

Abidjan, Metropole Nationale Et Internationale

Mathieu Yao YAO, Kouakou David BRENOUM & Lazare Koffi ATTA

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny Abidjan-Cocody (Côte d'Ivoire)

Abstract

Abidjan is a city that has known an exceptional destiny. It has known thanks to its port, an extraordinary development polarizing a vast demographic pool which goes beyond national borders. This rapid and continuous development from 1950 resulted from an influx of migrants, a large proportion of whom were foreigners. The engine of the spatial expansion of the city was above all the effort to create equipment and port and industrial spaces. Everything is done to make Abidjan a growth pole and a reflection of Ivorian urbanization. It has become in less than a century a great African metropolis, which is growing year after year. This article aims to show the features of the Abidjan metropolis. To achieve this, first-hand observation and documentary research were carried out. It emerges from this analysis that the centralization of trade and administration in this city and the shortcomings of the distribution system in the interior of the country confirm the industrialists in the idea that the Ivorian capital remains the best place for investment. This overwhelming primacy over others at all levels leads to rapid demographic and spatial growth. Today, Abidjan is a megacity due to its size, extent and population. It currently has nearly 5 million inhabitants (RGPH, 2014). With its 70,000 ha, it is five times larger than Paris, capital of France and the largest French-speaking city in West Africa (Chenal, 2009, p.114).

Keywords: Abidjan, metropolis, urbanization, Megapolis.

Résumé

Abidjan est une ville qui a connu un destin exceptionnel. Elle a connu grâce à son port, un développement extraordinaire polarisant un vaste bassin démographique qui dépasse les frontières nationales. Ce développement rapide et continu à partir de 1950 a procédé d'un afflux de migrants dont une forte proportion est étrangère. Le moteur de l'expansion spatiale de la ville a été avant tout l'effort de création d'équipements et d'espaces portuaires et industriels. Tout est mis en œuvre pour faire d'Abidjan un pôle de croissance et le reflet de l'urbanisation ivoirienne. Elle est devenue en moins d'un siècle une grande métropole africaine, qui s'enfle d'année en année. Le présent article vise à montrer les traits de la métropole abidjanaise. Pour y parvenir, l'observation de visu et la recherche documentaire ont été menées. Il ressort de cette analyse que la centralisation du commerce, de l'administration dans cette ville et les carences du système de distribution de l'intérieur du pays confortent les industriels dans l'idée que la capitale ivoirienne demeure le meilleur lieu d'investissement. Cette primauté écrasante sur les autres à tous les niveaux, conduit une croissance démographique et spatiale fulgurante. Aujourd'hui, Abidjan est une mégapole en raison de sa taille, de son étendue et de sa population. Elle compte, à ce jour, près de 5 millions d'habitants (RGPH, 2014). Avec ses 70 000 ha, elle est cinq fois plus vaste que Paris, capitale de la France et la plus grande ville francophone de l'Afrique de l'ouest (Chenal, 2009, p.114).

Mots clés : Abidjan, métropole, l'urbanisation, Mégapole.

Introduction

L'histoire d'Abidjan démarre en 1900 avec la phase de mise en valeur de la colonie ivoirienne. L'ancrage du pouvoir passe alors par le renforcement du maillage urbain et la nécessaire construction d'une capitale. Cependant, cette nécessité doit prendre en compte un impératif : la protection sanitaire des populations européennes durement touchées par les épidémies de fièvre jaune et de paludisme. Grand-Bassam, capitale

depuis 1893, ne répond pas aux normes de salubrité prescrites par les hygiénistes car la ville est durement confrontée aux fièvres qui tuent de nombreux européens. L'éradication des maladies devient alors la condition de la survie de l'ordre colonial (DUBRESSON, 1989, p.12). Face à la situation de panique et d'insécurité, l'administration adopte le principe du transfert de la capitale sur Bingerville en 1900 ; un site salubre, mais celui-ci n'est guère favorable à la création d'un port appelé à jouer un rôle primordial dans la mise en valeur de la colonie. Car son éloignement de la mer pose problème. Le ministère des Colonies prône la recherche de sites favorables à la création de ports en eau profonde. C'est l'un des objets de la mission d'étude Houdaille en 1897 au sein de laquelle le capitaine Crosson-Duplessis découvre un site de plateau entouré d'une vaste lagune (800 ha) suffisamment profonde pour y construire un port (ANTOINE et al, 1987, p.13). Ce site se révèle également comme le plus favorable à l'implantation de la « tête », c'est-à-dire du point de départ du chemin de fer projeté pour pénétrer l'intérieur du pays et drainer tous les produits vers le port. Ainsi, prend forme le "projet Abidjan" dont l'expression « Abidjan » désignerait, le « pays des Bidza », c'est-à-dire l'espace occupé par une tribu (*goto*), de la population ébrié (ANTOINE et al, 1987, p.15).

L'intérêt des Européens pour le site, les pousse à engager des négociations avec le village d'Anoumabo, situé alors entre l'actuelle CARENA et la gare RAN du Plateau. La construction du chemin de fer débutée en 1904 (Jérôme et al, 2009, p.117) mobilise une importante force de travail dont l'accueil nécessite les premiers lotissements (Plateau, Port-Bouët) et les premiers services (hôpital, douane, PTT...). Le rail atteint, Bobo-Dioulasso (Burkina-Faso) en 1934. Un wharf, construit en 1927 à Port-Bouet, sert de tête de pont au chemin de fer en lieu du port annoncé. C'est effectivement en février 1939 que les travaux de construction du port commencent et s'achèvent le 23 juillet 1950 (JEROME et al, 2009). Le port d'Abidjan inauguré officiellement le 05 février 1951, entraîne l'abandon des wharfs de Port-Bouet et de Grand-Bassam.

C'est avec la mise en service du port que Abidjan, devenue officiellement la capitale de la colonie le 1^{er} juillet 1934, prend véritablement son envol. La croissance de sa population l'atteste : 1000 habitants en 1910 ; 5370 habitants en 1920 ; 17 000 habitants en 1934 (Dakar avait, à la même date, 90 000 habitants et Saint-Louis, 30 000 habitants) ; 46 000 habitants en 1945 ; (Bouaké, 22 000 habitants) ; 48 000 habitants en 1948 ; 65 000 habitants en 1950 ; 125 000 habitants en 1955 et 180 000 habitants en 1960 (ANTOINE et al, 1987, p.18).

Les années 1950 enregistrent l'explosion démographique de la ville, largement déterminée par une importante immigration étrangère, elle-même soutenue par l'essor fulgurant des cultures d'exportation (café, cacao, bananes). De 1950 à 1960, le port devient l'instrument essentiel du fonctionnement de l'économie du pays. Il assure 52,4 % des exportations et 71 % des importations (Mémorial de la Côte d'Ivoire Tome II, 1987). Ainsi, c'est à Abidjan que les grandes maisons d'import-export ont, à la fois, leur siège et leurs entrepôts. C'est également à Abidjan que convergent tous les grands axes routiers et qu'aboutit le réseau ferroviaire. Important marché du travail, Abidjan devient en 1960 ce pourquoi elle a été conçue et programmée : la plaque tournante de l'économie de traite, la capitale toute puissante du pays, la vitrine d'un Occident triomphant en terre africaine, en somme la Métropole de niveau international et agent premier du développement de la Côte d'Ivoire. Abidjan, la principale ville du pays et qui reflète et concentre tous les caractères et tous les problèmes de l'urbanisation du pays apparaît ainsi, la mieux indiquée comme objet d'analyse des traits d'une métropole Africaine.

Si Abidjan est la métropole nationale, internationale et agent premier du développement de la Côte d'Ivoire, alors quels sont les caractères de cette métropole ? Et comment se présente-t-elle ? Et en quoi, Abidjan est une métropole internationale ? Cet article veut répondre à ces questions.

Pour répondre à ces interrogations, nous nous proposons d'analyser les différents traits de la métropole Abidjanaise.

1. Cadre géographique et méthodologique

1.1 Cadre géographique

La zone d'étude, située au sud de la côte d'Ivoire en bordure du Golf de Guinée dans la région des Lagunes s'étend sur une superficie de 2079km², soit 15,20% de l'aire de la région des Lagunes et 0.64% de la

superficie nationale (voir Figure 1 et 2). Il est limité au nord par le département d'Agboville, au sud par le Golf de Guinée, à l'est par les départements d'Alépé et de Grand-Bassam et à l'ouest par les départements de Dabou et de Jacqueville. Le département est composé de 86 villages et abrite la principale ville du pays. Abidjan, ville macrocéphale, est la capitale économique du pays. Son territoire a été érigé en district avec à sa tête un gouverneur. Le département compte 13 communes (voir figure 2) dont 10 pour la ville d'Abidjan (Abobo, Attécoubé, Adjamé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port-Bouet, Treichville et Yopougon) (voir Figure 1), et 3 communes périphériques (Anyama, Bingerville et Songon, situées respectivement au nord, au sud, à l'est et à l'ouest de la ville d'Abidjan).

Figure 1 : La localisation de la zone d'étude (ville d'Abidjan)

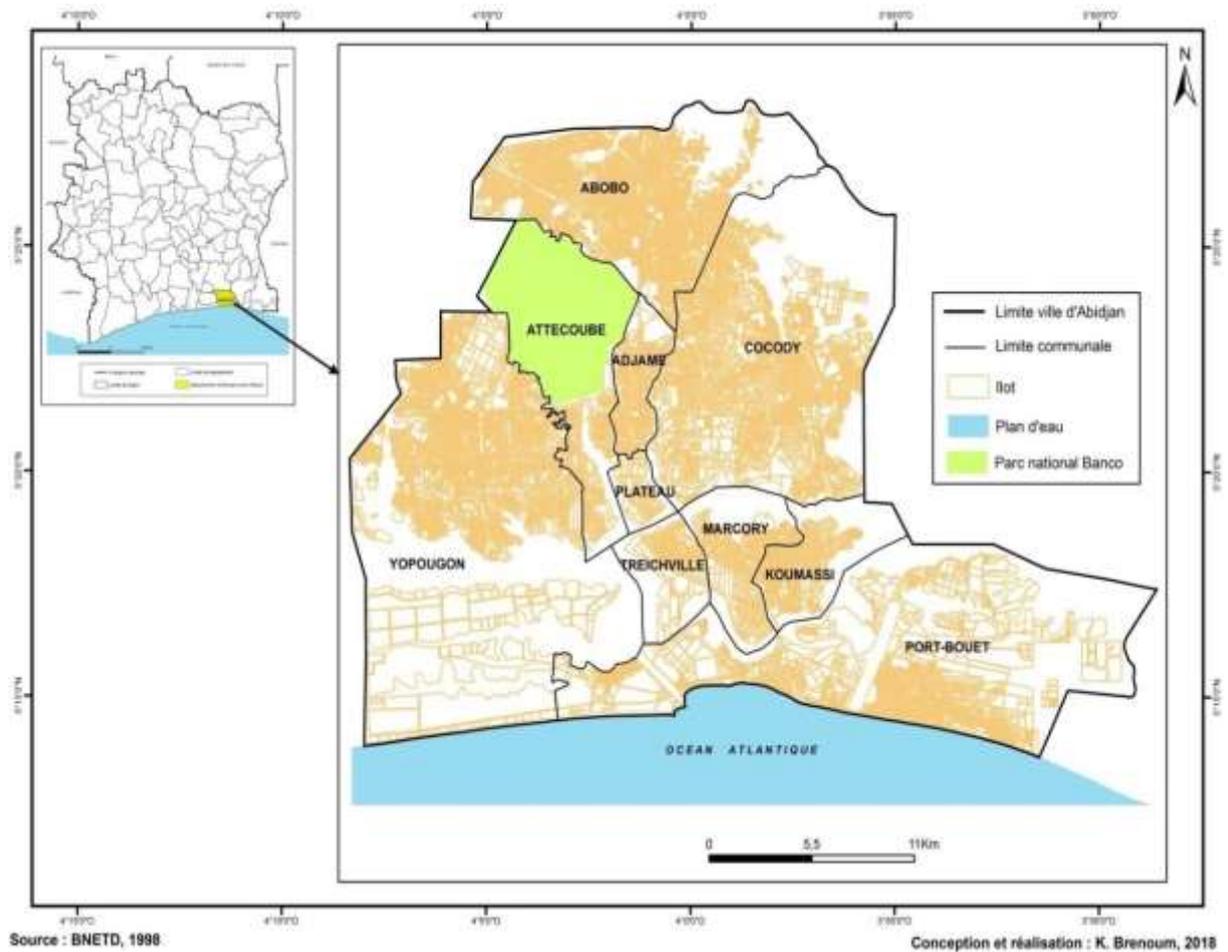
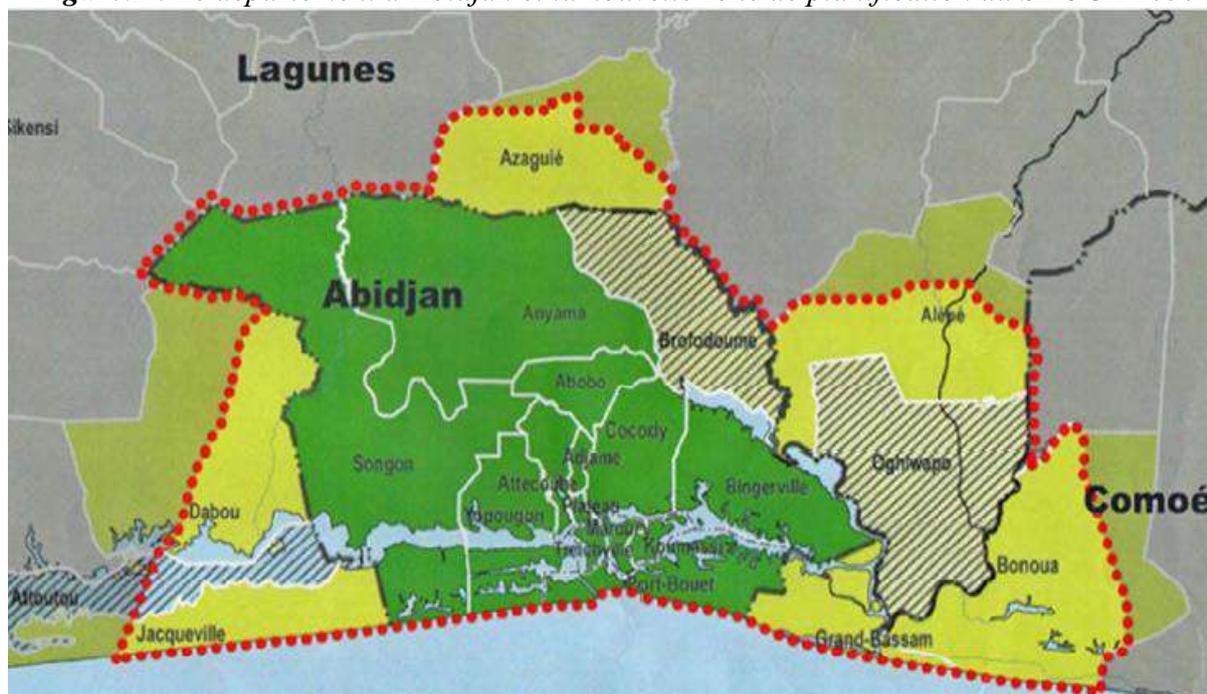


Figure.2 : Le département d'Abidjan et la nouvelle zone de planification du SDUGA 2030



Source : Mission d'étude de la JICA

1.2 Méthodes et matériels de collectes de données

La collecte des données s'est faite en deux étapes afin de répondre aux questions relevées par l'étude : La recherche documentaire et l'enquête de terrain. La recherche documentaire s'appuie sur un ensemble de documents disponibles abordant en générale la question de développement des villes et spécifiquement des métropoles. Les consultations des travaux universitaires, des articles et les recherches internet nous ont permis d'acquérir des données sur les caractéristiques des métropoles. Quant à l'enquête de terrain, elle s'est penchée sur l'observation de visu pour toucher du doigt les œuvres mises à l'actif de la politique d'urbanisation volontariste et enfin l'inventaire des projets urbains qui témoignent du dynamisme de la ville d'Abidjan par rapport aux autres villes du pays.

2. Résultats

2.1 Abidjan, métropole nationale et internationale

2.1.1 Abidjan, la métropole nationale

Abidjan, la métropole de la Côte d'Ivoire écrase les autres villes à tous points de vue : démographique, administratif, politique et infrastructurel.

2.1.1.1 Au plan démographique

Au plan démographique, Abidjan est le principal pôle de concentration démographique du pays. Avec une population de 4 395 243 habitants en 2014, elle regroupe en effet, près de 4 urbains sur 10 soit 38,7 % des urbains et 20,8% soit le cinquième de la population totale du pays (RGHP 2014). Elle exerce une influence sur toutes les régions du pays. De ce fait, elle est la principale destination de l'exode rural 57,9 % de ses habitants sont des migrants dont 41,3 % sont des immigrants internes. Les courants migratoires internes ont envoyé à Abidjan environ 29 499 nouveaux citadins entre 1997 et 1998(INS, 1998). Par rapport à la migration durée de vie, toutes les régions fournissent des populations à Abidjan : 71,4 % des habitants nés hors de la ville viennent des différentes régions du pays. Les principales provenances de ces personnes sont, par ordre d'importance, la région des Lagunes (11,8 %), la Vallée du Bandama (10,5 %), le Nzi-Comoé (8,1 %), l'Agneby (8 %) et les Montagnes (6,4 %) (RGPH, 1998).

Par rapport aux ethnies, les principaux groupes ethniques du pays y sont représentés dans des proportions diverses. Les groupes les plus représentés sont les Akan (44,9 %), les Mandé du Nord (20 %) et les Krou

(17,4 %). Les autres groupes ethniques représentent moins de 10 % chacun. Ce sont les Voltaïques (9,3 %) et les Mandé du Sud (Tableaux 1 et 2).

Au niveau des étrangers, une grande palette de nationalités réside à Abidjan mais de façon générale, on observe une augmentation des nationaux ivoiriens et un recul des étrangers (tableau 3). Abidjan est un concentré de la Côte d'Ivoire et de l'Afrique au niveau des ethnies et des nationalités.

Tableau 1 : Répartition en % de la population de nationalité ivoirienne de la ville d'Abidjan selon le groupe ethnique

Groupe ethnique	Effectif	Pourcentage par rapport aux sous-populations	Pourcentage
Akan	919 413	44,9	31,9
Krou	356 209	17,4	12,4
Mandé du Nord	409 357	20,0	14,2
Mandé du Sud	152 505	7,4	5,3
Voltaïque	189 909	9,3	6,6
Naturalisés	19 691	1,0	0,7
S/total des Ivoirien	2 047 084	100,0	71,1

Source : INS, 98

Tableau 2 : Répartition en % de la population de nationalité ivoirienne par groupe ethnique à Abidjan et dans les autres villes

Groupe ethnique	Abidjan	Autres villes
Akan	44,8	35
Krou	17,4	11,7
Mandé du Nord	20	26,9
Mandé du Sud	7,4	8,5
Voltaïque	9,3	16,4
Naturalisés	1	1,1
Sans précision	0,1	0,4
S/total des Ivoirien	100	100

Source : INS, 98

Tableau 3 : Evolution des nationalités à Abidjan (en %)

Nationalités	1975	1988	1998	2014
Ivoirienne	59	62	71	77,4
Etrangère	41	38	29	22,60

Source : RGPH 1975, 1988, 1998 et 2014.

2.1.1.2 Au plan économique

Au plan économique, Abidjan est le principal port du pays. Le trafic du port représente 85% des échanges vers l'extérieur et réalise 75 % des recettes douanières nationales. Il assure 66,2 % des exportations et 95,7 % des importations. Le trafic de marchandises traitées est passé de 22 556 809 millions de tonnes en 2017 à 24 177 261 millions en 2018(PAA, 2018, p.3). Le domaine portuaire quant à lui concentre près de 50% des industries du pays favorisant la création de 75 500 emplois directs et indirects (PAA, 2018, p.1).

Cette fonction portuaire a favorisé l'implantation de nombreuses industries. Abidjan concentre ainsi 95 % de l'implantation industrielle du pays et 45,3 % des salariés. Déjà, en 1988, la ville offrait 60 % des emplois du secteur industriel, 80 % de la production industrielle et 90% de la valeur ajoutée du commerce moderne, (Atlas des villes, 2008, P.126)

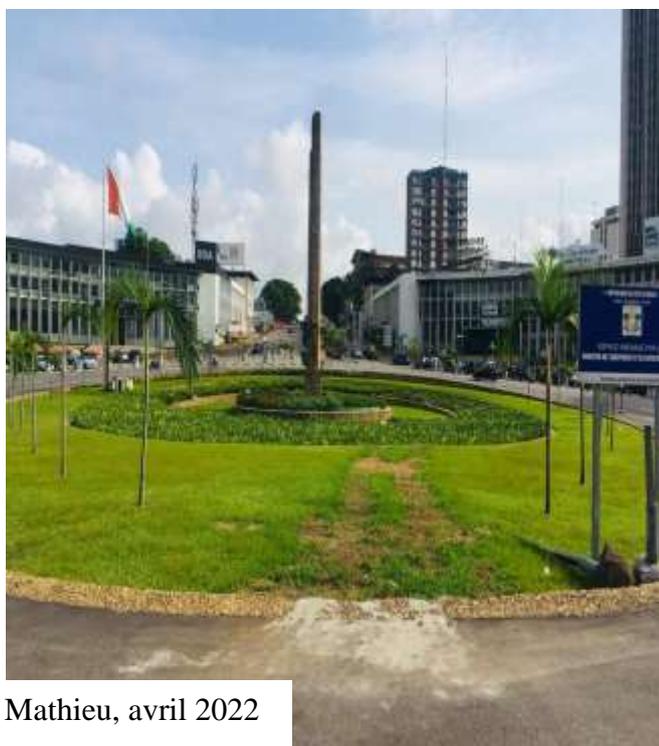
Abidjan est également le principal centre d'affaires du pays (photos 1 et 2). Toutes les grandes sociétés commerciales y ont leur siège et leurs entrepôts et c'est, à partir d'Abidjan, que sont organisés leurs réseaux de distribution et de collecte des produits. C'est également à Abidjan que prospèrent de nombreux services et prestations introuvables dans le reste du pays.

Enfin, rassemblant le quart de la population du pays, Abidjan représente un atout pour l'économie ivoirienne. Celle-ci dispose d'un réservoir de main-d'œuvre important et d'un pôle important de consommation. Ainsi, 32,2 % des titulaires de BTS et 42,3 % des titulaires de CAP résident à Abidjan, de même que 64 % des fonctionnaires.

En tant que pôle de consommation, chaque jour, ce sont des norias de camions qui acheminent vers Abidjan, pour son approvisionnement, les produits ivoiriens, bases de l'alimentation quotidienne : manioc, ignames, banane plantain, maïs, fruits, légumes, attiéké, etc.

Avec des activités aussi diversifiées, Abidjan contribue pour plus de 50 % au PIB du pays (ISTED, 1998). De ce fait, tout retournement de conjoncture à Abidjan est immédiatement perceptible sur l'activité de l'ensemble du pays.

Photo1 et 2 : Paysage du Plateau, centre d'affaires du pays



Source : YAO Mathieu, avril 2022

2.1.3 Au plan administratif et politique

Au plan administratif et politique, Abidjan concentre toutes les instances du pouvoir administratif et politique du pays et ce malgré le transfert de ces attributions à Yamoussoukro depuis 1983. Les grandes institutions de l'Etat (Présidence, Primature, Assemblée Nationale, Cour Suprême etc.), les ministères, les sociétés d'Etat, la majorité des fonctionnaires et les services les plus importants y sont localisés. Ainsi, dans le secteur public comme dans le secteur privé, Abidjan monopolise tous les organes de décisions qui régissent et rythment la marche du pays.

2.1.1.4 Au plan des équipements et infrastructures

Au plan des équipements et infrastructures, Abidjan est sans contester la ville, la mieux dotée en infrastructures de base. La tradition planificatrice de la ville y est pour beaucoup.

1-Au niveau de la voirie

Au niveau de la voirie, les routes et les rues d'Abidjan portent la marque de l'urbanisme volontariste des années coloniales et postindépendance. La contrainte lagunaire et l'éparpillement des sites urbains a conduit la ville à se doter de grands axes routiers intercommunaux. Ces grands boulevards à plusieurs voies qui communiquent entre eux grâce à d'importants échangeurs (Indénié, Marcory, Agban, Solibra...) sont une caractéristique d'Abidjan. Ils font la fierté de la capitale économique ivoirienne, distinguant celle-ci de ses voisines (Ouagadougou, Lomé, Cotonou, Bamako) par la fluidité de transport qu'ils autorisent. La péninsule du Plateau est ainsi pourvue d'un véritable périphérique : le boulevard de la "Paix" sur son flanc ouest qui rejoint l'autoroute du Nord, le « lagunaire » sur le flanc Est qui part du pont Charles De Gaulle et qui débouche sur les trois grands axes de Cocody et sur les autoroutes d'Abobo et du Nord. L'île de Petit-Bassam n'est pas en reste, traversée de part en part par l'immense boulevard "Giscard d'Estaing", large de 70 mètres et celui de Marseille réaménagé. De même, l'Est de l'agglomération qui abrite les quartiers de la Riviera, de Mpouto, de Mbadon, de la Palmeraie et Bingerville est desservi par le boulevard "François Mitterrand" et une nouvelle périphérique partant du boulevard de France pour desservir tous les sous quartiers autour du lycée français. Elle relie l'autoroute de Bingerville à laquelle se greffent le boulevard d'Abatta et celui allant à Djorogobité.

A l'intérieur des communes, se trouvent également de grands axes, sortes d'épines dorsales qui drainent le trafic : Nangui Abrogoua à Adjamé, boulevard de la République au Plateau, boulevard Latrille aux Deux-Plateaux, boulevard de France à Cocody, boulevard de Marseille en Zone 4, boulevard de l'Indépendance à Koumassi et à Yopougon.

Jusqu'à une date récente, ces axes routiers ainsi que les deux ponts reliant le Plateau à Treichville suffisaient aux besoins de circulation. L'explosion récente du parc automobile a bouleversé les données et fait connaître à la ville un phénomène inédit : la saturation de ses voies de communication. En réponse à ce problème, de nouvelles infrastructures ont été construites ou sont en cours de construction pour fluidifier davantage le trafic automobile. Il s'agit :

Tableau 4 : infrastructures routières

infrastructures réalisées	Infrastructures en cours de réalisation
Troisième pont, le pont à péage Henri Konan Bédié qui relie la Riviera à Marcory et au boulevard Giscard d'Estaing par un immense échangeur ;	Quatrième pont devant relier le Plateau à la vaste commune de Yopougon,
L'autoroute de Grand-Bassam qui part du carrefour Akwaba et qui offre une vue imprenable sur la mer au niveau d'Adjouffou et de Gonzagueville ;	Pont sur la baie de Cocody devant relier cette commune au Plateau et au pont Plateau-Yopougon ;

Source : YAO Mathieu, 2021

2-Au niveau de la santé

Au niveau de la santé, l'offre publique de soins comprend trois niveaux :

Tableau 5 : l'offre publique de soins

Ordre de niveau	Infrastructures sanitaires
Niveau primaire	une offre primaire constituée de 13 centres de santé communautaires répartis dans toutes les communes
Niveau secondaire	une offre secondaire constituée de trois hôpitaux de quartiers.

Niveau tertiaire	une offre tertiaire constituée de quatre centres hospitaliers universitaires (CHU) (Cocody, Treichville, Yopougon, Angré).
------------------	--

Source : YAO Mathieu, 2020

L'insuffisance de cette offre médicale publique a poussé à l'expansion d'une offre privée qui compte près de 1 300 structures sanitaires de toutes tailles et de natures diverses. Le haut de gamme est constitué par les polycliniques (Pisam , Avicenne, Madone, Indénié etc.) et le bas de gamme par les infirmeries informelles des quartiers précaires. L'autre conséquence de l'insuffisance de l'offre publique est le recours à l'automédication largement répandue et encouragée par l'omniprésence des pharmacies à tous les coins de rue et aussi par la vente informelle de médicaments sur les trottoirs et sur les marchés ; les médicaments les plus vendus étant ceux touchant la sphère de la sexualité (hémorroïde, fatigue, impuissance sexuelle, éjaculation précoce etc.).

3-Au niveau éducatif

Au plan éducatif, Abidjan compte près de 10 000 écoles primaires, 90 établissements d'enseignement secondaire général et 70 pour l'enseignement professionnel.

Face à l'insuffisance de l'offre publique, les établissements de formation privés ont poussé comme des champignons. Ils constituent aujourd'hui le gros des effectifs des établissements de la ville.

Le cycle supérieur enregistre trois universités publiques (Félix Houphouët-Boigny, Nangui Abrogoua, Virtuelle), huit Grandes Écoles publiques (ENA, ENS, INJS, INSAAC, INFS, INFAS, ESATIC, ISTC), une cinquantaine d'universités privées et une multitude d'écoles professionnelles privées préparant toutes au Droit et à la Gestion et principalement au BTS (Brevet de Technicien Supérieur). Les filières informatique, communication d'entreprise, commerce, comptabilité et audit de gestion sont les plus prisées.

4-Au niveau culturel

Au niveau culturel, Abidjan, dédiée à l'économie, est restée pendant longtemps orpheline en infrastructures culturelles. Jusqu'à 1998, les infrastructures culturelles de la ville se limitaient à quatre centres culturels étrangers (Français ; Allemand, Américain et Espagnol) disposant de salles d'exposition et de conférences, de bibliothèques ou de cinémathèque.

Photo 3 : Palais de la culture de Treichville



Source : YAO Mathieu, 2021

Aujourd'hui, Abidjan dispose d'un gigantesque palais de la culture comprenant un théâtre à ciel ouvert de 2500 places, une salle de concert de 1500 places, une salle théâtre de 700 places, une salle de répétition de 300 places et de vastes galeries d'exposition (Photo 3). Elle dispose également d'un nouveau stade omnisport d'architecture originale et de grande capacité (60 000 places) construit à Ébimpé(Anyama). Ces deux joyaux architecturaux rehaussent l'image de la ville de dons de la Chine.

Toutes les manifestations de grande envergure à caractère culturel ou politique utilisent le palais de la culture. Pour les manifestations de prestige, c'est le palais des congrès de l'hôtel Ivoire, aujourd'hui réhabilité, qui est sollicité. Pour les manifestations de masse à caractère populaire, ce sont les stades de football (Palais des Sports, Stade Félix Houphouët-Boigny, stades d'Angré et Sogefiha de Port-Bouet...) et les places publiques (FIGGAYO et CPI à Yopougon, In-challah à Koumassi, Rond-point de la mairie d'Abobo...) qui sont sollicités. Pour les mariages, les lieux de prédilection sont les résidences-hôtels ou les espaces événementiels qui ont essaimé dans tous les quartiers.

La ville dispose également d'une bibliothèque nationale, d'une bibliothèque du District, d'un Musée National des Civilisations et d'un Musée d'Art Contemporain.

Dans les communes existent quelques structures culturelles locales de type "foyers de jeunes". Il en existe ainsi à Adjamé, Attécoubé, Marcory et Abobo. Seule la commune de Port-Bouët dispose véritablement d'une structure originale malheureusement inachevée depuis 1992 : le Centre Pilote.

2.2 Abidjan, métropole internationale

Selon les spécialistes de la ville, une métropole est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays. Par sa population et ses activités, elle exerce des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. La notion de métropole apparaît au seuil d'un million d'habitants et une grande métropole au-delà de deux millions d'habitants. La très grande métropole appelée aussi mégapole désigne une ville qui dépasse le seuil de dix millions d'habitants. Ainsi, en Afrique, Pretoria qui fait 1,6 million d'habitants est une métropole, Johannesburg avec 5,3 millions d'habitants est une grande métropole et Lagos avec 12,8 millions d'habitants est une mégapole. Abidjan qui a près de 5 millions d'habitants entre donc dans la catégorie de la grande métropole (Octavi, 2019).

La grande métropole se caractérise aussi par ses fonctions. Il s'agit de fonctions de tête de réseau, de concentration d'activités financières, de centre de production industrielle et de fonctions politiques et administratives.

La grande métropole se caractérise enfin par la multiplicité des problèmes auxquels elle est confrontée : problèmes fonciers, dysfonctionnements aggravés des infrastructures de transport, inadéquation marquée des services urbains (eau, assainissement, ordures...), impact marqué de nuisances et des risques sanitaires.

Au regard de ces considérations, Abidjan est une véritable grande métropole de dimension internationale. Les indicateurs qui le démontrent sont nombreux :

Il y a d'abord le poids démographique de la ville. Avec une population de plus de 4 millions, Abidjan est la troisième ville de l'Afrique de l'Ouest après Lagos et Ibadan ; il y a ensuite le poids économique du pays et partant d'Abidjan dans l'espace UEMOA. En effet, la Côte d'Ivoire est considérée comme la locomotive économique de l'Afrique de l'Ouest francophone. Elle représente environ 40 % de l'économie de l'espace UEMOA. Avant le coup d'Etat de 1999, Abidjan était la principale place financière de la sous-région et la porte d'entrée des investissements dans la sous-région. Cette réputation était le résultat d'une politique pragmatique conduite par le premier Président du pays, le président Félix Houphouët-Boigny. La justesse de ses choix fondateurs (libéralisme économique et ouverture sur l'extérieur) a permis au pays d'accomplir des avancées remarquables sur la voie du développement. Malgré la longue crise qu'a subie le pays, le poids économique de celui-ci est resté toujours prépondérant au sein de l'UEMOA. La prospérité économique qu'a connue le pays de 1960 à 1980 avait donné à la Côte d'Ivoire et particulièrement à sa capitale Abidjan l'image d'eldorado vers lequel on courrait pour réaliser les rêves de réussite et d'enrichissement les plus

fous. Depuis, il y a un "mythe Abidjan", entretenu par les autorités ivoiriennes et relayés par des Occidentaux admiratifs de la "modernité" de la ville, sans commune mesure avec les autres capitales africaines. Abidjan est promu alors "perle des lagunes". Son dynamisme économique lui vaut les appellations de "Singapour ou de "Rotterdam" de l'Afrique de l'Ouest.

Sur le plan politique, Abidjan prétend au statut de "capitale régionale" de l'Ouest africain. En conséquence, Abidjan polarise un vaste bassin migratoire dépassant les frontières nationales. Sa population très cosmopolite l'atteste : Abidjan est un concentré de la Côte d'Ivoire et de l'Afrique au niveau des ethnies et des nationalités. Toutes les ethnies ivoiriennes y sont représentées en de grandes proportions ainsi que toutes les nationalités d'Afrique. Au titre des non Africains les Français et les Libano-Syriens sont les contingents les plus importants.

Il y a également le rôle sous régional du port et de l'aéroport. Le port d'Abidjan est celui qui dispose des installations les plus modernes en Afrique de l'Ouest. C'est le deuxième port d'Afrique par son trafic. C'est par ailleurs le principal port relais de l'Afrique de l'Ouest. Il dessert trois pays sans façade maritime : le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Il assure 66,4 % du trafic en transit du Burkina Faso, 32,7 % de celui du Mali et 0,1% du Niger (PAA, 2018).

L'aéroport d'Abidjan a aussi un fort rayonnement international. Avant la crise, il était véritablement le "hub" de l'Afrique de l'Ouest. Trente compagnies desservait, à partir d'Abidjan, 34 villes d'Afrique, 10 villes d'Europe, 3 villes du Moyen-Orient, 1 ville de l'Amérique du nord (New York) et 1 ville de l'Amérique du Sud (Sao Paulo). Le trafic de "correspondances" était très important. De nombreux passagers pour le Burkina Faso, le Ghana, le Mali, le Niger et le Sénégal transitaient par Abidjan.

Il y a enfin l'influence diplomatique et financière de la ville. Avant la guerre de septembre 2002, Abidjan prétendait au statut de capitale régionale de l'Afrique de l'Ouest, car elle abrite d'abord le siège régional Afrique de l'Ouest des agences du système des Nations-Unies : UNICEF, PNUD, OMS, HCR, FNUAP, BIT, PAM, ONUDI. Ensuite, elle compte 60 représentations diplomatiques dont la plupart desservent la sous-région. C'est par exemple à Abidjan qu'est localisée l'ambassade américaine qui dessert l'Afrique de l'Ouest. A côté des ambassades, on relève la présence de délégations de l'Union Européenne(UE), de l'Union Africaine(UA), de la Francophonie, du Bureau International Catholique de l'Enfance et de l'Organisation Internationale du Café.

Il n'y a pas longtemps, l'Agence France Presse, Reuters, France 2 et Africa n°1 y couvraient toute la sous-région. Pour France 2, Abidjan était une exception car elle était la seule chaîne française à avoir un bureau en Afrique. En outre, 88 correspondants de presses étaient basés à Abidjan.

Abidjan est aussi une place financière importante avec les représentations de la Banque Mondiale, du FMI, de la BCEAO, de la BOAD et la présence de la BAD, de la Bourse Régionale des Valeurs et les filiales de grandes banques internationales telles BNP-Paribas, Société Générale, Crédit Lyonnais, Citibank, Ecobank, Bank of Africa, Standard Chartered Bank, Barclays Bank etc.

Le secteur privé international n'est pas en reste à Abidjan. Un très grand nombre de sociétés multinationales (Colas, Delmas, Bolloré, Schneider, Bouygues, ABB, Microsoft, Nestlé, Groupe IPS d'Agha Kan...) coordonnent leurs activités à partir d'Abidjan.

3. Discussion

Abidjan, métropole nationale et internationale est un pôle de croissance et le reflet de l'urbanisation ivoirienne. Elle est une mégapole en raison de sa taille, de son étendue et de sa population. En comparaison avec les études d'ANTOINE (1987, p.5) et CHENAL (2009, p. 114), Abidjan, qui est probablement la deuxième cité ouest-africaine après Lagos, présente tous les caractères d'une véritable métropole. Elle est sans aucun doute la plus grande ville francophone de l'Afrique de l'ouest. En effet, dans cette région du monde, seule Lagos, l'anglophone, la dépasse en taille. Ainsi, l'histoire d'Abidjan métropole est étroitement liée à l'histoire de la côte d'Ivoire, à la construction même d'un Etat disent-ils.

ONU-HABITAT, (2012, p.7 et p.8) relève qu'à partir de 1950, la construction du port autonome d'Abidjan et la mise en œuvre du plan Badani marquèrent un grand tournant dans l'expansion de la ville. Elle donna à la ville une importance considérable, non seulement par la présence des flancs du port, mais aussi par les vastes zones industrielles qui y furent installées. À l'instar de la plupart des villes côtières d'Afrique, Abidjan constitue un pôle attractif, entraînant de nombreuses migrations. En tant que principal centre économique de la Côte d'Ivoire et de la sous-région ouest africaine, l'agglomération abidjanaise attire non

seulement les migrants internes, mais aussi des migrants internationaux. Par ailleurs, dans l'étude de COURET (1997), cité par CHENAL (2009, p.114) soutiennent qu'Abidjan sera durant des décennies le lieu de projection matérielle d'un urbanisme technocratique qui se veut global, systématisé, et qui se doit de correspondre à l'idée que l'on se fait d'une société moderne. CHENAL renchérit qu'aucune autre ville qu'Abidjan ne sera pareillement l'élément promotionnel de la modernité, elle est une vitrine d'un occident implanté en Afrique, d'un libéralisme urbain qui semble réussir.

En revanche, Catherine MORAND (avril 2022, texte consulté sur le site « LE TEMPS AFRIQUE ») dans son article : « Quand les plus grandes villes du monde seront africaines » relève aussi, que Yamoussoukro, capitale politique ivoirienne, a fait l'objet promotionnel de modernité. En effet, à l'instar du choix d'Abuja au Nigeria pour désengorger Lagos, le choix de Yamoussoukro visait à décongestionner Abidjan mais aussi freiner l'exode rural qui s'intensifie en direction des régions côtières. Et rapprocher les centres de décisions du sud vers le nord (...), explique Catherine. C'est pourquoi, entre 1971 et 1982, la future capitale a drainé l'essentiel du budget d'investissement du pays. Un plan d'urbanismes avec des tracés rectilignes prévoit la construction d'ouvrages monumentaux, rivalisant d'audace architecturale et technique.

En fait, il ressort de notre étude que la présence du port Autonome, impose Abidjan, comme le principal pôle de développement de l'industrie et des services du pays. La ville regorge des principales activités économiques liées à l'industrie et au secteur tertiaire. ONU-HABITAT (2012, p.9) confirme qu'on y enregistre exactement la quasi-totalité des industries du pays notamment dans les secteurs du bâtiment, des travaux publics, de la manufacture (ouvrages métalliques, savonnerie, etc.). Cette étude est étroitement similaire aux études antérieures particulièrement celle de CHENAL sur Abidjan, la métropole. Cependant, cet article fait l'économie des problèmes de développement de la ville.

Conclusion

Abidjan est incontestablement l'une des plus importantes villes d'Afrique. C'est une métropole de niveau international. Son histoire est étroitement liée à celle du pays. Les motivations premières de sa fondation n'étaient pas administratives mais économiques. En effet, elle a été voulue dès sa fondation comme une ville-port. C'est pour son exceptionnel site lagunaire d'eau profonde qu'elle a été choisie puis dotée d'un terminus ferroviaire. De ce fait, Abidjan a été placé dès le départ sous le signe du volontarisme d'Etat, colonial puis postcolonial. Elle a été durant des décennies le lieu de projection d'un urbanisme technocratique qui s'est voulu global et qui devait refléter l'idée que l'on se faisait d'un Etat moderne. La ville devrait être la vitrine de cette modernité ; une modernité qui passe par l'autoroute, les voies rapides et autres corniches. Le projet urbain de l'après-indépendance est donc celui de la modernisation. Il s'agit de donner confiance aux investisseurs en jouant sur l'image de la ville, une image qui fait appel à l'Occident, à la prospérité et au dynamisme économique. Cependant, la ville a de grosses difficultés à absorber dans de bonnes conditions l'afflux de populations nouvelles. Les équipements, les services, les réseaux divers et les emplois salariés suivent difficilement le rythme de l'accroissement démographique et spatial. Malgré les nombreux, trop nombreux peut-être plans d'urbanisme, d'études et de décisions politiques, la situation d'Abidjan demeure complexe, comme celles des autres grandes villes d'Afrique (Chenal, 2009, p.126).

Références bibliographiques

1. ANTOINE Philippe et HERRY C, 1983, « La population d'Abidjan dans ses murs », *Dynamiques urbaines et évolution des structures démographiques entre 1955 et 1978, Cahiers de l'ORSTOM*, série Sciences Humaines, ORSTOM, vol. XIX, n° 4, pp371-395.
2. ANTOINE Philippe, DUBRESSON, MANOU-SAVIAN A, 1987, *Abidjan « côté cours »*, Paris, Karthala-ORSTOM, 274p.
3. ARMAND M, 1984, *Abidjan: structures urbaines et différenciations sociales*, « thèse de Doctorat de 3^e cycle », Université d'Aix Marseille II, Institut de géographie, Aix-en-Provence, 313 p.
4. ATTA Koffi, 1994, *Diagnostic environnemental d'Abidjan*, Abidjan, Université de Cocody, Vol 4, Synthèse et recommandations, 91p.
5. Dominique COURET, 1997, *Territoires urbains et espace public à Abidjan ; « quand gestion urbaine et revendications citoyennes composent... »*, N°23, pp 430-458.
6. DUREAU F, 1985, *Migration et urbanisation, le cas de la Côte-d'Ivoire*, « Thèse de Doctorat de 3^e cycle », Université Paris I, Institut de Démographie, Paris, 654 p.

7. Fraternité-Matin, 1978, *Abidjan, métropole moderne*, Abidjan, édition spéciale, 198p.
8. GNAMBA Yao, 2014, « Rétrospective de l'aménagement du territoire en Côte d'Ivoire: le cas d'Abidjan », *Revue Canadienne de Géographie Tropicale*, Université Laurentienne, Canada, CGT (En ligne), ISSN : 2292-4108, Vol. 1(1) : 36-48.
9. Haeringer Philippe, 1969, « Structures foncières et création urbaine à Abidjan », extrait de *cahiers d'études africaines*, vol. IX, N° 34, 1969, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, pp.219-270.
10. Haeringer Philippe, 1982, « l'habitat à Abidjan », revue *Urbanisme*, France, n°1626, ORSTOM, Paris, pp89-94.
11. Haeringer Philippe, 1985, « 25 ans de politique urbaine à Abidjan où la tentation de l'urbanisme intégral », *Revue politique africaine*, n° 17, Karthala, Paris, pp.20-40.
12. INS, 2014, *RGPH : répertoire des localités, District Autonome d'Abidjan-Côte d'Ivoire*, 18p.
13. JAILLET MC, 1993, « La ville au seuil d'elle-même », recomposer la ville, numéro hors série de *Urbanisme*, 10, 1993, pp.7-8.
14. Jérôme Chenal et al, 2009, « Abidjan, la Métropole », Lausanne, Les éditions du LASUR, pp.114-128.
15. JICA et MCLAU, 2015, *Projet de Développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, rapport final(SDUGA), rapport final, Côte d'Ivoire, Volume II. 508p.*
16. Kassi Irène –Djodjo, 2010, « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Revue de géographie de Bordeaux, France, n°251, pp391-402.
17. Mémorial de la Côte d'Ivoire, 1987, *La côte d'Ivoire Coloniale, éditions Ami Abidjan*, 298p.
18. Ministère du plan et du développement et BNETD, 2008, *Atlas des villes de la Côte d'Ivoire*, 137p
19. ONU-Habitat, 2012, *Côte d'Ivoire: profil urbain d'Abidjan*, Nairobi-Kenya, Programme des Nations unies pour les établissements humains, 46p.
20. Youssef Meite, 2014, *Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire)*, « thèse unique », Strasbourg, Université de Strasbourg, 272p.