

# LA DIFFICILE GESTION DE LA VILLE MACROCEPHALE D'ABIDJAN

DR. KAMAGATE SANALIOU, MAITRE-ASSISTANT  
INSTITUT DE GEOGRAPHIE TROPICALE, UNIVERSITE F. HOUPHOUËT-BOIGNY  
(ABIDJAN, COTE D'IVOIRE) *ksanaliou@yaboo.fr*

## Résumé

*L'urbanisation de l'Afrique de l'ouest a consacré le rôle prépondérant des villes capitales dans le dispositif urbain national. C'est le cas d'Abidjan qui se caractérise par une forte concentration des personnes et des activités. Les autorités publiques éprouvent alors des difficultés dans la gestion de cette ville macrocéphale.*

*Afin de mieux décrypter ces défis, cette étude réalisée à partir d'une synthèse de sources secondaires et d'une observation du paysage urbain a permis de dresser un tableau critique du fait urbain dans la capitale économique ivoirienne. Les résultats indiquent que la forte concentration d'hommes et d'activités dans la métropole abidjanaise entraîne de multiples conséquences que les gestionnaires de la cité peinent à réguler. En effet, les communes de la ville, des plus huppées aux plus populaires, sont confrontées à des problèmes structurels et conjoncturels qui sont ressentis à travers la détérioration du cadre de vie urbain, la crise de logements et de la mobilité urbaine, l'insalubrité et l'insuffisante offre des services sociaux et des équipements collectifs de base.*

**Mots clés :** *Abidjan, macrocéphalie, gestion urbaine, crise urbaine, cadre de vie.*

## Abstract

*The urbanization of West Africa has enshrined the leading role of capital cities in the national urban system. This is the case of Abidjan which is characterized by a high concentration of people and activities. The public authorities then have difficulties in the management of this macrocephal city.*

*In order to better decipher these challenges, this study, based on a synthesis of secondary sources and field observations, provided a critical picture of the urban fact in the Ivorian economic capital. The results of the study indicate that the high concentration of men and activities in the Abidjan metropolis thus has multiple effects that the managers of the city struggle to regulate. Indeed, the municipalities of the city, from the most exclusive to the most popular, are confronted with structural and cyclical problems that are felt through the deterioration of the urban living environment, the housing crisis and urban mobility, the insalubrity and insufficient provision of social services and basic amenities.*

**Key words:** *Abidjan, macrocephaly, urban management, urban crisis, living environment.*

## Introduction

Depuis leur accession à l'indépendance, les pays africains se sont engagés dans un processus d'urbanisation accéléré, d'un taux continental de 40 % en 2015. Selon les projections de l'ONU-HABITAT (2010, p. 136), ce sont 60% de citoyens qui peupleront les villes africaines en 2050. La croissance moyenne annuelle de la population urbaine de l'ordre de +4,5 % depuis les années 1980 demeure en effet l'une des plus élevées au monde. La dynamique de développement enclenchée depuis l'époque coloniale et

accentuée par les politiques de souveraineté nationale a renforcé le maillage urbain et conféré un poids excessif aux villes capitales. En effet, ces métropoles ont été propulsées au premier plan dans la hiérarchie urbaine nationale sous l'effet conjugué d'une forte croissance démographique, d'une concentration du pouvoir politique et des principales activités économiques (DUBRESSON, 1999, p 54). Face à la complexité des enjeux de développement et l'amenuisement des ressources publiques, les grandes métropoles sont de plus en plus confrontées à des problèmes d'aménagement et de préservation d'un modèle urbain original (CARRIERE, 2002 ; p.9-20). Leurs gestionnaires font alors face à d'énormes défis de gouvernance. Les métropoles ouest-africaines sont ainsi en crise (FRELAND, 2016, p.1).

La ville d'Abidjan connaît cette tendance macrocéphalique faisant d'elle le méga pôle de développement urbain. En effet, son érection en capitale politique et économique du pays en 1960 a concentré l'essentiel des investissements publics et privés. Cette hypertrophisation de la ville dans le dispositif national urbain se caractérise par une concentration croissante de la population, des activités économiques et des fonctions de commandement (KAMAGATE 2018, p 6). Sa population est passée de 951216 habitants en 1975, à 4.395.243 habitants en 2014 (RGPH, 2014, p.44). Ce qui va à l'évidence poser des problèmes de gestion dans un contexte national marqué par une longue conjoncture socio-économique. Quels sont alors les défis auxquels font face les autorités publiques dans la gestion de cette entité macrocéphale du système urbain ivoirien ?

Cette étude vise à montrer l'échec des politiques publiques dans la planification et la régulation urbaine.

## **Méthodologie**

### **Cadre opératoire**

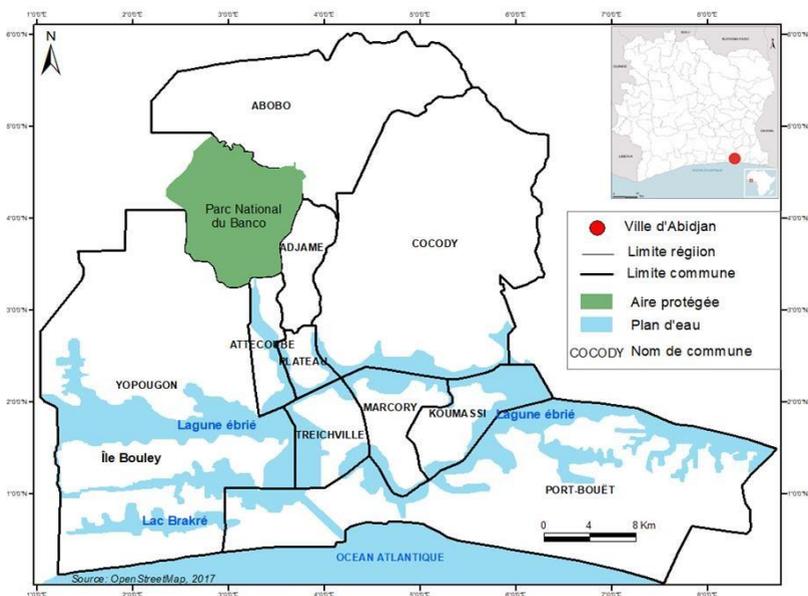
Le parti pris théorique, issu des courants de pensée critique de l'urbanisation, découle des théories classiques ayant abordé " l'ingouvernabilité des métropoles ", c'est à dire l'échec des politiques publiques en matière de gouvernance urbaine. Pour certains sociologues, politologues ou géographes, les métropoles sont des espaces en crise, des réseaux fragiles et incomplets ; des espaces porteurs et créateurs d'inégalités et de ségrégations spatiales, des lieux de vie peu fournis en services et en infrastructures de base. Ces dysfonctionnements sont à la base du concept de "désordre urbain" que François RANGEON (1997 ; p.137) définit en ces termes : « Par *désordre*, on entend communément soit un défaut d'ordre (un ensemble d'éléments hétéroclites non reliés entre eux par un principe logique cohérent et intelligible) soit une perturbation de l'ordre existant due à un dysfonctionnement interne ou à une contestation externe ». Mais ce désordre n'est pas

nécessairement un obstacle au développement urbain, la ville étant selon l'école de Chicago une recherche d'équilibre entre un ordre rassurant et un désordre perturbateur. Chaque ville contribue ainsi par sa propre histoire à produire des désordres spécifiques. C'est cela que cette étude tentera de montrer tout en insistant sur les différentes crises que rencontre la capitale ivoirienne du fait de son gigantisme et de l'inappropriation des politiques de gouvernance publique.

### Cadre d'étude

La ville d'Abidjan, objet de cette étude, fut la capitale politique et économique du pays depuis l'époque coloniale jusqu'en 1984 où elle fut dépossédée de la fonction politique au profit de Yamoussoukro. Le transfert de la capitale n'étant toujours pas effectif, elle continue de cumuler les fonctions politiques et économiques. Abidjan compte 10 communes réparties en deux zones séparées par la lagune ébrié : Abidjan Nord (Abobo, Adjamé, Cocody, Plateau, Attécoubé et Yopougon) et Abidjan Sud (Treichville, Marcory, Koumassi et Port-Bouët). Abidjan est située au Sud de la Côte d'Ivoire en bordure de l'Océan Atlantique entre 5 ° et 5°50' latitude nord, 3°80' et 4°20' longitude ouest (figure n°1).

Figure 1 : Localisation de la ville d'Abidjan



La côte marine abidjanaise est formée dans des cordons littoraux parallèles, orientés d'Ouest en Est, isolant la lagune ébrié de l'océan Atlantique. Ces cordons forment une plaine basse, monotone et étroite. La ville bénéficie d'un climat de type subéquatorial, chaud et humide avec une alternance de saisons des pluies et saisons sèche. Les précipitations sont abondantes (>1500 mm d'eau/an) et les températures se situent autour de 27°C.

### **Méthode de collecte et de traitement des données**

Des données quantitatives et qualitatives ont été mobilisées à travers trois grandes techniques d'enquête. La conduite de cette étude a d'abord nécessité le recours à une documentation variée, issue des travaux de chercheurs et de structures techniques. Les informations recueillies sont relatives à l'urbanisation physique, à la planification et à l'aménagement ainsi qu'aux problèmes urbains. Des données statistiques issues de certains ministères techniques ont permis d'évaluer la couverture urbaine en équipements collectifs de base notamment dans les secteurs de l'éducation et de la santé. La seconde technique est celle de l'observation directe. En effet, en tant que résident, nous avons pu observer durant des décennies les problèmes de fonctionnement de la ville. Cette riche expérience a servi à conduire cette étude, qui fait suite à d'autres recherches que nous avons menées sur la ville d'Abidjan. Enfin, des entretiens ont eu lieu avec des responsables administratifs et techniques ayant en charge la gouvernance urbaine. Il s'agit du directeur de l'assainissement du Ministère de la Construction et de l'urbanisme, d'un responsable du ministère de la Salubrité, de l'environnement et du développement durable, du responsable du service technique du district d'Abidjan et de ceux de cinq communes sur les dix que compte la ville : Cocody, Port-Bouët, Treichville, Yopougon et Abobo. Le critère de choix des communes était la situation géographique et la taille.

Les données recueillies ont fait l'objet de traitement analytique, statistique et cartographique. Les logiciels Word et Excel ont permis la saisie des informations et leur structuration. Le traitement statistique a abouti à la réalisation de tableaux et de graphiques. Le logiciel Adobe Illustrator a permis de réaliser la carte de présentation de la zone d'étude.

### **Résultats**

Les questionnaires de la ville d'Abidjan sont confrontés à cinq défis majeurs d'ordre structurel et conjoncturel. Il s'agit notamment de la crise de logements et le développement des quartiers précaires ; de la difficile gestion des ordures ménagères ; de l'assainissement du cadre de vie ; de la crise de la mobilité urbaine ; de l'offre insuffisante en équipements collectifs de base et en services sociaux

## **1- La crise de logements et le développement des quartiers précaires**

La crise de logement se pose avec acuité dans la capitale économique ivoirienne. Ses manifestations sont variées et se résument principalement à la pénurie de logements, aux difficultés d'accès à la propriété foncière, à l'augmentation du prix des loyers et à la prolifération de quartiers précaires. En effet, il y a une inadéquation entre la demande et l'offre de logements à Abidjan dont la population est passée de 951216 habitants en 1975 à 1,9 million en 1988 puis 2,8 millions en 1998 et 4,3 millions en 2014 (INS). Avec un taux de croissance urbaine supérieur à 3 %, le déficit de logements s'est considérablement accru. Il est estimé en 2018 à 400.000 par les autorités du ministère de la construction.

Prenant la pleine mesure du déséquilibre structurel dans le secteur de l'immobilier, les autorités ont lancé une vaste opération afin d'offrir aux abidjanais des "logements sociaux". Sur la période 2012-2015, le programme présidentiel de construction de logements sociaux prévoyait de réaliser 50.000 logements. De son côté, le district d'Abidjan avait aussi initié en 2011 un programme de construction de 2000 logements sociaux avec l'appui du secteur privé. Mais, toutes ces initiatives peinent à se concrétiser et le déficit en logements persiste. La faible capacité technique et financière de certains opérateurs immobiliers, les difficultés d'indemnisation des droits des propriétaires coutumiers des terrains à bâtir font partie des points de blocage à cette opération.

Face aux coûts et aux conditions financières d'accès aux opérations immobilières privées ainsi qu'à la promiscuité des logements offerts, certains demandeurs vont vers les filières traditionnelles de production foncière. Là encore que de difficultés pour accéder à la propriété foncière du fait de la lenteur des procédures administratives et de la mauvaise foi de certains détenteurs des droits coutumiers. Les conflits fonciers sont alors récurrents à Abidjan. Ils opposent souvent des groupes d'autochtones se réclamant chacun la propriétaire coutumière d'une même parcelle, des acquéreurs aux propriétaires terriens ou des acquéreurs entre eux.

La crise de logements se traduit également par l'augmentation des coûts et des conditions d'accès aux logements locatifs détenus par les particuliers ou des structures privées comme l'a si bien révélé l'étude nationale prospective " Côte d'Ivoire 2040" (encadré 1)

### Encadré 1

Au plan du logement et de l'habitat, les populations affirment qu'il est difficile de trouver un logement en Côte d'Ivoire (77%) à cause principalement des loyers (63%) et de la caution (28%) jugés élevés. Même si elles trouvent relativement satisfaisante la qualité des logements (53% contre 41%), elles jugent néanmoins que la situation du logement s'est dégradée avec le temps (57%).

Pour satisfaire la demande de logement en quantité et en qualité, les populations suggèrent pour le futur, d'encourager la promotion immobilière (55%), et de construire suffisamment de logements sociaux (26%).

Etude Nationale Prospective " Côte d'Ivoire 2040 " | Rapport final, P. 50

Face aux difficultés de logements, le processus d'urbanisation a consacré l'émergence de plusieurs quartiers précaires en marge de toute planification. L'ONU-habitat a dénombré 137 quartiers précaires dans les communes du district d'Abidjan. Ces derniers couvrent environ 2% de la superficie du District et 20 % de ses habitants (PNUD : 2013, p1). Il s'agit de quartiers non viabilisés caractérisés par l'illégalité et l'anarchie des installations, des difficultés d'accès aux services sociaux de base (éducation, santé, eau, électricité...), des problèmes d'assainissement, l'insuffisance voire l'absence de voirie et réseaux divers ainsi que des conditions difficiles de vie. Ces quartiers sont parfois localisés sur des sites à risques : ravins, bas-fonds, marais, fortes pentes, cuvettes, dessous des lignes de hautes tensions électriques. Habités majoritairement par des populations à faibles revenus, les quartiers précaires abritent aussi bien des nationaux que des étrangers.

Afin de prévenir les catastrophes naturelles et minimiser les risques liés aux pluies diluviennes que connaît Abidjan, l'administration publique a décidé en 2013 dans le cadre du plan d'organisation des secours (ORSEC) de la démolition de 52 quartiers précaires identifiés comme potentiellement dangereux (tableau 1). Ils sont repartis dans les communes d'Abobo, d'Adjamé, de Cocody, d'Attécoubé et de Yopougon.

*Tableau 1: Liste des quartiers précaires d'Abidjan à démolir dans le cadre du plan ORSEC*

<b>COMMUNE DE YOPOUGON</b>	<b>COMMUNE D'ADJAMÉ</b>	<b>COMMUNE DE COCODY</b>
Zone industrielle (face ferraille route MACA-Monekoa)	Watt-city	Gobelet (CMA-7eme tranche)
Yaossehi-Sideci annexe – Yopougon Koute	La paix 1	Gobelet (Dar es Salam)
Mamie Faitai Saint –Pierre	La paix 2	Gobelet (Chicago)
Koweit	La paix 3	Gobelet (bougouni)
Niangon continu jusqu'à la lagune	Sodeci-Soleil H	Gobelet (Obama)
Banco, ancienne route de Dabou	Sonitra	Gobelet (Mirador)
<b>COMMUNE D'ATTÉCOUBÉ</b>	Dubai 1	Gobelet (Tingroh)
Sebroko	Dubai 2	Gobelet (Boston)
Nemantoulaye	Dialogue (ex casse)	Gobelet (CMA APSA)
CFI	Azito	Danga (danga-basfond)
Agban-attié	Paillet extension	II Plateaux (Agban zoo)
Attécoubé 3	HMA Djiguissème.	
Gbebouto	Israel Yao Buo.	
Santé 3		

*Ministère de la Construction, du Logement, de l'Assainissement et de l'Urbanisme, 2013*

## **2-La difficile gestion des ordures ménagères**

La qualité du cadre de vie des populations abidjanaises s'est progressivement dégradée au fil des ans. Le poids démographique croissant avec l'augmentation des biens de consommation ont accru le volume des ordures ménagères dans un cadre urbain qui ne cesse de s'étendre. Le constat de la dégradation du cadre de vie est général à toutes les

communes du district où des pans entiers des artères et des carrefours sont occupés par des commerçants ambulants et des vendeurs à la sauvette qui jettent leurs ordures à même le sol. Ces déchets ne sont pas régulièrement nettoyés et contribuent à la dégradation de l'environnement. C'est tout le système de ramassage des ordures ménagères qui est en panne comme l'atteste les changements institutionnels dans la filière (tableau 2).

*Tableau 2: Evolution du système de gestion des ordures ménagères à Abidjan*

Institutions de pilotage		Politique de financement	Structure de ramassage des ordures	
Année	Acteurs		Année	Entreprises
1960-1980	Mairie centrale d'Abidjan / (DCGTX)	Etat central	1960 à 1992	SITAF
1980-2007	District Abidjan et Communes	Collectivités décentralisées	1992 à 1999	ASH
2008-2016	ANASUR	Financement participatif Etat	1999 à 2018	Libéralisation du secteur
2017-2019	ANAGED	(FFPSU) - Population (TEOM-2,5 F/ KWh/ ménages	2019	

*Source : Kamagate, 2018*

Les autorités peinent à l'évidence à trouver un système de gestion idoine des déchets car les différents changements d'acteurs institutionnels et techniques n'ont pas encore produit les résultats escomptés. A l'accession du pays à l'indépendance, le pilotage institutionnel a d'abord impliqué directement l'Etat central qui a par la suite de l'étalement de la ville délégué la maîtrise d'œuvre à la mairie centrale d'Abidjan, à la Direction et Contrôle des Grands Travaux (DCGT), puis au district d'Abidjan et aux communes (2003 à 2007). En 2008, la gestion fut confiée à l'Agence Nationale de la Salubrité Urbaine (ANASUR). Cette structure fut remplacée en 2017 par l'Agence

Nationale de Gestion des Déchets (ANAGED). Autorité de régulation des déchets de toutes natures, l'ANAGED intervient dans la concession du service public de collecte et de traitement des ordures ménagères. Elle concède à des organismes privés les services de précollecte, de collecte, de transport et de mise en décharge des déchets.

La création de l'ANAGED vise à améliorer la gouvernance en matière de salubrité et à renforcer l'efficacité d'action sur le terrain. Pour cela, le District d'Abidjan a été divisé en trois secteurs : Abidjan Nord-Est (Abobo, Anyama, Bingerville, Cocody, le Plateau), Abidjan Nord-Ouest (Adjamé, Attécoubé, Yopougon et Songon) et Abidjan Sud (Koumassi, Marcory, Port-Bouët, Treichville).

Plusieurs ministères ont successivement été impliqués dans l'élaboration de la politique nationale de gestion des ordures ménagères : Ministère des Travaux Publics et des transports ; de la santé et de l'hygiène publique ; de la ville et de la salubrité urbaine. Le ministère en charge de l'économie et des finances intervient également dans le circuit pour le règlement des factures des prestataires.

L'Etat a de tout temps concédé le ramassage des ordures à des entreprises privées.

Les premiers opérateurs ont eu le monopole de cette activité : la SITAF (Société Industrielle de Transport Automobile Africaine) de l'indépendance jusqu'à 1992 et la Société ASH de 1992 à 1999. Face aux difficultés dans l'accomplissement du cahier des charges, plusieurs entreprises agréées ont fait leur apparition dès 1999 sur des zones bien précises.

La défaillance des acteurs publics et privés, a entraîné le développement d'un secteur informel avec les précollecteurs (des particuliers ou des organisations coopératives) travaillant à leur compte ou au compte des opérateurs agréés lorsque ces derniers n'arrivent pas à couvrir les secteurs inaccessibles à leurs véhicules de ramassage. Les précollecteurs utilisent généralement du matériel non adapté en faisant du porte à porte: seau, brouette, tricycle, cuvette, sachet, récipient usager.

Les entreprises prestataires ont souvent cessé le travail pour des raisons d'arriérés de paiement par l'Etat. Cette situation a été très souvent à la base de l'entassement des ordures ménagères dans les espaces publics et de la prolifération des dépôts sauvages. En cause, le système de gouvernance financière de la filière. En effet, avec la forte croissance démographique et spatiale de la ville, le coût de la collecte des ordures ménagères subit régulièrement une hausse que les caisses de l'Etat et des structures publiques n'arrivent toujours pas à régler. Jusqu'à 1980, où la superficie d'Abidjan était de 11355 hectares, c'est l'Etat central qui supportait directement les charges de ramassage des ordures ménagères à travers la SITAF. Ensuite, le financement de la gestion des ordures fut confié aux collectivités décentralisées, notamment aux communes qui venaient d'être créées (loi n°80-1182 du 17 octobre 1980) puis au District d'Abidjan (loi n° 2001-478 du 09 août 2001). Cette option qui a coïncidé avec

la poursuite de l'étalement urbain (l'espace urbain atteint 15970 hectares en 1989) n'a pas permis de bien réguler la collecte des ordures. L'augmentation des déchets a eu pour incidence l'augmentation du coût de la collecte qui a par exemple triplé entre 1994 et 2002, passant de 3.665.141.689 FCFA à 9.247.970.213 FCFA (District d'Abidjan). Ce fut une pression énorme sur le budget du district : 53% par exemple en 2003 alors que la contribution de l'Etat était estimée à 35,71% (Kone, 2014, p.12). Outre, la subvention de l'Etat, le budget du District est financé par les contributions des communes sur la base d'un reversement d'une partie des impôts fonciers et de la patente prélevée (entre 10% et 55% des recettes selon la taille de la commune). Face à l'insuffisance des sources de revenus fiscales, les autorités instituaient une Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) de 2,5 FCFA TTC par KWh pour les ménages d'Abidjan.

De 2009 à 2017, c'est le Fonds de Financement des Programmes de Salubrité Urbaine (FFPSU) qui était chargé de réunir les ressources internes et externes au financement de la politique de salubrité urbaine et au règlement des prestataires de service de la filière par le biais de l'Agence Nationale de la Salubrité Urbaine (ANASUR). Les ressources internes du FFPSU étaient constituées de la quote-part des contributions foncières, c'est à dire 25% de l'Impôt sur le Patrimoine Foncier (IPF) et des taxes spécifiques au titre de la salubrité urbaine à savoir la Taxe de Voirie, d'Hygiène et d'Assainissement (TVHA), la Taxe rémunératoire pour l'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM), la Taxe Spéciale sur Certains Produits en matière plastique (TSCP). Deux autres ressources attendues n'étaient pas encore effectives à savoir la Taxe de Salubrité et de Protection de l'Environnement (TSPE) et la Taxe sur l'exportation de la Ferraille et des sous-produits Ferreux (TFPF). En terme de ressources externes, le FFPSU bénéficiait de dotations et subventions du budget de l'Etat ainsi que d'appuis financiers extérieurs mobilisés auprès des bailleurs de fonds. C'est ainsi que le Programme d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) financé par la Banque Mondiale a permis dès 2009 d'enlever et mettre en décharge des millions de tonnes d'ordures ménagères à travers l'opération "ville propre".

La dissolution en 2017 du FFPSU et de l'ANASUR soulève des difficultés de pilotage comme le soulève d'ailleurs le ministre de la Salubrité, de l'environnement et du développement durable (encadré 2).

## Encadré 2

Dissolution de l'ANASUR et du FFPSU : Anne Ouloto révèle le sort réservé aux employés

« L'ANASUR a été créée pour gérer le traitement des ordures, depuis la pré-collecte, jusqu'à la décharge. Et le mécanisme était fait de telle sorte que les collectivités locales étaient écartées de cette gestion. Mécontents, ces dernières ont décidé de croiser les bras, et regarder l'ANASUR se débrouiller seule. Le FFPSU qui est la structure en charge de trouver les moyens pour le fonctionnement de l'ANASUR, n'y arrivait plus. Cela a entraîné un désordre dans le secteur, avec la prolifération de structures de pré-collectes. Des structures de pré-collecte qui travaillent dans l'ignorance totale des règles élémentaires d'hygiène. Il fallait mettre de l'ordre. C'est ce qui a poussé le Gouvernement à dissoudre ces deux structures et la création l'ANAGED ».

Jean-Hubert Koffo, Afrikipresse, 09/11/2017. <http://www.afrikipresse.fr/societe>

L'un des handicaps majeurs à l'optimisation des opérations de salubrité a été le stockage des déchets de toutes sortes (déchets ménagers, industriels, chimiques, toxiques, inflammables, biomédicaux...) en un seul endroit. En effet, construite depuis 1965, la décharge publique d'Akouédo est un espace à ciel ouvert, un thalweg dont le drainage se fait vers la lagune ébrié située à proximité. La saturation de la décharge a régulièrement occasionné des désagréments et la plainte des villageois d'Akouédo qui en ont bloqué l'accès à plusieurs reprises. La décharge a ainsi été fermée durant des mois au cours par exemple de l'année 2006, 2008, 2011 ou 2015.

### 3-L'assainissement du cadre de vie

L'insuffisance, voir l'absence des ouvrages d'assainissement dans certains quartiers constitue aussi un défi pour une gestion optimale de la ville d'Abidjan de plus en plus confrontée à l'explosion démographique et spatiale. Le Schéma d'assainissement du "grand Abidjan" a vu le jour en 1974 avec pour objectifs généraux le raccordement de la totalité des zones habitées à un réseau collectif de transport des eaux usées ainsi que la protection des milieux récepteurs en général et en particulier de la lagune ébrié. La réalisation du schéma d'assainissement fut compromise car elle nécessitait de très importants investissements dans la mise en place des réseaux de drainage des eaux pluviales, de collecte et de traitement des eaux usées. Les Perspectives Décennales pour Abidjan (PDA) avaient chiffré à 11.570 millions FCFA, les investissements à réaliser durant la période 1981-1985. Cette période a coïncidé avec le début de la crise économique du fait de la détérioration des termes de l'échange. Aussi la forte évolution démographique n'a-t-elle pas été suffisamment prise en compte dans la définition des

projets d'assainissement. Des quartiers comme La Djibi (Cocody) ou Anankoua-Kouté (Yopougon) n'avaient pas été intégrés dans le schéma de planification.

Sur les trois collecteurs de base prévus dans le schéma directeur d'assainissement en vue de conduire l'ensemble des effluents de la ville à une station d'épuration située à Port-Bouët, le bilan est mitigé. Le diagnostic établi à travers le schéma directeur d'assainissement et de drainage du district d'Abidjan (Mission B Groupe Merlin \Ref. doc : 143122-ME-108-Mission B-Rapport B2-Diagnostic physique réseaux-011A.docx Page 16/159) fait ressortir de sérieux dysfonctionnements sur les différents réseaux. En effet, des anomalies ont été observées : développement non maîtrisé des réseaux tertiaires, de l'assainissement non collectif (fosse septique), des rejets d'eaux usées et vétusté des réseaux structurants. Des anomalies ont aussi été observées dans le dimensionnement et la structure du collecteur de base. L'état structurel des regards le long du collecteur de base présente également des déficits. Outre Cocody et Plateau qui présentent un meilleur état structurel des regards, la situation est jugée critique dans les autres communes. En effet, à Treichville, Marcory, Koumassi, Yopougon, Attécoubé ou Port-Bouët, la majeure partie des regards est en mauvais état. À l'absence des branchements sur les collecteurs de base, les baies de Biétri, du Banco, de Cocody, de Marcory et de Koumassi sont insalubres. Elles dégagent régulièrement des odeurs nauséabondes. Des problèmes sont aussi à relever dans plusieurs quartiers où le réseau d'assainissement est inexistant. Ainsi à l'absence d'un réseau de collecte, la plupart des unités industrielles rejettent leurs effluents dans la lagune sans traitement secondaire préalable. En outre, les caniveaux de la ville ne sont pas régulièrement curés par les mairies, d'où un amoncellement de détritiques qui finit par les rendre impraticables.

#### **4-La crise de la mobilité urbaine**

Le gonflement de la population et sa dispersion, corrélée à celle des secteurs d'activités économiques, multiplie les besoins en mobilité dans la métropole abidjanaise. Celle-ci se manifeste à travers la difficile gestion du transport collectif et la congestion des voies de circulation. A l'instar de plusieurs pays africains, l'Etat ivoirien s'est doté d'une entreprise publique de transport collectif de personnes dès l'accession à l'indépendance. Cette phase de l'Etat entrepreneur a été cependant contrariée par la conjoncture économique des années 1980 et les politiques d'ajustement structurel. En effet, l'amenuisement des ressources de l'Etat n'a pas permis de soutenir l'activité de la Société de Transport Abidjanais (SOTRA) dans la desserte des différents quartiers de la ville d'Abidjan. Seule compagnie publique de voyageurs, l'activité de la SOTRA ne couvre pas toutes les zones habitées. Cette situation est liée à l'insuffisance du parc d'autobus et à l'enclavement de certaines zones du fait de l'impraticabilité des voies d'accès. Les autobus de la SOTRA ne desservent que les quartiers qui bénéficient de voies bitumées ; du coup plusieurs secteurs de la ville sont laissés pour compte. C'est le

cas des nouveaux quartiers en voie de viabilisation. L'irrégularité des autobus ou leur surcharge sur des circuits très fréquentés laisse également de côté une bonne frange d'abidjanais.

L'offre de transport public n'a pu ainsi s'adapter au dynamisme spatial et démographique de la ville d'Abidjan. En effet, les autorités n'ont pu doter cette métropole en pleine expansion de moyens de transports adéquats à l'image des grandes métropoles du monde. Il n'y a pas de lignes de métro ou de tramway. Abidjan, avec ses 4,3 millions d'habitants (20% de la population du pays) et ses 211900 hectares a plus que besoin de moyens de transports collectifs plus innovants car le système de transport classique n'est plus adapté à son évolution. Ainsi, face aux besoins de mobilité motorisée consécutifs aux lacunes du système de transport public, le secteur des transports informels est en pleine expansion avec généralement des véhicules d'occasion : "wôrô-wôrôs" et "gbakas"<sup>1</sup>. Ce mode de transport pose cependant des problèmes. N'ayant pas été prévu dans le schéma de planification et d'aménagement urbain, il occasionne un désordre dans l'occupation des espaces. Certes, il répond aux besoins de mobilité d'une bonne partie de la population en desservant même les zones d'accès difficile ; mais il offre un service de mauvaise qualité qui impacte sur le paysage urbain. Ainsi, à l'absence de gares formelles, les chaussées et les espaces publics sont transformés en des gares de fortune. Quant aux abords des voies de circulation, ils servent au stationnement des véhicules. Les conditions d'exercice du transport informel sont des plus décriées. Ce secteur est source d'insécurité routière due à l'incivisme des conducteurs et aux véhicules défectueux utilisés pour le transport. Les véhicules contribuent également à la pollution urbaine car ils sont pour la plupart vétustes.

En outre, la densité des mouvements pendulaires entraîne de plus en plus la congestion des voies de circulation. La polarisation des activités et des services dans certains quartiers de la ville allonge les trajets et provoquent des bouchons dès les premières heures de l'aube jusqu'au coucher du soleil. Les passagers de transport public résident majoritairement dans les quartiers de Yopougon, d'Abobo, de Port Bouët et de Cocody. Ils effectuent la plupart du temps des déplacements inter communaux. Les quatre grandes artères d'Abidjan (2 x 3 voies) sont fréquemment embouteillées. Il s'agit du boulevard Valérie Giscard d'Estaing traversant la partie sud de la ville, de la voie express Adjamé-Abobo, de l'Autoroute du Nord menant à Yopougon et du boulevard François Mitterrand joignant Cocody et Bingerville.

---

<sup>1</sup> wôrô -wôrô : véhicules personnels, très souvent en mauvais état, qui jouent le rôle de taxis collectifs.

Gbaka : terme populaire à connotation péjorative désignant des minicars de capacité inférieure à 45 places qui assurent le transport collectif.

La spécialisation de certains quartiers influe aussi sur la gestion de certaines artères et places publics. C'est le cas du Plateau qui par sa fonction administrative, politique et financière constitue une place centrale dans le dispositif urbain national. En effet, siège de l'appareil d'Etat (présidence, primature, parlement, conseil économique et social, ministères...), des institutions internationales et des structures financières ; ce quartier reçoit quotidiennement des milliers de visiteurs le jour. L'insuffisance de parkings aménagés rend difficile le stationnement des véhicules. Les chaussées sont constamment prises d'assaut et aux heures de pointe la mobilité motorisée est très réduite. Bon nombre d'automobilistes préfèrent, une fois leur voiture garée, faire tout le reste des courses à pied. La zone du Port Autonome d'Abidjan et de la gare routière d'Adjamé constituent également des points critiques. Les voies d'accès sont régulièrement bouchées par le flux de personnes et la densité du trafic des véhicules. Face aux problèmes des embouteillages sur les principales artères de la ville, l'Office de la Sécurité Routière (OSER) a identifié les causes, les conséquences et les solutions. D'une manière générale, les responsabilités sont partagées entre l'Etat et la population qui adopte de plus en plus des comportements inciviques. Parmi les solutions proposées pour fluidifier le trafic routier, il y a une forte responsabilité des autorités dans la régulation du mode de gestion actuelle comme "le réaménagement du plan de circulation de la ville d'Abidjan, pour tenir compte des nouvelles exigences du trafic". Par ailleurs, dans le cadre du projet d'Appui à la Compétitivité du "Grand Abidjan", les études recommandent la construction d'échangeurs sur les principaux carrefours afin de diminuer les embouteillages (PACOGA 2016, p 5- p23).

## **5- L'insuffisante offre des équipements collectifs de base et des services sociaux**

La concentration de la population à Abidjan entraîne une pression sur les équipements et infrastructures de base qui ne suivent toujours pas l'évolution démographique. La problématique de l'accès aux services sociaux et aux équipements collectifs de base touche plusieurs secteurs. Malgré, les efforts entrepris par l'Etat et les collectivités municipales, la couverture des besoins des populations en équipements de base est loin d'être satisfaite. Les domaines de la santé et de l'éducation permettent d'analyser la question et de cerner l'ampleur des besoins. Au plan sanitaire, l'offre de soins en matière d'infrastructures est insuffisante dans l'agglomération abidjanaise. Les régions sanitaires d'Abidjan ont en effet des ratios population par établissement sanitaire très élevés. En effet, les établissements sanitaires de premier et de second niveau s'avèrent en deçà des normes de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). En 2016 par exemple, les districts sanitaires d'Abidjan avaient des ratios population par Etablissements Sanitaires de Premier Contact (ESPC) variant entre 1 / 25077 habitants dans la région sanitaire de Cocody-Bingerville à 1 / 125 860 habitants dans celle de Treichville et Marcory alors

que la norme OMS était d'un (01) ESPC pour 10.000 habitants. Au plan national, le ratio était de 1 ESPC pour 12006 habitants.

Quant aux Hôpitaux de référence du niveau secondaire, notamment les Hôpitaux Généraux (HG) et les Centres Hospitaliers Régionaux (CHR), les ratios ne sont guère à l'avantage de la capitale économique ivoirienne (tableau 3). La norme de l'OMS (1/150 000 habitants) n'est pas respectée. En effet, Abidjan a une faible couverture en infrastructures sanitaires de ce niveau. Ses différentes régions sanitaires ont des ratios supérieurs à la norme de l'OMS. Les ratios varient en effet de 1/144 195 à Cocody et Bingerville à 1/441 671 au niveau d'Abobo Ouest.

*Tableau 3 : Répartition des ratios population par établissement sanitaire*

<b>REGIONS SANITAIRES</b>	<b>Ratio population par ESPC</b>	<b>Ratio population / hôpitaux de références</b>
ABOBO EST	82 814	165 627
ABOBO OUEST	49 075	441 671
COCODY-BINGERVILLE	25 077	144 195
KOUMASSI - PORTBOUET - VRIDI	65 212	456 481
TREICHVILLE -	125 860	188 790
MARCORY ADJAME- PLATEAUATTECOUBE	36 165	229 043
YOPOUGON EST	54 666	-
YOPOUGON OUEST	18 446	147 565
<b>National</b>	<b>12 006</b>	<b>-</b>
<b>norme OMS</b>	<b>10 000</b>	<b>150 000</b>

*Source : MENET-DSPS/Rapport d'Analyse Statistique Scolaire 2016-2017*

Le même constat est de mise au niveau de l'éducation nationale. En effet, la capacité d'accueil des établissements scolaires publics d'Abidjan est insuffisante par rapport à la démographie scolaire. L'offre éducative dans les différents niveaux et cycles de l'enseignement primaire et secondaire est quantitativement et qualitativement

déficiente. Le ratio élèves/salle de classe (RES) qui permet de mesurer le niveau d'adéquation entre l'offre éducative et la population scolarisée ne respecte pas les normes de l'UNESCO. Dans le cycle primaire, la taille moyenne des classes est de 40 élèves selon la norme internationale. Mais l'on enregistre dans les différentes Directions Régionales de l'Education Nationale et de l'Enseignement Technique (DRENET) d'Abidjan un ratio de 43 (DRENET Abidjan 1) à 48 (DRENET Abidjan 4) élèves par salle de classe en 2016-2017 (MENET-DSPTS, 2017). Ces ratios sont plus élevés que la moyenne nationale qui est de 41 élèves par salle de classe. Les écoles primaires publiques d'Abidjan sont ainsi confrontées à une surcharge des classes. Le phénomène des effectifs pléthoriques est aussi vécu dans les lycées et collèges. En effet, dans le premier cycle du secondaire général public, les classes de la DRENET d'Abidjan sont surchargées avec des ratios variant de 1/136 (Abidjan 2), 1/145 (Abidjan 3), 1/125 (Abidjan 4) et 1 / 96 (Abidjan 1).

## Discussion

Cette étude a mis en lumière les défis que pose l'urbanisation galopante de la mégapole abidjanaise. Les problèmes sont de plusieurs ordres : structurels et conjoncturels. Certains auteurs qui ont travaillé sur la question ont aussi abordé les difficultés de gestion de cette métropole.

Concernant la crise de logements et le développement des quartiers précaires, l'étude de Kanga J.J., (2014, p 181) rejoint la nôtre car il indique que les besoins du marché immobilier abidjanais, corrélativement au nombre de nouveaux ménages sont d'environ 22.000 unités d'habitation par an. L'incapacité de l'Etat à offrir des logements à la population de la ville d'Abidjan est aussi confirmée par Yapi D. (2000, p 12) qui soutient qu'en plus des insuffisances politiques, le rythme de croissance de la ville d'Abidjan engendre une crise de l'habitat. Ce que confirme l'ONU Habitat (2010 p 96) qui montre que le déséquilibre entre l'offre de logement et la demande entraîne une augmentation du coût des loyers, conduisant les moins nantis à s'orienter vers les quartiers précaires. A travers ce constat, l'ONU Habitat montre que les difficultés d'accès aux logements planifiés sont à l'origine de la prolifération de l'habitat spontané et de la naissance des quartiers précaires. Atta K. et al. (2015, p.196) sont du même avis. Ils révèlent que les populations ivoiriennes habitent de plus en plus dans les quartiers précaires de Jean Folly à Port-Bouët (52%), Zoe Bruno à Koumassi (65%) et Sagbé à Abobo (60%). Par ailleurs, le Comité National de l'Habitat (2016 p.38) souligne que l'apparition des bidonvilles dans la plupart des villes est due à l'exode rural, à l'absorption des villages traditionnels périphériques et à la spéculation foncière.

Un autre défi qui se présente dans la gestion de la macrocéphalie abidjanaise est la difficile gestion des ordures ménagères et de l'assainissement du cadre de vie. Ces

problèmes résultant de la forte croissance spatio-démographique et de l'inadaptation des politiques publiques sont partagés par Brisoux L. et *al.* (2018 p.8). Ces derniers soulignent que la forte démographie a eu pour conséquence l'évolution de la production de déchets de 9,4% entre 2015 et 2018 dans la capitale économique ivoirienne. L'incapacité des pouvoirs publics à collecter ces déchets est aussi mis en exergue par ces auteurs qui situent à 48 %, la proportion de ménages abidjanais abonnés au service des précollecteurs. Selon, Wais A. (2002, p.21), cette situation est le reflet de plusieurs villes africaines avec des taux de collecte des ordures variant entre 55% et 75%.

Au niveau de l'assainissement des quartiers, l'insuffisance des actions de l'Etat ou des collectivités municipales est aussi partagée par Attahi K., (1995, p. 19) qui dénonce la faiblesse du système d'assainissement collectif dans la ville d'Abidjan. Le dispositif existant reste dominé par des ouvrages autonomes, principales sources de pollutions diffuses, difficilement maîtrisables. 55% des ménages utilisent ainsi le système d'assainissement individuel provoquant des problèmes d'évacuation des eaux usées dans les rues et les caniveaux. En outre, le taux de collecte des ordures ménagères sur la période 1990-2009 se situe entre 24 et 65% dans le district d'Abidjan (N'guettia Kouakou Ives, p.63).

L'urbanisation d'Abidjan a aussi entraîné un étalement des sites habités et des lieux de travail. Les actions de l'Etat dans l'amélioration de la mobilité des citoyens se sont avérées insuffisantes. L'analyse faite par Dihouegbeu D. (2012 p.120) atteste également de cet état de fait. En effet, il montre que les longues distances entre les domiciles et les lieux d'emplois accrues par l'extension continue de la ville engendrent des problèmes de mobilité. La desserte des lignes de transport est déficiente avec un secteur formel qui n'arrive pas à répondre aux besoins de cette forte demande de déplacement de la population. L'INS (2013, p 36) indique aussi que seulement 5,6% et 3,2% des déplacements intra-urbains sont assurés par les bus de la SOTRA et les véhicules personnels. D'autres études similaires ont montré que ces problèmes ne sont pas singuliers à la capitale économique ivoirienne. En effet, la croissance rapide, l'insuffisance et la vétusté des infrastructures de transport constituent un réel obstacle pour les populations vivant à la périphérie des métropoles africaines (Sakho P. et al, 2018, p.10). A Bamako par exemple, le temps de parcours entre les quartiers de la rive gauche et ceux de la rive droite du fleuve est passé de 10-15 mn environ à 40-50 mn dans les périodes de pointe, due à la congestion du trafic urbain (Banque Africaine de Développement, 2014, p.36).

En outre, l'évolution démographique de la ville d'Abidjan est en inadéquation avec le rythme des infrastructures socio-collectives. Ce qui constitue également un obstacle à l'amélioration des conditions de vie dans cette métropole. Outre, les secteurs de l'éducation et de la santé analysés dans cette étude, le déficit des infrastructures

concerne aussi d'autres secteurs sociaux tels que l'eau et l'électricité. Pour Madio F. et al, (2016, p27), la couverture de l'alimentation en eau de la ville d'Abidjan estimée à 75 % avant 2002 a baissé à 56 % après la crise de 2002. Les réseaux d'électricité urbaine sont déficients, ce qui contraint les habitants à avoir recours à des raccordements informels et illégaux, mettant en péril leur sécurité. Kra K. (2014, p.94) constate cependant que le déficit des infrastructures socio-collectives est plus perceptible dans les quartiers périphériques et précaires d'Abidjan. Analysant la crise des infrastructures urbaines, l'ONU Habitat (2010, p29) estime que les investissements ne suivent généralement pas les paramètres requis pour répondre aux besoins de la population urbaine en pleine croissance.

## **Conclusion**

Cette étude a permis de mettre à nu les difficultés de gestion liés à la macrocéphalie urbaine. La dynamique de la métropole abidjanaise à travers la concentration de la population, du pouvoir politique et des principales activités économiques a rétroagit positivement sur la planification et l'aménagement urbain en amplifiant les déséquilibres. La ville est ainsi confrontée à des défis majeurs du fait de la pression démographique exercée sur les équipements collectifs de base. L'étalement urbain participe également aux dysfonctionnements constatés dans le système de gouvernance. Le modèle urbain génère ainsi des problèmes d'assainissement, de salubrité avec l'accumulation de déchets, de transport en commun, de surcharge des équipements et infrastructures de base sans oublier les déficits en logements. Les autorités publiques ne sont pas parvenues à contrôler et organiser la croissance urbaine. Pourtant, la métropolisation sans cesse croissant de la ville d'Abidjan appelle à un pilotage institutionnel innovant afin de mieux planifier les stratégies d'intervention.

## **Références Bibliographiques**

ATTA KOFFI, KONE MOUSSA, KRA KOUADIO JOSEPH, 2015 : La nouvelle configuration de l'habitat dans les quartiers précaires d'Abidjan: cas de Jean Folly, Zoe Bruno et Sagbé. European Scientific Journal May 2015, édition vol.11, p191-203

ATTAHI KOFFI. ,1995 : Le problème des déchets à Abidjan et son fondement historique, BNETD, Abidjan. 29 p.

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT, 2014 : Mali, note sur le secteur des transports, 66p.

BRISOUX LUCIE Et ELGORRIAGA PIERRE, 2018 : Les enjeux de la gestion des déchets à Abidjan, La vitrine de la Côte d'Ivoire face aux défis de l'insalubrité, Rapport d'expertise Année 2017 – 2018, 57 p.

CARRIERE JEAN-PAUL ,2002 : *Introduction et présentation l'émergence du "projet urbain" en Méditerranée. In Villes et projets urbains en Méditerranée. Tours : Presses universitaires François Rabelais, 2002 pp.9-20.*

DIHOUEGBEU DEAGAI PARFAITE, 2012 : Le Logement économique à Abidjan. Thèse unique de doctorat en géographie Université Felix Houphouët Boigny de Cocody, 331p.

DUBRESSON ALAIN, 1999 : Les grandes villes africaines : trois questions sur le futur urbain du continent. In: L'information géographique, Année 1999, ~~63-2~~, pp. 51-64

FRANÇOIS RANGEON, 1997 : Désordres Urbains, p.137-144 in Désordre(s), centre universitaire de recherches administratives et politiques en Picardie, 440 p.

FRELAND FRANÇOIS XAVIER ,2016 : Afrique de l'Ouest : votre ville change, et vous ? p.1

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE 2013 : Enquête sur la demande de transport dans le grand Abidjan : enquête ménage, 64p.

JEAN-HUBERT KOFFO, 2017 :Afrikipresse, 09/11/2017 ,<http://www.afrikipresse.fr/societe>

KAMAGATE SANALIOU, 2018 : Radioscopie d'une ville macrocéphale du territoire ivoirien: Abidjan in Regard Suds, Numéro Spécial, Décembre 2018, ISSN 2414-4150, pp 5-20

KANGA JEAN-JACQUES, 2014 : Développement de la promotion immobilière dans l'agglomération d'Abidjan: désengagement de l'Etat et privatisation de la production de l'espace urbain. Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 2014.Français, 335 p.

KONE BASSEMEMORY, 2014 : Analyse de la communication en appui au programme de gestion des ordures ménagères du district d'Abidjan (Côte d'Ivoire), communication en question, n° 3, 2014, 20p.

KRA KOUADIO EUGENE, 2014 : Elections et développement local, de l'espoir à l'illusion : l'exemple des quartiers précaires de Yopougon, Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 1, 2014, p.83-95.

MADIO FALL et COULIBALY SOULEYMANE, 2016: L'urbanisation diversifiée ; le cas de la Côte d'Ivoire, Edition Banque mondiale, 209 p.

MENET-FP / DSPS, 2017 : Rapport d'analyse statistique du système éducatif en 2016-2017, 128 p. Mission B Groupe Merlin \Ref. doc : 143122-ME-108-Mission BRapport B2-Diagnostic physique réseaux-011-A.docx pp.16-159.

N'GUETTIA KOUAKOU IVES, 2010 : Gestion des ordures ménagères d'Abidjan : Diagnostic. Pour l'obtention du Diplôme de Master Spécialisé Génie Sanitaire et Environnement 63p.

ONU HABITAT, 2010 : L'état des villes africaines 2010 : gouvernance, inégalités et marchés fonciers urbains, novembre 2010, Nairobi, Edition ONU Habitat, 268p

PACOGA ,2016 : Aide-mémoire mission d'identification du Projet PACOGA 5-15 décembre 2016, 25 p.

PNUD, 2013 : 20 % des habitants du district d'Abidjan vivent dans les quartiers précaires.[http://www.ci.undp.org/content/cote\\_divoire/fr/home/presscenter/articles/2013/11/28/20-des-habitants-du-district-d-abidjan-vivent-dans-les-quartiers-precaires.html](http://www.ci.undp.org/content/cote_divoire/fr/home/presscenter/articles/2013/11/28/20-des-habitants-du-district-d-abidjan-vivent-dans-les-quartiers-precaires.html)

RGPH, 2014 : Rapport d'exécution et présentation des principale résultats, 49p.

SAKHO PAPE, CHENAL JEROME, ARMEL KEMAJOU, 2018 : Villes africaines : Mobilités et transports urbains, 45p.  
[www.researchgate.net/profile/Jerome\\_Chenal/publication](http://www.researchgate.net/profile/Jerome_Chenal/publication)

WARI SALEH ALI, 2012 : Problématique de la gestion des déchets ménagers urbains de la ville de N'djamena: cas du 8ème arrondissement, Mémoire de master, Institut International de l'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement, 46 p.

YAPI DIAHOU, 2000 : Baraques et pouvoirs dans l'agglomération abidjanaise, Edition Harmattan pp 4-40