

DEVELOPPEMENT URBAIN ET MENACE D'EROSION COTIERE A ABIDJAN

Bouabre Gnoka Modeste

Enseignant-chercheur à L'Institut des Sciences Anthropologiques du développement (ISAD) UFR des Sciences de l'homme et de la Société
Université de Cocody (Abidjan) République de Côte d'ivoire

Abstract

Urbanization, in fifty years, has resulted in the Ivory Coast, major changes to the plan and organizational physiognomic country, along with the mutation of a real metropolis Abidjan in West Africa and Africa.

Yet the bright future of Abidjan is threatened by coastal erosion. There is reason to be concerned about the future of urban development and socio-economic development of the district of Abidjan. Questions about the place of the district of Abidjan in the development of the Ivory Coast are thus put into perspective. In clear, how can we situate the development of the district of Abidjan in relation to that of the Ivory Coast as a whole? How the district of Abidjan has it built in the course of history? How the geographical position of Abidjan, once socio-economic advantage, is transformed today into a real threat destructive?

History and geography have contributed significantly erect Abidjan into a true megalopolis Africa. In fact, as true accomplices in a systemic and well-orchestrated collaboration, history and geography have contributed so prodigious, urban development of part of the Ivory Coast that would be called Abidjan.

However, this becoming the glorious megalopolis septantenaire, with a strong legacy port, airport, industrial and commercial is now paradoxically threatened by what had formerly done his dual position sea and lagoon. Indeed, the devastating attacks of coastal erosion are now Abidjan in a posture of expectation, to see danger and decline.

Keywords: Urbanization, Development, Abidjan, Cote d'Ivoire, urban development, city development, coastal erosion, coastal town, city lagoon

Resume

L'urbanisation, en cinquante ans, a entraîné en Côte d'ivoire, de grandes transformations au plan physionomique et organisationnelle du pays

avec comme corollaire la mutation d'Abidjan en une véritable mégapole ouest-africaine et africaine.

Pourtant, l'avenir reluisant d'Abidjan est menacé par l'érosion côtière. On est en droit de se préoccuper du devenir du développement urbain et du développement socio-économique du district d'Abidjan. Les questions sur la place du district d'Abidjan dans le développement de la Côte d'Ivoire se trouvent donc mises en perspectives. En clair, comment peut-on situer le développement du district d'Abidjan en rapport avec celui de la Côte d'Ivoire toute entière? Comment le district d'Abidjan s'est-il construit au cours de l'histoire? Comment la position géographique d'Abidjan, jadis atout socio-économique, se mue, aujourd'hui, en une véritable menace destructive?

L'histoire et la géographie ont fortement contribué en érection d'Abidjan en une véritable mégapole africaine. En effet, comme de véritables complices, dans une collaboration systémique et bien orchestrée, l'histoire et la géographie ont favorisé de façon prodigieuse, le développement urbain de la partie de la Côte d'Ivoire qui allait être appelée Abidjan.

Cependant, ce devenir radieux de la mégapole septantenaire, grâce à un solide héritage portuaire, aéroportuaire, industriel, commercial et socioculturel se trouve aujourd'hui paradoxalement menacé par ce qui l'avait, autrefois, fait, sa double position maritime et lagunaire. En effet, les poussées ravageuses de l'érosion côtière mettent désormais Abidjan dans une posture d'expectative, voir de péril et de déclin.

Mots-clés: Urbanisation, développement, Abidjan, Côte d'Ivoire, développement urbain, développement des villes, érosion côtière, ville maritime, villes lagunaires

I. Introduction

Le développement urbain en Côte d'Ivoire a contribué depuis cinquante ans à de profondes mutations à la fois physionomique et organisationnelle du pays. Cette mutation progressive est une conséquence du développement socio-économique rendu possible en partie par la mise en place d'un bon réseau routier, des infrastructures portuaires, aéroportuaire et des autres voies de communication. La ville d'Abidjan, est érigée depuis 2001 en district. Le développement du district d'Abidjan se révèle être tributaire de son histoire et de sa situation géographique en tant que ville maritime.

Cependant, l'avancée progressive de l'érosion côtière compromet sérieusement le développement de ce district prometteur qui reste impuissant face à la destruction du quartier situé entre la route internationale Abidjan-Accra et le littoral dans la commune de Port-Bouet à proximité de l'aéroport

internationale Félix Houphouet-Boigny. En outre, l'érosion côtière menace de destruction du tronçon (Port-Bouet Gonzac-ville) de la route internationale (Abidjan-Accra) et l'aéroport international Félix Houphouet-Boigny. En effet, en Côte d'Ivoire, les 2/3 du trait de côte sont déstabilisés par l'érosion. Ce phénomène a une dimension économique et socioculturelle considérable. Il provoque des destructions d'habitats et d'infrastructures du fait de l'intense concentration des populations sur le littoral. On peut dès s'inquiéter de l'avenir du développement urbain et du développement socio-économique du district d'Abidjan. Les enjeux du développement urbain par ricochet du développement socio-économique du district se trouvent donc posés. Quand on s'imagine l'importance du district d'Abidjan dans l'histoire du développement de la Côte d'Ivoire, une telle décadence urbaine peut évidemment avoir des répercussions sur l'avenir socio-économique du pays. On est dès lors tenté de s'interroger sur la place du district d'Abidjan dans le développement de la Côte d'Ivoire. En clair, comment peut-on situer le développement du district d'Abidjan en rapport à celui de la Côte d'Ivoire toute entière? Comment le district d'Abidjan s'est-il construit au cours de l'histoire? Comment la position géographique d'Abidjan, jadis atout socio-économique, se mue, aujourd'hui, en une véritable menace destructive?

Pour répondre à ces questions, nous nous situerons d'abord par rapport aux travaux antérieurs, puis élaborerons nos objectifs; ensuite, nous postulerons nos hypothèses de recherche et enfin nous présenterons notre méthodologie d'approche en vue du contrôle de ces hypothèses, avant de conclure notre étude.

II. Revue Des Travaux

Arpenter l'échelle de la réflexion scientifique portée sur l'activité critique, invite ici pour nous à l'examen de la problématique du développement urbain mettant en scène les villes maritimes comme Abidjan en train de se faire et de se défaire par la mer. Se faire par la mer dans la mesure où le district d'Abidjan doit en grande partie son développement à sa situation le long du littoral; défaire en ce sens que la situation géographique dont a bénéficié le district d'Abidjan, se mue en compte rebours destructeur dans sa partie sud (les quartiers l'aéroport et Port-Bouet Gonzac-ville) abritant l'aéroport international Félix Houphouet-Boigny et traversé par le tronçon de la route internationale (Abidjan-Accra), qui assiste impuissamment à la perte de certains de ses quartiers. Ce fait a suscité l'intérêt des chercheurs sur les thématiques du développement urbain, d'érosion côtière.

A. Développement Urbain:

L'urbanisation est une dynamique d'impulsion des villes qui provoque une transformation économique, environnementale, géographique,

sociologique et anthropologique. Anne-Marie Cotten (1967) déjà à l'aube de l'indépendance, montre que la croissance des villes en Côte d'Ivoire a apporté de profondes transformations à la physionomie du pays et à son organisation régionale. Anne-Marie COTTEN attribue à cette transformation rapide une conséquence du développement économique et de l'essor des cultures industrielles en Basse-Côte, rendu possible en particulier par la mise en place d'un réseau routier de bonne qualité.

Ce sujet de développement urbain fut, par suite, soumis aux études à la fois des organismes internationaux comme la FAO, Profil-Sectoriel-CI, et des chercheurs particuliers comme, Alphonse Yapi-Diahou, Claude Garrier ;

LA FAO (<http://www.fao.org>) présente l'urbanisation mise en rapport avec la démographie comme le moteur du changement, mais ce changement reste faible au niveau de la transformation des produits bruts.

Profil-Sectoriel_CI (2006) nous rappelle que la politique des grands travaux lancée en 1996 qui visait à développer les infrastructures du pays en favorisant l'investissement privé n'a pas atteint les objectifs fixés. Sur les « 12 travaux de l'éléphant d'Afrique » seuls deux projets ont été achevés. Toutefois, le retour des bailleurs de fonds dans le domaine de la réhabilitation des infrastructures de base ainsi que la poursuite du Programme Spécial de Transfert de la Capitale à Yamassoukro dont le portefeuille de projets est évalué à 4 milliards d'Euros, semblent offrir de nombreuses opportunités dans le domaine du BTP.

Alphonse Yapi-Diahou (2000), insiste sur la question des habitats précaires. Selon Alphonse Yapi-Diahou, l'habitat précaire qui, se caractérise par des constructions en planches édifiées sur des terrains illégalement investis, constitue un défi pour les pouvoirs publics, à Abidjan comme dans la plupart des grandes villes du tiers-monde.

Pour Claude Garrier (2007) juristes, investisseurs et simples particuliers s'accordent pour considérer que les biens immobiliers requièrent une particulière sollicitude tant en raison de la masse d'argent nécessaire pour les acquérir, qu'en raison de leur longévité et des garanties qu'ils offrent aux éventuels prêteurs d'argent.

La problématique du développement urbain perçue comme transformations physionomique et organisationnelle d'un pays (Anne-Marie Cotten, 1967) comme civilisation quotidienne [Alain Bonnassieux (1987) Yers Keller, (2000) et K. Ploog, (2002)] comme moteur du changement (La FAO, <http://www.fao.org>) comme développement infrastructurel (Profil-Sectoriel-CI, 2006), porté sur la question de l'habitat (Alphonse Yapi-Diahou,2000) ou de biens immobiliers (Claude Garrier,2007), s'annonce comme un sujet connexes, complexes et inépuisable. Il se révèle comme un processus continu de croissance de ville ayant des incidences relatives et variables sur la production de richesse, sur le niveau de vie, sur le mode de

vie, sur la qualité de vie des habitants qui aspirent de plus en plus à un bien-être et à un mieux-être. La connexion et la complexité de ces questions ouvrent de l'espace heuristique pour de nouvelle entreprise comme la notre.

B. L'érosion Côtière:

D'entré de jeu, l'UEMOA (2007) signale que le phénomène d'érosion côtière touche l'ensemble des pays du Golfe de Guinée, dont certains Etats membre de l'UEMOA ; il s'agit du Bénin, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée Bissau, du Sénégal, et du Togo.

L'IMC (2009), renchérit en disant qu'en dehors même des facteurs naturels que sont les variations du niveau marin, les tempêtes, les variations des apports sédimentaires, les activités humaines sont aussi hautement responsables de cette érosion. Outre ces facteurs, la fermeture de l'embouchure, encore appelée passe de Grand-Bassam, contribue fortement au phénomène qui, emporte chaque année, 400 mille mètres de sable au niveau de toute la façade maritime de la localité. Or, avant que le canal de Vridi n'ait été creusé, pour détourner l'essentiel du débit du fleuve Comoé sur Abidjan, la puissance dudit fleuve favorisait une ouverture naturelle de cette embouchure. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Tous les sédiments que le fleuve transportait pour engraisser le littoral de Grand Bassam sont dirigés vers Abidjan.

La République de Côte d'Ivoire (2000,2009), pour sa part, axe son analyse successivement sur l'inventaire des gaz à effet de serre, sur les menaces et sur la diversité biologique. La RCI (2009) indique que les menaces portant sur les habitats et le prélèvement des organismes, des végétaux et des animaux comprennent essentiellement les modifications naturelles (climat) et les actions humaines (construction d'ouvrages, surexploitation de certaines espèces, destruction des biotopes, déforestation, etc.).

A la suite des structures nationales, sous-régionales et mondiales, des chercheurs ont consacré des études sur les problèmes de l'érosion côtière en Côte d'Ivoire en général et à Abidjan en particulier. Il s'agit de DEGBE C. Georges E, Hauhouot c. Robin M. et de Komenan Narcisse.

DEGBE C. Georges E (2008-2009) abordent le sujet de l'érosion côtière dans le Golfe de Guinée notamment les facteurs conditionnels.

Hauhouot c. Robin M. (1999a, 1999b, 2002) traitent tour à tour des problèmes des risques naturels et technologiques, de l'érosion côtière.

Komenan Narcisse (2010) affirme que la Côte d'Ivoire connaît des aléas naturels tels les inondations, les tempêtes, les glissements de terrains, les sécheresses et canicules et les feux de brousse, la dégradation des terres, la baisse du débit des fleuves et des auteurs des pluies, l'érosion côtière, qui ont des impacts socio-économiques certains, notamment des pertes matérielles et des pertes en vies humaines. Il ajoute que la fréquence de ces

aléas a augmenté depuis ces dernières années, notamment en ce qui concerne l'érosion côtière avec les cas de Lahou Panda, Assinie et Port-Bouet, les glissements de terrains qui interviennent surtout à Abidjan pendant les saisons de pluie, la dégradation croissante des terres sont liés à une déforestation et une urbanisation accélérées.

La revue des travaux portant sur les problèmes du développement urbain, de l'érosion côtière en Côte d'Ivoire en général et à Abidjan en particulier, ne parviennent pas, dans l'ensemble, à formuler des propositions allant dans le sens de solutions scientifique viable et durable. C'est pourquoi il apparaît utile et nécessaire une nouvelle entreprise de recherche en la matière. Ainsi, dans le souci d'une rigueur scientifique, nous nous proposerons de fixer nos objectifs et de formuler des hypothèses éventuelles de travail.

III. Objectifs

Nous définissons un objectif général éclaté en trois objectifs spécifiques.

A. Objectif General

Nous visons à attirer l'attention des autorités compétentes sur la menace de destruction dans une échéance de quinze à vingt ans, de la quasi-totalité du quartier sud de la commune de Port-Bouet abritant l'aéroport internationale Félix Houphouet-Boigny par l'érosion côtière.

B. Objectifs Specifiques

Nous cherchons à:

1. Susciter une alerte rapide des autorités compétentes ;
2. Inciter la prise d'une décision politique pour freiner l'avancée de la mer
3. Provoquer la mise en œuvre d'une action efficace contre l'érosion côtière à Abidjan

IV. Hypotheses

Comme hypothèses nous formulons une hypothèse conceptuelle et deux hypothèses opérationnelles.

A. Hypothèse conceptuelle

Notre analyse est construite autour de l'hypothèse conceptuelle suivante : Le développement de la ville d'Abidjan qui est tributaire de son histoire et de sa situation géographique en tant que ville maritime, va être sérieusement compromis par la destruction progressive, de la quasi-totalité du quartier de la commune de Port-Bouet abritant l'aéroport internationale Félix Houphouet-Boigny par l'érosion côtière dans une échéance de quinze à vingt ans avec comme corollaire la destruction du tronçon (Port-Bouet

Gonzac-ville) de la route internationale (Abidjan-Bassam) et de l'aéroport internationale Félix Houphouët-Boigny

Cette hypothèse conceptuelle s'éclate en deux hypothèses opérationnelles.

A. Hypothèses opérationnelles :(H1, H2 et H3)

H1: Le développement urbain d'Abidjan est tributaire de son histoire

H2: Le développement de la ville d'Abidjan est dépendant de sa situation géographique en tant que ville maritime.

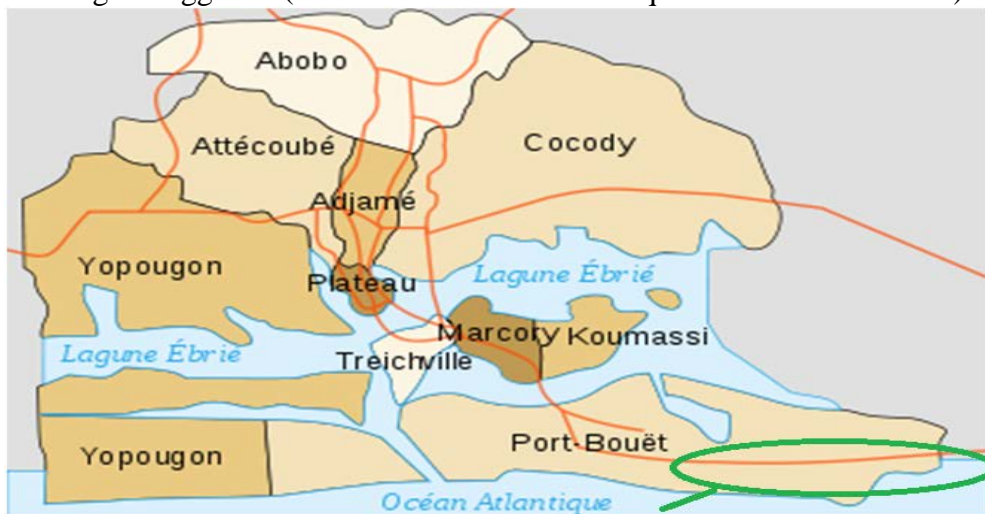
H3: Dans une échéance de vingt (20) à trente (30) ans, la quasi-totalité de partie sud de la commune de Port-Bouët (les quartiers d'aéroport, de Gonzac-ville) traversé par route internationale Abidjan-Bassam et abritant l'aéroport internationale Félix Houphouët-Boigny sera détruit par l'érosion côtière.

V. Methodologie

L'intitulé du sujet de l'étude «Développement urbain et menace d'érosion côtière à Abidjan» circonscrit en partie le champ géographique de recherche qui est ici Abidjan.

A. Présentation Du Site De L'étude

Notre enquête n'a pas entièrement couvert tout le district d'Abidjan, car l'ampleur de l'analyse nous a contraint à retenir les quartiers de la commune de Port-Bouët, abritant l'aéroport internationale Félix Houphouët-Boigny et longeant à la fois la mer et la route internationale Abidjan-Accra. Notre étude s'est effectuée à Abidjan en Côte d'Ivoire dans la commune de Port-Bouët dans les quartier de l'aéroport, de Gonzac-ville, vridi-cité, et dans le village d'Aggabou (voir carte N°1 : le site d'enquête est entouré en vert)



Source: Encyclopédie Wikipedia, <http://fr.wikipedia.org>: Carte du district d'Abidjan : carte N°1 présentant le site de l'étude

B. Echantillonnage:

Jan Vansina (1965,) disait : « n’importe qui n’est pas capable de rendre témoignage de certain faits appartenant au passé. Le témoin doit être quelqu’un qui, du fait de son statut peut avoir connaissance des faits recherchés (...) le bon témoin est l’homme ordinaire qui possède un statut lui permettant de connaître les traditions ». L’enquête a essentiellement consisté, à partir d’un échantillon accidentel [Paul N’da (2002) sans une base de sondage, nous avons interrogé les individus au fur et à mesure qu’ils se présentaient à nous]] par « effet boule de neige » en entretiens de type semi-directif. Ainsi, au niveau des informations sur les quartiers riverains, nous nous sommes adressé aux habitants, aux autorités villageoises, au responsables de groupe sociaux et aux opérateurs économiques sur le site.

C. Echantillon:

Ghiglione et Matalon (1978), disent « lorsqu’on utilise des méthodes non standardisées, entretiens non directifs ou entretiens structurés, il est inutile d’interroger un très grand nombre de sujet. La lourdeur de l’analyse rend difficile l’exploitation systématique d’un nombre important d’entretien. D’ailleurs, ajoutent-ils, l’expérience montre que, pour les thèmes habituellement abordés par ces méthodes, il est rare qu’on voit apparaître des informations nouvelles après le vingtième ou la trentième interview ». Nous avons donc décidé d’interroger au plus trente (30) personnes par catégorie socioprofessionnelle.

Chef-lieu des sites d'étude	Sous-préfectures, Villages et quartier	Autorités villageoises	Responsables de groupes sociaux traditionnels	Opérateurs économiques	Quartiers ou village d'étude	Total
Abidjan	Aéroport	0	5	10	10	25
	Aggabou	3	5	10	10	28
	Gonzacville	0	5	10	10	25
	Vridi-cité	0	0	3	0	3
total		3	15	33	30	81

Tableau T1 : répartition par qualité (catégorie socioprofessionnelles des enquête)

D. Methode De Collecte D'information :

Nous avons recouru dans la collecte des informations à la recherche documentaire, à l'observation directe et à l'entretien semi directif.

A. Methode D'analyse : génétique et systémique

Comme méthode d'analyse nous distinguons la démarche génétique de la démarche systémique.

1. La Démarche Génétique

La méthode génétique, par la recherche de la genèse des évènements, c'est-à-dire les antécédents, nous avons tenté de répondre aux questions quand ? Pourquoi ? et comment ? Ainsi, nous ne nous pas intéressé à

l'histoire de l'urbanisation et de l'érosion côtière à Abidjan ; non pas de l'histoire de la succession chronologique de ces phénomènes, mais en se rapportant au développement de ces phénomènes en appliquant les principes de la critique historique ou de la statistique ; à systématiser ces faits, c'est-à-dire à démêler sous des changements apparents des identités fondamentales le développement urbain du district d'Abidjan menacé par l'érosion côtière.

2. La Démarche Systémique

La méthode systémique par la saisie des ensembles organisés des phénomènes du développement urbain et de l'érosion côtière, nous avons tenté d'appliquer la théorie systémique comme moyen de comprendre le district d'Abidjan en train d'être fait par son histoire, sa condition de ville maritime et en train d'être défaire par l'érosion côtière aspect négatif de sa situation géographique. L. von Bertalanffy (2002) en définissant les systèmes comme des « ensembles d'éléments en interaction », suggérait implicitement le systémisme comme une approche globale, à une vision holistique. Ainsi le systémisme nous permet d'aborder des sujets complexes comme l'érosion côtière qui se dresse en obstacle au développement urbain à Abidjan. Le recours au systémisme nous a permis donc de mettre en évidence les rapports en tant qu'ensembles organisés antagonistes mettant au prise le développement urbain et l'érosion côtière.

Les deux démarches précédentes nous ont servi dans le contrôle de nos hypothèses.

VI. Test D'hypothèses : (H1, H2 Et H3)

Nous allons par les analyses génétique et systémique examiner si le district Abidjan est tributaire d'abord de son histoire, ensuite de sa géographie et enfin si le développement urbain est menacé par l'érosion côtière.

A. Abidjan Tributaire De Son Histoire

La tradition orale ébrié rapporte, selon le Dictionnaire encyclopédique de la Côte d'Ivoire (de R. Borremans, 1986) que le nom d'Abidjan, Abijeau à l'époque, serait né d'un quiproquo. Il est raconté qu'un vieil homme de retour des travaux champêtre, rencontra sur sa piste un explorateur européen égaré qui l'interrogea sur le village le plus proche. Le vieil homme crut entendre ce qu'il faisait en ces lieux, car ne parlant pas la langue de l'européen. Apeuré, le vieil homme s'échappa en hurlant : « min-tchan m'bidjan », ce qui signifie en langue ébrié : « je viens de couper des feuilles ». L'Européen pensait avoir reçu la réponse à sa question, nota dans ses documents Abidjan.

En 1896, à cause plusieurs épidémies de fièvre jaune qui décimaient la population, les colons français alors installés à Grand-Bassam aménagèrent vers des endroits plus hygiéniques notamment à Adjamé santey

(« le village à l'écart d'Adjamé »). Ils furent suivi par le gouverneur colonial et créa en 1899, sur le nouveau site, le comptoir de Bingerville, capitale de la colonie française de 1900 à 1934.

Dès 1904, Bingerville tardait à être aménagé. Ce qui profita à Abidjan qui ne tarda pas à devenir le principal pôle économique de la colonie de Côte d'Ivoire et un relais privilégié pour la diffusion des produits européens vers l'arrière-pays, notamment grâce à une communauté libanaise de plus en plus importante.

En 1931, le quartier du Plateau («m'brato» en langue tchaman) et ce qui allait être appelé Treichville sont, avant la construction de l'actuel pont reliés pont Houphouët Boigny, par un pont flottant. Cette année-là, un premier adressage des rues d'Abidjan est mis en place. Il sera (provisoirement) définitif en 1964, sous l'impulsion du maire Konan Kanga, puis complété à l'américaine en 1993.

En 1933, Abidjan devient la troisième capitale de la Côte d'Ivoire, après Grand-Bassam et Bingerville, par un décret du 10 août 1933. Plusieurs villages tchaman sont alors déguerpis. Il en reste quelques uns en l'occurrence Adjamé, («la rencontre» ou «le centre» en tchaman), situé au nord du Plateau et où se trouve encore le chef de la communauté tchaman.

Au sud du quartier du Plateau , actuel quartier central du district d'Abidjan, le village de Dugbeyo est déplacé de l'autre côté de la lagune, à Anoumabo, «la forêt des roussettes», devenue Commikro, la « ville des commis ») et rebaptisé en 1934 Treichville en l'honneur de Marcel Treich-Laplène (1860-1890), le premier explorateur de la Côte d'Ivoire et son premier administrateur colonial, considéré comme son fondateur. À la place de Dugbeyo, se trouve l'actuelle avenue Treich Laplène, la gare des autobus et des bateaux-bus lagunaires du Plateau, et l'avenue Charles de Gaulle (communément appelée rue du Commerce).

Le district d'Abidjan est construit selon le plan urbain colonial. Le Plateau est habité par les colons. Au nord, on retrouve la ville habitée par les colonisés. Les deux zones sont séparées par la caserne militaire Gallieni, où sera plus tard installé l'actuel palais de justice.

En 1940, au Plateau, l'hôtel Bardou fut agrandi et transformé en l'hôtel du parc, le premier hôtel climatisé d'Afrique francophone où travailleront le premier barman et le premier maître d'hôtel africains. Entre 1940 et 1950, à l'instar du Caire, de Tanger ou d'Istanbul, Abidjan participe à l'imaginaire populaire des nids d'espions et des gentlemen-voyous en eaux troubles.

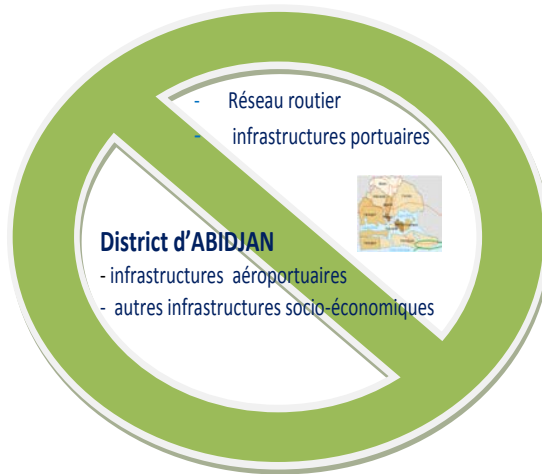
Après l'indépendance de la Côte d'Ivoire en 1960, l'ancienne ville des colons, Abidjan devient le centre administratif et des affaires, siège de la présidence. L'axe au sud de Treichville, en direction de l'aéroport

international et des plages, devient le quartier des européens et de la classe moyenne abidjanaise.

Le quartier de Cocody, célèbre par un gentleman incarné au cinéma par Jean Marais, et qui, dans le plan urbain colonial devait être affecté aux indigènes, est aujourd'hui devenu un quartier de la haute classe où se trouvent notamment la résidence présidentielle, l'ambassade de France, l'hôtel Ivoire qui, pendant très longtemps, sera le seul d'Afrique à disposer d'une patinoire, et, depuis 2006, la plus grande ambassade américaine d'Afrique. De vastes zones populaires se sont développées entre ces pôles, prolongées par des zones d'habitats précaires et de misère nourries par l'exode rural et l'immigration sous-régionale.

Nous retenons que l'histoire a été favorable au développement urbain de ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui district d'Abidjan. Cette ville bénéficie de deux circonstances historique à savoir la série d'épidémies de fièvre jaune meurtrières qui a lieu en 1896 à Grand-Bassam alors capital politique de la colonie de Côte d'Ivoire et l'inachèvement du site d'accueil désigné à cet effet qu'était Bingerville. Ces deux circonstances historiques ont contribué au choix d'Abidjan comme principal pôle économique de la colonie de Côte d'Ivoire et un relais privilégié pour la diffusion des produits européens vers l'arrière-pays, amorçant de façon prodigieuse et effrénée son urbanisation au point d'être désigné sous la même catégorie sémantique de l'imaginaire populaire, déjà dans les années 1940 et 50, des villes comme Caire, Tanger et d'Istanbul.

Le district d'Abidjan couvre aujourd'hui une superficie 2499 km² soit 249 900 ha et s'impose comme la capitale économique de la Côte d'Ivoire en concentrant la plus grande partie des activités socioculturelles, économiques du pays, principalement industrielles et commerciales, l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny permettant d'accueillir tous les avions gros porteurs existants, aéroport situé dans la commune de Port-Bouet à proximité de la route internationale Abidjan-Accra via Grand-Bassam, ainsi que le port autonome du même nom. Abidjan se révèle être la ville la plus peuplée de l'Afrique de l'Ouest francophone avec une population de 5 068 858 habitant en 2010, divisée en deux zones à savoir Abidjan-nord et Abidjan-sud. Abidjan reste le point de convergence de toutes les voies de communication et joue donc le rôle d'une métropole ouest-africaine. En effet, son arrière-pays n'est pas limité à la Côte d'Ivoire, il s'étend jusqu'au Mali, au Burkina Faso, au Niger et même au Ghana par la route internationale Abidjan-Accra via Grand-Bassam, Bonoua, Aboisso et Noé pour les villes ivoiriennes, Elibu, Takuradi, Cape Coste pour les villes ghanéennes ; voie des échanges commerciaux et de flux migratoires. On peut donc affirmer qu'Abidjan est tributaire de son histoire et certainement de sa situation géographique.



B. Abidjan Tributaire De Sa Situation Geographique

Abidjan est à l'origine un petit village de pêcheurs où vit le peuple Tchaman. Le future district d'Abidjan, à proximité, aussi localisé au bord de la lagune n'doupé (« la lagune à l'eau chaude », future « lagune ébrié »), offrait plus d'espace et de plus grandes possibilités d'expansion commerciale. Le wharf de Petit Bassam (l'actuel Port-Bouët), au sud du district, fit rapidement concurrence au wharf de Grand-Bassam, jusqu'alors principal accès économique de la colonie.

En 1951, les autorités coloniales décident de faire construire le canal de Vridi pour une fluidité de trafic des navires à fort tirant d'eau, leur permettant donc d'accoster aux quais de Treichville. Ainsi fut aménagé un des rares port africains en eaux profondes. L'eau chaude de la lagune n'doucé subira une chute de température. Le district d'Abidjan que l'on appelle alors la Perle des lagunes connaît une période florissante jusqu'en 1980.

Abidjan comme ville, comprenait dix (10) communes et chacune des communes possède son propre conseil municipal dirigé par un maire ; quant la ville reste dirigée par un maire central. Comme commune, l'on note Abobo, Adjamé, Attécoubé, Cocody, Plateau et Yopougon qui sont situées au nord de la lagune Ébrié (d'où l'appellation d'« Abidjan nord »). Il s'agit de la partie continentale d'Abidjan. La partie sud d'Abidjan comprend les communes de Treichville, de Koumassi, de Marcory et de Port-Bouët. Depuis 2001, la ville n'est plus dirigée par une mairie centrale: Abidjan a été érigée en district et comprend, en plus de dix communes urbaines, les trois nouvelles sous-préfectures d'Anyama, de Songon et de Bingerville. Le poste de maire d'Abidjan a été remplacé par celui de Gouverneur du district, nommé par le chef de l'État, poste antérieurement occupé par Pierre Djédji Amondji, est actuellement tenu par Beugré Mambé.

Nous retenons encore là que la géographie a été favorable au développement urbain de ce qu'il est aujourd'hui d'appelé district d'Abidjan. Cette ville bénéficie de deux atouts géographiques majeurs à savoir sa double situation maritime et lagunaire. En effet, située sur le bord de la « lagune ébrié », Abidjan disposait plus d'espace et de plus grandes possibilités d'expansion commerciale. La construction du canal de Vridi d'une profondeur de 15 mètres reliant la mer à la lagune qui a rendu fluide le passage des navires à fort tirant d'eau allait faire d'Abidjan l'un des rares port africains en eaux profondes. Abidjan possède ainsi le plus grand port de la sous-région (Afrique de l'Ouest) qui est aussi le deuxième d'Afrique, après celui de Lagos. C'est un port en transbordement et à conteneurs inauguré en 1951. Abidjan réunit l'essentiel de l'activité industrielle du pays, le site portuaire accueillant à lui seul 60 % du parc industriel ivoirien, avec la production pétrolières (production off-shore et, surtout, raffinage et distribution) dont une des structures d'appui est la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) .

Cependant, ce potentiel vivifiant et prometteur est de plus en plus assombri par l'avancée pernicieuse de l'érosion côtière.

C. Le Développement Urbain D'abidjan Menace Par L'érosion Cotiere

Le problème de l'érosion côtière, (Hauhouot c. Robin M.1999a, 1999b, 2002) constitue un thème majeur de l'évolution de l'environnement côtier en ce sens que 50 % des rivages marins de la terre régressent. Le phénomène d'érosion côtière entraîne un recul de la côte variant de 1 à 10 m par an, en moyenne (l'UEMOA, 2007).

A Abidjan, l'érosion côtière menace développement urbain, par la partie sud du district notamment la commune de Port-Bouet ; commune longeant le golf de Guinée ou l'océan atlantique ; commune abritant les quartiers d'aéroport (l'aéroport internationale Félix Houphouet-Boigny), de Gonzac-ville et le village d'Aggabou, traversé par la route internationale Abidjan-Accra.

La menace de l'érosion côtière s'amorce suivant deux types de facteurs à savoir des facteurs naturels et anthropiques (ou humains). S'agissant des facteurs naturels ils sont liés (l'UEMOA, 2007) à la géomorphologie des côtes (faible pente, substrat sableux) et à des phénomènes hydrodynamiques provenant de l'océan (remontée du niveau de la mer, courants, insuffisance des apports sédimentaires des fleuves, etc.). Degbe C. et Georges E (2008-2009) ajoutent à ces facteurs hydrodynamiques les vents, les vagues et les houles, les courants littoraux, le courant de retour, le courant de marée, l'élévation eustatique du niveau de la mer ; les facteurs géologiques et géomorphologiques s'adjoignent aux précédents ; ils sont portés sur le relief côtier, la largeur du plateau continental, le canyon sous-marin, les caractéristiques des sédiments. Hauhouot c. et Robin M. (1999a,

1999b, 2002) Abordant le problème de risques naturels, soulignent que les risques naturels proviennent d'une coïncidence entre un aléa et une vulnérabilité.

Concernant, les facteurs anthropiques ou humains, ils découlent (l'UEMOA, 2007) des divers aménagements portuaires, des ouvrages sur la côte et des prélèvements divers (sables, graviers, etc.) entraînant ainsi la perturbation de l'équilibre naturel. DEGBE C. et Georges E (2008-2009), renchérent en citant comme facteurs anthropiques la construction des ports et barrages sur les fleuves, l'extraction de sable, la destruction du couvert végétal, l'exploitation du pétrole et du gaz. Pour Hauhouot c. et Robin M. (1999a, 1999b, 2002), les facteurs anthropiques qu'ils désignent sous le terme de risques technologiques, sont liés au contexte du développement local. De tous les pays de l'Afrique de l'Ouest, la Côte d'Ivoire est celui qui progresse le plus rapidement sur le plan de l'urbanisation le (Hauhouot c. Robin M.1999a, 1999b, 2002). Toutes ces tendances nationales se cristallisent à Abidjan avec quelques expressions spatio-économiques fortes comme la croissance démographique difficilement contrôlable, le développement d'une économie urbaine à la dimension du statut et du rôle de la capitale, le développement des transports de biens, de personnes et la pression sociale extraordinaire sur l'espace (Hauhouot c. Robin M.1999a, 1999b, 2002).

La combinaison des facteurs naturels et anthropiques soumettent la partie sud du district d'Abidjan notamment la commune de Port-Bouet, commune longeant le golf de Guinée ou l'océan atlantique, à une régression de rivage marin et un recule de la côte de l'ordre de 1 à 10 m par an, en moyenne (l'UEMOA, 2007). Alors que, l'érosion côtière après avoir quasiment réduit le rivage marin, a amorcé depuis plus dizaines d'années, la destruction des quartiers de la commune de Port-Bouet longeant le littoral. Actuellement, le cordon littoral n'est plus qu'à moins de 500 mètres de la route internationale Abidjan-Accra et l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny. Si on se réfère aux données théoriques du recule de la côte de l'ordre de 1 à 10 m par an, en moyenne (l'UEMOA, 2007), on pourrait conclure que dans une échéance de vingt (20) à trente (30) ans, la quasi-totalité de la partie sud de la commune de Port-Bouet (les quartiers d'aéroport, de Gonzac-ville) traversé par la route internationale Abidjan-Accra et abritant l'aéroport internationale Félix Houphouët-Boigny et la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) sera détruit par l'érosion côtière.

Abidjan se trouve comme sous un mauvais sort, dans une très mauvaise posture, celle d'une sorcière qui mange ses propres enfants. En effet, Abidjan se trouve aujourd'hui défait par ce qui, jadis, l'avait fait : sa situation maritime et lagunaire. Le développement urbain d'Abidjan est victime de l'un de ses atouts (situation de ville maritime) menaçant, dans sa

partie sud, par l'érosion côtière, tous les quartiers longeant le cordon littoral, bien d'infrastructures économiques, financières, industrielles ; l'expansion même du district et peut-être même annonce son déclin éventuel.

Conclusion

En définitive, nous retenons que l'histoire et la géographie, dans une complicité systémique et harmonieuse ont imprimé une dynamique du développement urbain à la partie de la Côte d'Ivoire que nous appelons aujourd'hui district d'Abidjan.

Au plan historique, Abidjan a profité de deux circonstances notamment la série d'épidémies de fièvre jaune meurtrières qui a lieu en 1896 à Grand-Bassam alors capital politique de la colonie de Côte d'Ivoire et le retard dans l'aménagement du site d'accueil désigné à cet effet qu'était Bingerville. Ces deux circonstances historiques ont conduit au choix d'Abidjan comme principal pôle économique de la colonie de Côte d'Ivoire et une sorte de carrefour commercial propice à l'évacuation des articles en provenance d'Europe vers l'arrière-pays.

Au plan géographique, Abidjan a joui d'une double position favorable de ville maritime et lagunaire, lui conférait plus de champs portuaire par la construction du canal de Vridi d'une profondeur de 15 mètres reliant la mer à la lagune et rendant ainsi fluide le passage des navires à fort tirant d'eau.

Cependant, cet avenir porteur et reluisant, grâce à un impressionnant héritage portuaire, aéroportuaire, industriel et commercial, est de plus en plus menacé par la poussée destructive de l'érosion côtière mettant Abidjan dans une posture de décadence et de déclin. Le développement urbain d'Abidjan, aujourd'hui en péril, est victime de sa situation de ville maritime, jadis atout essentiel et indéniable. La menace de l'érosion côtière due à un double facteur naturel et anthropique, est certaine ; elle avance lentement et sûrement vers la destruction de tous les quartiers de la commune de Port-Bouet du district d'Abidjan longeant le cordon littoral; commune abritant d'importantes infrastructures socio-culturelles, économiques, financières, industrielles entre autres, la route internationale Abidjan-Accra via Grand-Bassam, l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny, la Société Ivoirienne de raffinage (SIR).

Références:

- Alquin N, 1987, Abidjan Façon-Façon, Caen, Éditions Echoppe, , 14 p.
AMIN S., 1967, Le Développement du capitalisme en Côte d'Ivoire. Collection «Grands documents », Editions de Minuit, Paris, 338 p.
Banque Mondiale, 2004, L'initiative de la stratégie de réduction de la pauvreté, une évaluation indépendante du soutien de la Banque mondiale,

- Département de l'évaluation des opérations, Banque Mondiale, Washington, 115 p.
- Bonnassieux A, 1987, L'autre Abidjan, Éditions Karthala, 220 pages
- BERTALANFFY J. V., 2002, Théorie générale des systèmes, , Paris, Dunod, (1968), trad. par Chabrol J.-B.,1026 pages
- Chartier L, 2003, Mesurer l'insaisissable : méthode d'analyse du discours de presse, -: Presses de l'Université du Québec, Sainte- Foy,XVI-263 p.
- Cotten A.M, 1967, introduction à étude des petites villes de Côte d'ivoire, 10 pages
- DEGBE C. Georges E, 2008-2009 , Géomorphologie et érosion côtière dans le Golfe de Guinée, Mémoire de Master en Océanographie physique, IRD, Université d'Abomey-Calavi, Université Paul Sabatier, 23 pages
- Encyclopédie électronique, Wikipedia, <http://fr.wikipedia.org>
- FAO, <http://www.fao.org/DOCREP/003/X6780F/X6780F04.htm>
- Garrier C, 2007, Côte d'Ivoire & zone OHADA: gestion immobilière et droit foncier urbain, Editions L'Harmattan, 288 pages
- Ghiglione, Matalon B.1978, Les enquêtes sociologiques : théories et pratiques, A. Colin, Paris, 302 p.
- Hauhouot c.et , Robin M.,1999,Les risques naturels côtiers en Côte d'Ivoire. In Géographie ivoirienne. Cahiers Nantais, n°51, pp. 169-183.
- Hauhouot c. , Robin M., 1999,. Le risque urbain généré par une érosion côtière d'origine partiellement anthropique : cas de la baie de Port-Bouët, Abidjan Côte d'Ivoire. CoastalGis 99, Session 10, 11 p.
- Hauhouot c., Robin M., 2002,. Les problèmes de l'aménagement de l'estuaire du fleuve Comoé, à Grand-Bassam. Cahiers d'outre-Mer, 55, (219), juillet-septembre pp. 307-324
- IMC, 2009., Côte d'Ivoire: Erosion côtière - Bassam menacée de disparition, Colloque International sur la Sûreté Maritime et Portuaire 22-23 octobre 18 pages
- Keller Y. 2000, Côte D'Ivoire : d'Abidjan à Korhogo, Éditions ASA, 80 pages.
- Komenan N, 2010, Changements climatiques en Côte d'Ivoire : Menace, Défis, et Priorités dans l'environnement 12 pages.
- N'da P., 2002, Méthodologie de la recherche : de la problématique à la discussion des résultats, Abidjan, EDUCI, 144pages.
- Ploog K, 2002, Le Français à Abidjan. Pour une approche syntaxique du non-standard, CNRS Éditions, 326 p.
- Profil-Sectoriel-CI, 2006, Conférence Régionale sur l'Investissement Bâtiment et Travaux Publics Afrique de l'Ouest et Centrale, 7p
- RCI (2000), communication nationale initiale de la cote d'ivoire, Ministère de l'Environnement, de l'Eau et de la foret, Direction de l'environnement, Bureau du Projet Changements Climatiques, 97 pages

RCI (2009) Quatrième rapport National sur la Convention de la Diversité Biologique, version provisoire, 146 pages
UEMOA, 2007, programme régional de lutte contre l'érosion côtière de l'UEMOA, la commission l'UEMOA, 12 pages
Vansina J., 1965, Tradition orale: Une étude en méthodologie historique, Aldine Pub. Co Co, Chicago, 226 pages
Yapi-Diahou A. 2000, Baraques Et Pouvoirs Dans L'Agglomération Abidjanaise, Editions, L'Harmattan,– 456 pages

Sigle et Abreviation:

BTP : Bâtiment et Travaux Publics

CI : Côte d'ivoire

CH₄ : le méthane

CO : le monoxyde de carbone

CO₂ : le dioxyde de carbone

COP2 : Seconde Conférence des Parties

GES : Gaz à effet de serre

IMC : Institut Maritime de Management et de Communication

IRD : Institut de recherche pour le développement

NO_x : les oxydes d'azote

N₂O : le protoxyde d'azote

Profil-Sectoriel-CI : Profil-Sectoriel-Côte d'Ivoire

RCI : République de Côte D'Ivoire

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest africaine