peu à peu les trois villes nouvelles au point de les relier entre elles et à la ville mère. On distinguera donc quatre périmètres emboîtés : la ville coloniale, la ville portuaire, les

villes nouvelles, la mégapole. Très schématiquement, on constate que chacune de ces étapes a développé une géographie sociale en tryptique. Mais il faudra ajouter à ces tableaux conceptualisés une note sur une composante hors programme parce qu'éphémère, ou voulue telle, et pourtant toujours présente : le "campement".

1. La ville coloniale (1930-1950)

Comme la plupart des villes coloniales françaises, elle commence par le Plateau, c'est-à-dire la ville européenne (bâtie sur une presqu'île dominant la lagune), devenue aujourd'hui l'hypercentre (administration, affaires, architecture verticale). Au sud, sur une île lagunaire, Treichville. C'est le premier quartier organisé pour la population africaine. Il est encore aujourd'hui une référence culturelle pour la première bourgeoisie ivoirienne. C'est ici que vécurent la majorité des salariés des entreprises et administrations coloniales. Au nord du Plateau, sur la racine continentale de la presqu'île, Adjamé. Moins organisé, plus ouvert sur "la brousse" dont il était le point d'arrivée et de départ, ce quartier eut dès cette époque vocation à abriter les marchands africains au long cours, les "Dioulas".

2. La ville portuaire (1950-1970)

Dite portuaire parce que contemporaine du boom économique engendré par l'ouverture du port, elle ne se réduit pas à celui-ci. Elle commence cependant par là : installé en bordure de Treichville, le port va envelopper ce quartier des zones industrielles qu'il engendrera. Treichville va se dédoubler avec Koumassi, qui accueillera aussi une majorité de salariés, ceux du port et de l'industrie. Dans le même temps, Adjamé et le Plateau se dédoubleront également, Adjamé en s'emparant d'une façon plus ou moins informelle (mais très intense, très dense) des collines qui l'entourent (Bromakoté, Attiékoubé, etc.), le Plateau en essaimant sa fonction résidentielle sur la presqu'île voisine, Cocody. Cependant, la marche à l'indépendance puis l'indépendance elle-même (1960) introduiront les germes de trois nouvelles dimensions (la bourgeoisie nationale, les programmes d'habitat social, l'auto-promotion clandestine) qui s'exprimeront pleinement dans les trois villes nouvelles du troisième périmètre.

3. Les villes nouvelles (1970-1990)

Elles ne répondent pas exactement à la définition classique des villes nouvelles, mais elles en ont la dimension et l'autonomie spatiale. Elles investissent de nouveaux sites non par le bord, mais par le cœur.

La première (la Riviéra) eut droit à une maquette prestigieuse. Héritière de Cocody pour le compte de la nouvelle bourgeoisie, elle décupla d'un seul coup, encore plus à l'est et sur tout le front lagunaire, les capacités de ce premier beau quartier. La crise des années 80 révisa sérieusement la maquette, mais n'abolit pas l'orientation générale.

La deuxième (Yopougon) eut droit à une planification concertée. Elle fut le champ de démonstration en vraie grandeur des ambitions (présidentielles) de l'habitat social (sociétés immobilières parapubliques). Succédant à des réalisations dispersées dans la ville, on peut cependant dire qu'elle prend le relais de Treichville comme habitat privilégié des salariés, ainsi que comme creuset de la citadinité centrale. La crise, ici aussi, perturba les programmes, mais seulement au-delà de la mi-course.

La troisième (Abobo) n'eut droit qu'à une planification de rattrapage, car elle fut le produit d'une urbanisation semi-clandestine. D'une part on peut dire qu'elle est le clone d'Adjamé, greffée comme lui sur une gare du chemin de fer (10 km plus au nord), et marquée également par les populations marchandes venues des savanes ivoiriennes ou sahéliennes. Mais, en prenant tout de

suite une ampleur considérable, elle exprima la force d'un besoin frustré (par la nouvelle politique urbaine) : l'auto-promotion. Celle-ci donne satisfaction à trois types d'acteurs : 1. les propriétaires coutumiers du sol, qui lotissent leurs terres avant qu'elles ne soient réquisitionnées par l'urbanisme officiel; 2. les investisseurs individuels, qui construisent des cours locatives, trouvant ici les parcelles que la nouvelle politique urbaine ne distribue plus; 3. les ménages les plus jeunes, demandeurs de logements neufs et aux loyers plus accessibles. Au sein des deux derniers groupes figure celui des ressortissants étrangers stabilisés, qui ne peuvent plus accéder facilement aux produits de l'urbanisme d'Etat. Quant à la crise, elle eut plutôt, à Abobo, des effets bénéfiques. Elle diminua l'antagonisme des pouvoirs publics, qui acceptèrent de régulariser le fait accompli après l'avoir beaucoup combattu.

4. La mégapole (depuis 1990)

Qu'Abidjan caracole vers son troisième million d'habitants ne suffit pas à évoquer ce mot. On ne devrait d'ailleurs parler que de pré-mégapole, eu égard aux définitions internationales de la mégapole. D'autres éléments que le nombre interviennent. Le premier est la dimension. Sans doute aussi relatif que le nombre (Abidjan évolue dans un carré de trente kilomètres de côté, la notion de Grand-Abidjan lui faisant englober plus de 80 kilomètres de façade côtière et lagunaire), ce critère a tout de même clairement franchi, au tournant des années 90, un seuil qualitatif : parmi toutes les urgences, les bailleurs de fonds internationaux ont jugé nécessaire de doter la ville d'un système autoroutier. Il y a un troisième critère, qui touche au fond : l'espace urbain ne se développe plus dans une relation privilégiée avec la fonction économique ou administrative de la ville. La fonction résidentielle est devenue dominante et l'économie (une économie de proximité) la suit.

Ce diagnostic (troisième critère) aurait déjà pu être fait à l'étape précédente, mais les éléments ne faisaient que se mettre en place. Un quatrième critère s'ajoute aujourd'hui : l'illisibilité croissante de l'espace urbain. Il ne s'agit là, que d'une illisibilité de premier abord, mais qui est caractéristique d'un paysage répétitif propre à une mégapole, ainsi que d'une complexité qui brouille les messages. Le site découpé offert par la lagune, ses deux rivages échancrés, ses îles et ses presqu'îles, avaient permis qu'Abidjan échappe un temps à ce brouillage.

Un élément objectif confirme cette évolution : la jonction qui s'est opérée entre les trois villes nouvelles, mais aussi entre celles-ci et la ville antérieure, d'une part, entre les villes nouvelles et les villages traditionnels d'autre part (une trentaine d'entre eux ont été rejoints et partiellement banalisés). La jonction la plus "dérangante" est celle qui s'est faite entre Abobo et l'ensemble Cocody/Riviéra, c'est-à-dire entre les deux extrêmes. Le plus chic a rejoint le plus populaire. Le fait n'est pas seulement cocasse, il renseigne sur trois choses. La première est la puissance des poussées territoriales : Cocody et Abobo étaient originellement distants de 15 km par la route, les voici cheminant côte à côte. La deuxième est la fragilité des isolements élitistes dans le maelström mégapolitain. La troisième est une sorte de révélation : alors qu'on a coutume de guetter la progression des formes populaires en direction des formes "bourgeoises" (dynamique souvent observée à Abidjan), on assiste ici au tropisme inverse. C'est Cocody qui vient à la rencontre d'Abobo.

Les révisions dues à la crise ont, en effet, affaibli la dynamique élitiste de la filière cocodienne. Celle-ci s'exprime bien par une forêt de "châteaux" qui pousse à rythme lent sur la Riviéra, avec vue sur la lagune, mais l'essentiel s'accomplit à l'arrière, c'est-à-dire sur les terres moins prisées de l'intérieur du site, vers le nord. La dynamique ouest-est, qui caractérisait le premier projet "Riviéra", a cédé le pas à une dynamique sud-nord. Cocody rencontre donc Abobo avant d'avoir pu faire sa jonction programmée (par le truchement de la Riviéra) avec Bingerville, une ancienne capitale du pays, sise aussi sur la lagune. En son temps, l'émergence "spontanée" d'Abobo avait

également contrarié le plan directeur d'Abidjan, qui optait alors (et encore) pour un développement est-ouest de la ville.

En montant vers le nord, Cocody se démocratise sans pour autant se renier vraiment. Depuis l'indépendance, on lui a toujours demandé d'accepter en son sein des programmes sociaux qui, pour soignés qu'ils étaient, n'en amorçaient pas moins une appropriation populaire de cet espace mythique qui abritait, par ailleurs, l'élite blanche aussi bien que la première nomenclatura ivoirienne, président compris. En prolongeant son prestigieux boulevard Latrille jusqu'à la Djibi, en territoire abobolais, Cocody déroule des habitats de plus en plus "économiques" tout en conservant une certaine filiation, une "griffe", par la qualité des équipements, des centres commerciaux, etc.. La distinction est aussi dans les esprits : trois jeunes gens modestes préféreront, pour le même prix, louer en commun un studio à Djibi, finalement annexé à la commune de Cocody sur la pression de ses nouveaux habitants, plutôt que de louer trois logements individuels à Abobo ou même à Yopougon.

Yopougon, dans le même temps, perd peu à peu sa distinction. On y discerne de moins en moins l'origine volontariste de la ville nouvelle, pas plus que le renouveau culturel qui émanait de maintes initiatives individuelles. On peut craindre que l'héritière moderniste de Treichville et des premiers programmes sociaux (qui représentaient, à Abidjan, une véritable promotion sociale) ne retombe comme ceux-ci dans l'anonymat des quartiers populaires et populeux, par défaut de maintenance aussi bien de la part des habitants que des pouvoirs publics. Yopougon, qui semblait représenter une troisième voie (celle d'une forme de *classe moyenne* ?) entre l'urbanisation populaire représentée par Abobo et l'urbanisation élitiste symbolisée par Cocody et la Riviéra, paraît devoir s'engloutir dans la première. Malgré son ampleur inédite, cette expérience n'aura été qu'un épisode, parmi bien d'autres, par lequel la culture urbaine populaire (ou majoritaire) aura absorbé quelques référents venus d'en-haut ou d'à-côté, disons du cercle des technologies.

La démocratisation relative de Cocody, de la Riviéra, et aussi de Marcory ou de la Zone 4 (deux petits secteurs résidentiels de la rive sud) offrirait-elle une nouvelle troisième voie ? On ne peut vraiment le croire, eu égard au volume des populations concernées. La commune de Cocody (qui englobe la Riviéra) ne rassemblait, en 1988, que 6,6% de la population totale, contre 19,4 pour Yopougon et 20,7 pour Abobo, et il n'y a pas lieu de penser que ces proportions aient beaucoup changé depuis. En outre, il n'est pas exclu qu'un phénomène de "tiers-mondisation" s'empare à son tour de Cocody. De nombreux signes guettent déjà. Il se pourrait que seul le rythme soutenu de réalisations neuves entretienne le climat de modernité et de maîtrise relative des lieux.

Il reste cependant intéressant de noter que, parallèlement à des tentatives de promotion (des modes d'habiter) par un mouvement ascendant (de Treichville à Yopougon), il puisse exister une expérience inverse, descendante (de Cocody à Djibi), à partir de la pointe de la pyramide sociale. Malgré la fragilité du processus, et ses limites, il suffit de se donner du recul (par exemple en se transportant dans la mégapole la plus proche, Lagos) pour prendre la mesure de l'heureuse originalité abidjanaise sur ce sujet. Toutefois, l'improbable découverte d'une troisième voie nous ramène, ici aussi, à la dualité de la ville africaine. S'il existe bien des moteurs propres à fabriquer des embryons de classe moyenne, ceux-ci paraissent condamnés à se laisser aspirer soit par l'un, soit par l'autre des deux pôles.

5. Les "campements"

Le thème des campements vient à point nommé pour équilibrer cette présentation. De même qu'il y a, au devant de l'habitat populaire majoritaire (celui qui a droit de cité, quel que soit son mode de production), un habitat plus ou moins privilégié regroupant au maximum 10% de la population, de même existe-il, en deçà de cet habitat majoritaire, un habitat léger, précaire, non intégré, qui abriterait lui aussi un dixième de la population. Ce taux pourra paraître faible. C'est

qu'il n'englobe pas les lotissements clandestins ou semi-clandestins, notamment pour la raison qu'ils ont presque tous été entérinés et légalisés au fil des années, comme cela s'est passé à Abobo.

Il faut en effet faire un ferme distinguo entre des établissements "informels" qui s'organisent pour être reconnus, et des installations qui s'inscrivent d'emblée dans la précarité, et auxquelles le terme de "campement" convient parfaitement tant qu'une évolution en "bidonville" ne prend pas le dessus, ce qui n'est pas obligatoire. On doit immédiatement ajouter que, même sous l'aspect d'un bidonville, ces habitats précaires ne sont pas nécessairement le fait des plus pauvres parmi les pauvres. Ils correspondent souvent à un choix stratégique : habiter au plus près des emplois (ou des marchés) et à moindre frais, en attendant d'investir dans d'autres projets. Beaucoup sont étroitement liés à des activités artisanales très spécifiques (pêche, fumage de poisson, maraîchage, métiers de la récupération). A ce titre ils sont souvent habités par des non nationaux, spécialistes de certaines activités, mais cette particularité est loin d'être systématique, surtout lorsque la fonction principale est le logement. Enfin, notamment dans ce dernier cas, les campements connaissent la spéculation locative comme les autres quartiers, et sont souvent exploités, pour cela, par des personnages extérieurs.

Cette "ombre" de la ville, qui souligne bien des contours non seulement à la périphérie, mais aussi et surtout au coeur de la cité, a toujours existé. Elle a commencé avec les premiers chantiers de la ville, certains campements historiques s'étant longtemps perpétués, comme celui de Port-Bouet, face à l'océan. Dans les années 70, le boom économique et portuaire avait engendré, parallèlement au développement de Koumassi, un immense campement construit dans la boue d'un marais (d'où son nom de Poto-Poto). Il fut rasé, le marais remblayé, urbanisé en habitat social. Récemment, dans un noeud autoroutier jouxtant Cocody, le très spectaculaire campement Washington fut également rasé, ses habitants relogés, clés en main, dans un nouveau village tout au nord d'Abobo. On peut dire que ces grands campements ont servi à soulager la pression sur le marché du logement, lorsque celui-ci était en état de saturation chronique en raison du taux de croissance de la ville. Aujourd'hui, après vingt ans d'inflexion démographique, il subsiste peu de campements de très grande ampleur, mais Abidjan reste truffé, en tous lieux, de campements acrobatiques ou discrets, bruissants d'activités ou enveloppés de bananiers. Tout au long de la côte maritime, une variété toute particulière d'habitat léger, partiellement liée au tourisme de plage, se glisse sous les plantations de cocotiers. C'est un exemple rare d'usufruit de sous-bois.

Nota Bene

Ce texte sera complété ultérieurement avec les autres items de la grille. On aura pu repérer toutefois, derrière ces premiers éléments, une bonne partie des réponses aux questionnements manquants.



Zoussonkoba

ABOBO

Anyama
Barcadere

LAGUNE
ADJIN

FORÊT DE
LANGUE DE DOU

Djibi

Djirigoué

ADJIN

COCODY

BINGERVILLE

POUGON

ADJO-COUPÉ

Riviera 2

Riviera 3

Riviera 4

Adjo-Doume

Niangon Nord

Niangon Sud

Barco Nord

Barco Sud

Flacou

M'poulo

M'bedon

Abata

adjo

esso

Abadjin-Doume

Niangon-Lakoa

Bégo

Yopougan

Santé

Abajo-Doume

Bikosso

M'poulo

Ile Desirée

LAGUNE
EBRIE

LAGUNE
EBRIE

ILE
BOU-LAY

TREICHVILLE

MINOBY

COUMASSI

Abouabou

Lac Brakré

PORT-BOUÉ

Adjoufou 1

Adjoufou 2

Janfoli

Gonzacouville

Anani

Haeringer Philippe. (1998)

L'exemple d'Abidjan

In : Dupont Véronique (ed.), Dureau Françoise (ed.), Lelièvre E. (ed.), Levy J.P. (ed.), Lulle T. (ed.) Métropoles en mouvement : les interactions entre formes de mobilité et recompositions territoriales à l'épreuve de la comparaison internationale : atelier international

Paris : IRD, 8 p. multigr. Métropoles en Mouvement : les Interactions entre Formes de Mobilité et Recompositions Territoriales à l'Epreuve de la Comparaison Internationale : Atelier International, Paris (FRA), 1998/12/02-04.