

Traînou, quartier périphérique d'abobo à l'épreuve des défis

AKA Assalé Félix *Université Félix Houphouët-Boigny Abidjan- Côte d'Ivoire*

Historique de l'article | Reçu : 09 Janvier 2024 | Accepté : 17 Septembre 2024 | Publié : 25 Janvier 2025.

Cahiers Inter-Universitaires d'Etudes et de Recherche-Actions pour le Développement de l'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (CIERAD-ACP)

Numéro° 18
Varia

Résumé :

La périurbanisation faisant référence à l'expansion urbaine vers les zones périphériques, est un phénomène courant dans de nombreuses régions du monde. En termes de développement urbain durable, l'étalement urbain rapide pose à la fois des défis et des opportunités. L'article aborde les défis spécifiques auxquels est confronté le modèle périurbain de Traînou en matière d'aménagement durable. Il pose le problème du manque d'infrastructures de base dans le quartier pour une urbanisation durable. Les objectifs de cette étude sont d'identifier les défis auxquels fait face Traînou et d'analyser les conditions d'amélioration du cadre de vie des habitants dans le quartier. Pour y parvenir, une exploitation des données documentaires et une enquête auprès des ménages et de la municipalité d'Abobo. Il se caractérise par un manque de structures de base, avec un accès limité à l'éducation, aux services de santé et de l'eau potable. Par ailleurs, en raison de son emplacement en périphérie du centre urbain, il souffre d'une carence le dispositif routier. Enfin, une croissance rapide des résidents constitue une pression sur les ressources naturelles, foncières et environnementales. La commune s'efforce à relever ces difficultés avec une tendance affirmée par le développement des ouvrages de base, la gestion des espaces et du cadre de vie avec l'appui des partenaires privés et des Organisations Non Gouvernementales.

Mots-clés : périurbanisation, défis urbains, développement durable, quartier Traînou d'Abobo, Côte d'Ivoire

Abstract:

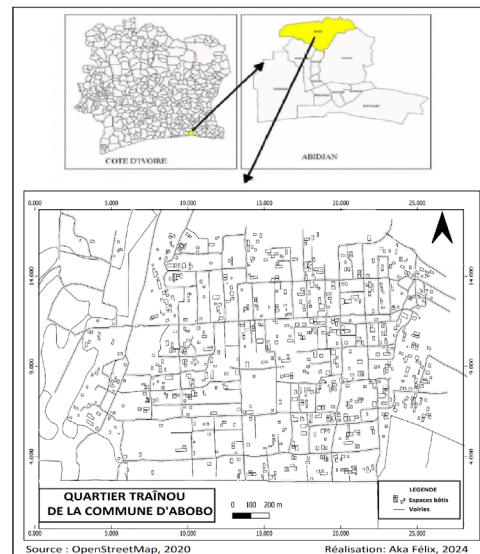
Periurbanization, referring to urban expansion towards peripheral areas, is a common phenomenon in many regions of the world. In terms of sustainable urban development, rapid urban sprawl poses both challenges and opportunities. The article addresses the specific challenges facing the peri-urban model of Traînou in terms of sustainable development. It raises the problem of the lack of basic infrastructure in the neighborhood for sustainable urbanization. The objectives of this study are to identify the challenges facing Traînou and to analyze the conditions for improving the living environment of residents in the neighborhood. To achieve this, an exploitation of documentary data and a survey of households and the municipality of Abobo. It is characterized by a lack of basic structures, with limited access to education and health services and drinking water. Furthermore, due to its location on the outskirts of the urban center, it suffers from a lack of road infrastructure. Finally, rapid growth of residents puts pressure on natural, land and environmental resources. The municipality is striving to overcome these difficulties with a trend affirmed by the development of basic works, the management of spaces and the living environment with the support of private partners and Non-Governmental Organizations.

Keywords: Peripheral urbanization, both challenges, sustainable development, district Traînou of Abobo, Côte d'Ivoire

Introduction

Abobo, commune de plein exercice depuis la publication de la loi N° 80-1182 du 17 octobre 1980 relative à l'organisation municipale, l'une des bourgades les plus peuplées et dynamiques d'Abidjan, est un reflet de la difficile planification du développement urbain. En effet, avec un taux d'accroissement annuel 2,69 % et une population en croissance rapide estimée à 1 340 083 habitants résidant dans les 28 quartiers et villages qui la composent, Abobo est le théâtre de profonds bouleversements socio-économiques. On assiste à une extension spatiale avec une célérité dépassant le rythme de l'augmentation de la population. Aussi, en 2011, le territoire communal d'Abobo s'étendait sur une superficie de 7 800 hectares avec la plupart des quartiers non viabilisés associé à une demande de logement de plus en plus forte et environ 60 % de la population vivant dans des quartiers précaires (ONU-Habitat, 2012. P.7). Actuellement l'agglomération a une superficie de 90 000 hectares selon les responsables du service technique municipal. Cette croissance s'explique en partie par les importants flux migratoires vers la banlieue (KASSI Irène, PORNA Idriss, 2016, p. 19).

La rapide extension foncière de la commune a engendré la naissance des nouveaux quartiers périphériques dans lesquels s'inscrit le quartier Traînou (Cf. Figure n°1) où les défis de développement urbains sont énormes.



Situé en périphérie, le quartier se dresse comme un microcosme vibrant parmi tant d'autres quartiers dans la vaste toile d'Abobo, témoin des complexités et des défis inhérents à la croissance rapide en Afrique. Ainsi les multitudes problèmes auxquels les résidents sont confrontés se présentent en termes de pauvreté endémique, de manque d'infrastructures de base, d'accès limité aux services essentiels tels que l'eau potable et l'éducation, ainsi que les problèmes environnementaux, autant d'obstacles sur le chemin du développement et du bien-être des habitants.

Un attèlement à l'exploration des problèmes et une esquisse de pistes de réflexion pour un avenir plus prometteur pour Traînou est l'ultime objectif de cet article. De façon spécifique, il s'agit de comprendre des forces et faiblesses qui façonnent sa réalité urbaine, d'identifier des initiatives locales et des solutions transformationnelles du paysage.

I. Méthodes et matériels

Deux méthodes de collecte de données ont servi dans cette étude. Il a été question de consulter la documentation et d'effectuer des enquêtes de terrain. La recherche à travers la bibliothèque de l'IRD et des centres des institutions (INS et BNETD) appuyée par des consultations en ligne ont permis l'examen des ouvrages généraux et des revues scientifiques.

Sur une durée de six mois (septembre 2023 à Février 2024), une enquête de terrain a permis de faire des observations, de réaliser des entretiens avec des responsables de communautés associatives de gestion de Traînou et le service technique de la Mairie d'Abobo. Des questionnaires ont été adressés aux chefs de ménages.

Pour la construction d'un échantillon représentatif, la méthode empirique ou choix raisonné a été employée. L'étude s'appuie sur le modèle de développement urbain durable (DUD). Ce modèle prend en compte divers aspects tels que la planification urbaine, la mobilité, l'accès aux services de base, le déploiement économique et social, ainsi que la durabilité environnementale. Il postule plusieurs principes fondamentaux dont les plus essentiels sont l'équilibre social et du cadre de vie, la participation citoyenne, l'utilisation efficace des ressources, la mixité fonctionnelle, l'accessibilité et la connectivité. Ainsi, le modèle de l'évolution durable reconnaît l'importance de trouver une stabilité entre les besoins sociaux, d'épanouissement et l'espace ambiant dans la croissance de l'agglomération. Il vise à créer des villes qui répondent aux besoins des habitants tout en préservant les ressources naturelles

et en limitant les impacts négatifs sur le milieu mouvent.

De même encourage-t-il la participation active des citoyens dans le processus de planification et de l'essor urbain. Cela inclut la consultation des habitants, des entreprises locales et d'autres parties prenantes pour garantir que les décisions prises reflètent les besoins et les aspirations de la communauté. Par ailleurs, il favorise l'utilisation efficace des ressources naturelles, énergétiques, (etc.). Cela implique de concevoir des ouvrages et des systèmes urbains qui minimisent le gaspillage et la consommation excessive de ressources. Il promeut la création de quartiers et de zones urbaines qui intègrent différents types d'activités, tels que le logement, les commerces, les espaces verts et les équipements publics. Cette mixité fonctionnelle vise à favoriser la diversité sociale et économique tout en réduisant la dépendance à l'égard de la voiture et en encourageant la marche, le vélo et le covoiturage. Enfin, il cherche à créer des villes accessibles à tous, en particulier aux personnes à mobilité réduite. Cela implique de concevoir des installations de transport efficaces, des espaces publics conviviaux et accessibles. Pour cerner les besoins des quartiers périphériques, le modèle est testé autour de Traînou, banlieue d'Abobo.

Les études ont démontré que le faubourg souffre d'un accès limité à des services essentiels tels que l'eau potable, l'assainissement, l'électricité et les services de santé. Aussi, les fondements de transport, y compris les routes et les transports collectifs sont quasi insuffisants, ce qui rend difficile pour les résidents d'accéder aux services de base dans d'autres parties d'Abobo. Par ailleurs, Traînou est caractérisé par une croissance

spatiale rapide avec un logement informel construit sans des permis d'autorisation. Cela entraîne des problèmes d'insalubrité, d'insécurité et de précarité pour les habitants. De ce qui précède, la croissance urbaine non planifiée et l'expansion du quartier ont entraîné une dégradation de l'environnement, notamment la régression du couvert vert ainsi que la perte de terres agricoles. Enfin, il manque d'équipements sociaux et culturels tels que des écoles, des centres de santé, des espaces récréatifs et des équipements communautaires.

Pour la détermination de la taille de l'échantillon, le recours à la technique d'échantillonnage non aléatoire par la méthode de quotas a été utilisé. Ainsi, selon les données disponibles du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH, 2021), Traînou, sous-quartier de N'dotrè, est estimé à 1 062 ménages. Ne pouvant pas mener une étude exhaustive sur l'ensemble des ménages, un choix raisonné a été adopté. À cet effet, il s'est effectué selon un critère et une taille dument définis. Les paramètres considérés sont l'ensemble des ménages (N), la marge d'erreur (e) et le coefficient de marge (t) et la cible (n) calculée suivant la formule ci-dessous :

$$n = \frac{t^2 N e^2}{t^2 e^2 + (N-1)}$$

D'où $n = \frac{(1,65)^2 \times 1062}{(1,65)^2 + (2 \times 0,05)^2 (1061)} = 216,86$ soit 217 ménages

Les informations recueillies ont subi des traitements en fonction de leur nature. Ainsi, les coordonnées des différents équipements repérés et enregistrées par GPS sont représentées sur un fond de carte à partir du logiciel Qgis version 3.0.2. Le rendu de cette carte a été effectué sous Adobe Illustrator CS6. Les autres données ont été dépouillées sous Excel dont leur interprétation a construit l'argumentaire du travail.

II. Résultats

II.1. Dynamique socio spatiale de Traînou

Analyser la dynamique interne telle qu'elle se manifeste dans la commune d'Abobo, requiert une compréhension de son contexte (TRAORE Porna, 2021, p.197). Dans la dynamique d'expansion urbaine de ce territoire situé au Nord du district d'Abidjan, différents facteurs ont concouru à l'émergence des pôles urbains, comme celui de Traînou. Au cœur de ces facteurs, l'on trouve en bonne place une croissance urbaine mal maîtrisée, une économie informelle et de transport qui polarisent les centralités.

Traînou, tel un témoin silencieux de l'histoire tumultueuse et de l'évolution urbaine d'Abidjan, se dresse aujourd'hui comme un quartier périphérique vibrant mais défavorisé de la commune d'Abobo. Son passé est tissé de migrations, de transformations économiques et sociales, ainsi que de politiques urbaines changeantes qui ont façonné sa réalité actuelle. En effet, son souvenir remonte des vagues de migration récentes qui ont balayé Abidjan autour de l'an 2000. À l'origine, le quartier était une étendue de terres agricoles qui entouraient Abobo en expansion. Estimés à 576 habitants en 1998 selon le recensement général de la population de l'habitat, ces premiers migrants sont en provenance des zones rurales et d'autres agglomérations suite aux différentes et récurrentes opérations de déguerpissements des sites précaires. Attirés par les opportunités économiques offertes par la croissance urbaine rapide d'Abobo, ces migrants, cherchant à

échapper au retour probable à l'origine, à la pauvreté et à trouver du travail dans les industries émergentes dans les nouvelles zones industrielles de Yopougon, ont établi des habitations informelles sur cet espace agricole. Au fil du temps, ces espaces informels se sont transformés en de véritables quartiers urbains de plus en plus densément peuplés, alimentés par d'autres vagues de migrations. Actuellement Traînou compte 10759 personnes réparties dans 1061 ménages en 2021.

La dynamique démographique de la banlieue a été favorisée par l'émergence de nouvelles centralités notamment celles du pôle commercial de N'Dotré, du stade olympique d'Ebimpé et de l'ouverture des voies triomphales d'accès rapide à Abobo. Ce pôle émergent voit son importance dans un premier temps par la célérité de l'évolution de résidents sur le front d'urbanisation nord-ouest. Ce qui entraîne la transformation continue de la zone du fait d'actes d'aménagement de nouveaux espaces habitables (PORN Idriss, Op cit, p.198). La construction des routes et l'expansion des activités économiques de N'dotré, ont des traits forts à l'essor du quartier et actuellement il a émergé comme l'un de ces bourgs, caractérisé par une population diverse nourrit par l'informalité.

II.2. Structure urbaine et infrastructurelle du quartier Traînou

Le quartier Traînou présente une structure urbaine complexe et des infrastructures variées, reflétant à la fois son passé social et économique actif, ainsi que les difficultés auxquelles il est

confronté dont la compréhension nécessite l'analyse structurelle de l'ossature urbaine et typologique de l'habitat, des équipements publics des réseaux de transport, et bien d'autres.

II.2.1. Typologies de l'habitat à Traînou

Le quartier de Traînou est composé de plusieurs secteurs avec une diversité identitaire et caractéristique distincte. On trouve une variété de typologies de logements, allant des habitations informelles aux petites maisons dans les premiers espaces d'établissement humain et aux immeubles d'appartements dans les nouvelles cités (Cf. photos n°1 et 2).



Photo n°1 : Habitat traditionnel à Traînou sur l'ancien espace, du cliché de Félix Aka, 2024)



Photo n°2 : Habitat moderne à Traînou sur un nouvel espace loti, du cliché de Félix Aka, 2024)

À l'analyse des deux structures architecturales des figures n°1 et 2, il se

dégage deux modèles d'établissement humains divergents dont le premier est ancien avec de bâtis sommaires de types «*cours communes*» dont le processus de construction n'a nécessité d'aucune intervention d'expert en bâtiment. Cette typologie de logis est dominante dans le quartier et représente 81% des maisons sur les anciens lieux d'habitation. Cependant, sur de nouveaux sites consécutivement lotis, un changement radical est observé avec une modernisation des demeures (Soro et al, 2022, p.55). Dans le projet d'édification de domiciles des populations, le choix est porté sur une typologie architecturale moderne réalisée avec des matériaux solides allant de 3 à 7 pièces sous l'initiative privée et individuelle. Dans ces interstices, l'ossature laisse voir un paysage cacophonique sans normes. On assiste à une vue parsemée de différents plans dans lesquels des immeubles supplantent des villas basses. Au de-là de ces erreurs d'aménagement, Traînou observe une carence infrastructurelle publique de service de base.

II.2.2. Équipements de services de base et de réseaux de transport

Les infrastructures d'intérêt social et collectif sont des écoles, un centre de santé, des pompes, des préaux, des foyers polyvalents, (etc.). En ce qui concerne les équipements de base, Traînou présente des défis significatifs (Cf. Tableau n°1).

Tableau n°1 : Inventaire des équipements de base

Équipements de base	Effectifs	Taux en %
Équipements socio-éducatifs	0	0
Écoles primaires	0	0
Écoles secondaires	0	0
Équipements sanitaire	2	1,8
Centre de santé	0	0
Cliniques privées	2	1,8
Pharmacie	0	0
Équipements socio-collectifs	38	34,9
Aire distraction	9	8,3
Salles de jeux vidéo	29	26,6
Équipements commerciaux	69	63,3
Marchés	0	0
Hangars de vente	52	47,7
boutiques	17	15,6
Total	109	100

Source : Enquête à Traînou, 2024

La fonction scolaire a toujours constitué un élément d'attractivité et de dynamisme urbain. Politique volontariste de l'État, elle n'existe pas encore dans le quartier. Cet élan a été freiné du fait de l'existence des édifices éducatifs de proximité de N'dotré d'accessibilité facile qui attire la majorité des investissements dans ce secteur et des parents d'élèves. Néanmoins dans les plans de lotissement actuels, des réserves foncières destinées à la réalisation des infrastructures socio-éducatives existent. Selon les statistiques de la Direction des Stratégies, de la Planification et des Statistiques (DSPS) du Ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle, en 2025, trois infrastructures d'apprentissage verront le jour. En attendant leur réalisation, les enfants effectuent des mouvements pendulaires quotidiens pour fréquenter les écoles des quartiers d'Abobo.

Outre l'absence de structures formatrices, les équipements sanitaires sont inexistant à Traînou à part la présence de 2 cliniques privées de fortune qui constituent 1,8% du total du dispositif infrastructurel. Elles sont logées au même enseigne que les habitats et servent de lieu de résidence et de travail pour les gérants. De ce fait, les résidents éprouvent un besoin sanitaire dont la satisfaction emmène 85% des foyers à fréquenter les centres hospitaliers d'ailleurs. Quant au 15% des ménages restants, ils ont recours à la pharmacopée traditionnelle locale.

En dehors de l'absence de structure éducative et sanitaire, une carence s'observe aussi niveau des dispositifs sociaux, sportifs et de détente ou de spectacle dans le quartier en dépit de l'existence d'un potentiel foncier pour des projets d'édification infrastructurelle. Alors les biens socio-collectifs se résument aux aires de distraction et de salles de jeux (Cf. figure n° 2).

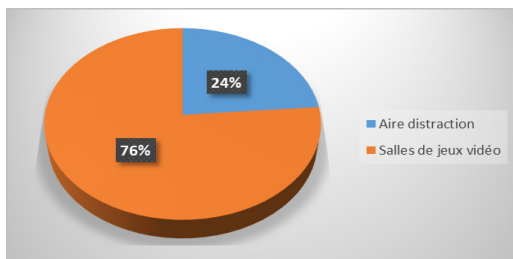


Figure n° 2 : Répartition des équipements socio-collectifs de Traînou, enquête 2024

Deux types essentiels de structures collectives existent sur l'assiette foncière de Traînou, notamment des salles de jeux vidéo et des aires de distraction. Ces dernières représentent respectivement 76 % et 24% des équipements socio-collectifs, soit 34,9% des dispositifs infrastructurels de Traînou.

Les équipements commerciaux tiennent une place très importante dans la vie de Traînou. Ils sont des éléments primordiaux de l'animation d'un espace urbain, la proximité et leur accessibilité sont parmi les besoins évidents de la population. Les entreprises marchandes et artisanales sont les plus importantes et représentent 62 % des activités économiques (Cf. tableau n°1). Leur forte expansion est du fait que la majorité des habitants vivent des petits métiers et du trafic informel. Ce négoce est pratiqué dans des magasins, sous des hangars. C'est généralement du commerce de détail, à défaut de supermarchés agréés. Des étales sous des hangars et des petites boutiques servent des relais et font office d'infrastructures commerciales (Cf. figure n°3).

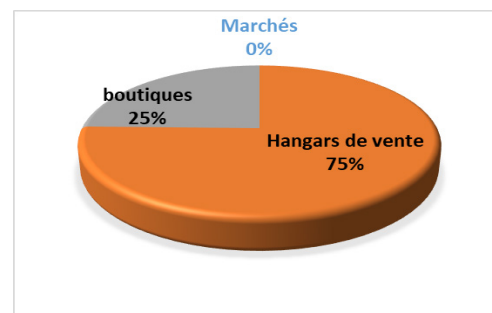


Figure n°3 : Répartition des infrastructures commerciales à Traînou. Enquête, 2024)

Deux types d'infrastructures constituent l'ensemble d'équipements commerciaux notamment une majorité d'hangars de vente et des boutiques. Ils représentent consécutivement 25% et 75% des structures marchandes (Cf. Photos n°3 et 4).



Photo n° 3 : tablette servant de boutique à Traînou du cliché de Félix Aka, 2024



Photo n°4 : Marché de fortune de Traînou, du cliché de Félix Aka, 2024

Les produits commercialisés sont du vivrier et du maraîcher, d'outils artisanaux agricoles, d'herbicides, d'insecticides, de fongicides, des matériels de première nécessité utilisés par les ménages, d'habits, de sacs, des chaussures, (etc.).

Les réseaux de transport et la mobilité sont des éléments clés de la structure urbaine. Bien que la route soit très importante, l'éloignement de Traînou des principales artères d'Abobo ne facilite pas la liaison entre les secteurs. L'espace ne dispose que d'un réseau de voiries étroites en mauvais état de 68 km, dont aucune d'elles n'est revêtue (Cf. Photos n°5 et 6).



Photo n°5 : Equipement routier non bitumé avec des drains sur les chaussées. Du cliché de Felix Aka, 2024



Photo n°6 : Equipement routier sans de caniveaux. Du cliché de Felix Aka, 2024

Les conséquences du sous-développement routier sont significatives sur le transport et l'accessibilité au quartier, affectant la vie quotidienne des résidents ainsi que leur bien-être. Ces routes rendent la circulation difficile et dangereuse dans la mesure où les conducteurs roulent à travers des chemins étroits sans marquages ni séparations. De plus elles sont parsemées de nids-de-poule et de crevasses, augmentant le risque d'accidents. Concernant l'accessibilité au quartier, de nombreux défis se posent. Les visiteurs, les livreurs et les services d'urgence ont du mal à accéder. Cela entraîne des retards dans la livraison de biens et de services essentiels, ainsi que dans la réponse aux urgences médicales et aux situations de sécurité.

L'impact de ces voies de communication sur la vie quotidienne des résidents est également significatif. Se déplacer est une tâche ardue, surtout par temps de pluie, lorsque celles-ci deviennent encore plus impraticables. Les enfants ont du mal à se rendre à l'école, les travailleurs à atteindre leur lieu de travail, et les personnes âgées ou à mobilité réduite à accéder aux services de santé et aux commerces de proximité. En outre, l'isolement géographique causé par le manque de voiries praticables constitue un problème sur le bien-être social et émotionnel des résidents, les privant d'interactions communautaires et d'opportunités de loisirs.

De même le quartier ne dispose pas de gare pour le transport. En effet, une portion routière sert de station informelle de fortune pour atténuer les difficultés de déplacement des populations dont le déplacement est assuré par une dizaine de moto à deux roues, de tricycle et taxis communaux communément appelés « Woro-woro» pour le ralliement de Traînou à N'dotré, lieu où se trouvent des interjections au reste d'Abobo et des autres communes d'Abidjan (Cf. Photos n°7 et 8).



Photos n°7 : Le tricycle, assurant les déplacements des habitants de Traînou, du cliché de Félix Aka, 2024



Photo n° 8 : la moto comme moyen de déplacements des habitants de Traînou, du cliché de Félix Aka, 2024

L'absence de gares formelles a des conséquences importantes sur les usagers, en particulier en temps d'intempérie. La nécessité d'abris adéquats dans les environnements de transport doit alors être un élément essentiel. Mais ce pan est négligé dans les politiques de la planification des stations spontanées. L'absence de structures appropriées expose les usagers aux éléments météorologiques, créant ainsi une série de défis et de risques pour leur bien-être et leur santé. Dans de nombreux quartiers urbains, les gares informelles sont des points de convergence majeurs pour les déplacements quotidiens de millions de personnes. Ces espaces, bien qu'essentiels pour la mobilité des populations, sont dépourvus d'infrastructures de base.

II.2.3. Structuration des équipements dans le paysage de Traînou

Dans de nombreux contextes urbains, le développement des quartiers périphériques est complexe et sujet à diverses considérations socio-économiques, politiques et environnementales. Les équipements

sont inégalement répartis (Cf. Figures n°4 et n°5).

A l'analyse de la figure n°4 et n°5, le noyau souche du quartier est le centre névralgique où se concentrent les principales infrastructures et équipements de base, notamment les centres commerciaux, les établissements éducatifs, les services de santé et les espaces publics verts (Cf. Figure n°5). Cette inégalité dans la répartition des structures est selon la municipalité d'Abobo du fait de l'extension récente résidentielle où la mise en place des équipements est en cours.

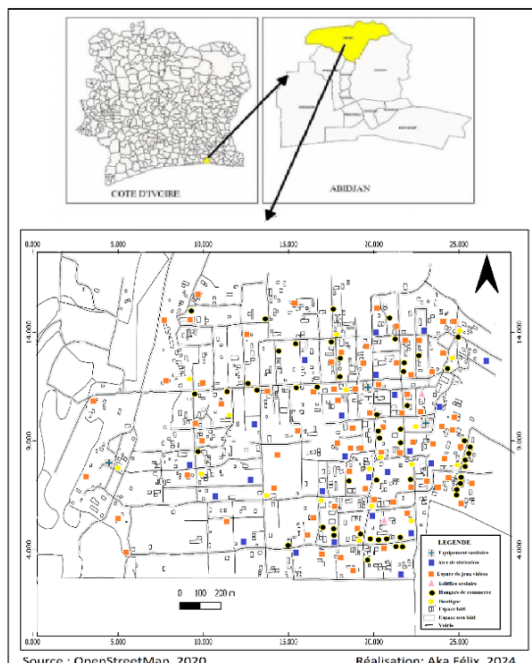


Figure n°4 : Inégale répartition des équipements socioéducatifs et économique à Traînou

II.3. Traînou face aux défis du développement

Traînou fait face à une myriade de défis d'ordre social, économique et environnemental interconnectés, produit de facteurs sa dynamique historique complexe.

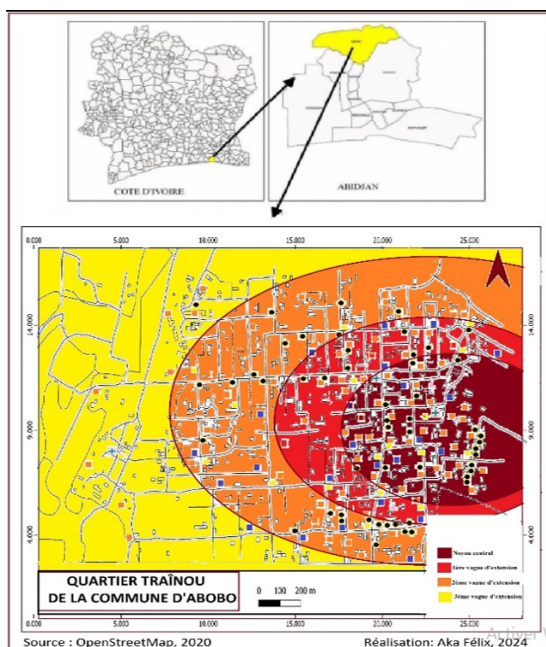


Figure n°5 : Une concentration des équipements socio-collectifs autour du noyau souche de Traînou

II.3.1. Trainou face à une croissance démographique et spatiale rapide exacerbée

La croissance démographique exponentielle et l'extension spatiale rapide sont des défis majeurs pour la planification urbaine et le développement de Traînou. La population du quartier a considérablement augmenté au fil des ans en raison de l'afflux constant de migrants en provenance des zones rurales à la recherche de meilleures opportunités économiques en milieu urbain (Cf. figure n°6).

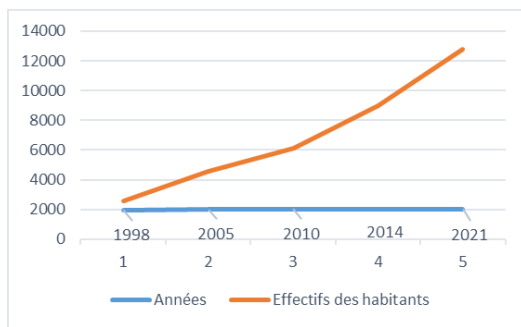


Figure n°6 : Évolution démographique.
Service technique de la Maire d'Abobo,
2024

Estimés à 576 habitants en 1998 selon le recensement général de 1998, Traînou compte 10759 personnes en 2021. Ainsi seulement en deux décennies, la population a connu une augmentation de 10 000 individus. Un triple facteur, notamment les nombreuses opérations de déguerpissements des favelas des centre villes, la précarité croissante des ménages et les avantages comparatifs des coûts des loyers dans les centre villes par rapport aux quartiers périphériques, met en lumière les dynamiques complexes qui façonnent l'urbanisation et l'expansion urbaine dans de nombreuses banlieues.

Tout d'abord, les déguerpissements jouent un rôle crucial dans la croissance démographique des quartiers périphériques. En effet, les politiques de rénovation urbaine, souvent motivées par des impératifs de développement économique, d'embellissement de la ville ou de sécurisation foncière, entraînent le déplacement forcé des habitants des bourgs informels et précaires vers des zones périphériques. Ils sont accompagnés de promesses de relogement, mais dans de nombreux cas, les résidents se retrouvent dans des conditions de logement encore plus éphémères et instables en périphérie. C'est le cas de la destruction

des bidonvilles de « Gobelet » et de Washington de Cocody où la population chassée a été contrainte de vivre sur un nouveau site sommairement aménagé appelé « Biabou ».

En conséquence, la croissance démographique rapide des bourgades est alimentée par l'afflux de populations déplacées confrontées à la pauvreté à des emplois formels et bien rémunérés, à un accès limité aux services de base. Ainsi, les avantages comparatifs en termes de coût des loyers par rapport au centre-ville que les faubourgs engendrent une ruée des déflatés économiques vers ces banlieues. En effet ceux-ci sont abordables en raison de la disponibilité de terres moins chères, de la distance plus grande par rapport aux centres d'affaires et de la qualité de vie relativement moins élevée. Cela attire les populations à faible revenu en quête de logements abordables.

Traînou connaît également une dynamique spatiale qui se traduit dans le paysage urbain par la floraison de nombreuses opérations de lotissement sur les périphériques qui jadis étaient des espaces d'intenses activités agricoles, Koulai, et al (Cf. Tableau n°2).

Tableau n°2 : Evolution des superficies en hectare des espaces bâtis de Traînou

Quartier	Années	Différentes opération de lotissement
		Superficie (Hectare)
Traînou	2005	110,5
	2010	105,8
	2015	235,91
	2020	264,9
Total		717,11

Source : Service technique de la Maire d'Abobo, 2024

Un gain de 717,11 hectares de

nouvel espace en faveur de Traînou sur les quinze années d'observation. La période 2015-2020 est déterminante dans l'opération de lotissement du quartier avec un gain de plus de 500 hectares en espace bâti soit 70% du total des espaces lotis. Actuellement de nouvelles opérations de lotissements enregistrées (Cf. Figures n°7 et 8).

Ces lotissements ont permis l'extension rapide et non contrôlée du quartier qui se fait sans un véritable plan d'urbanisme directeur. L'élargissement incontrôlé est la résultante de la conversion des terres forestières en de bâtisses. En effet, les forêts sont considérées comme des terrains disponibles pour les bâtis, en raison de leur valeur foncière relativement basse. Cette conversion entraîne la perte irréversible d'habitats naturels qui ont des conséquences désastreuses pour la biodiversité locale, en mettant en danger d'abondantes espèces végétales et animales. Dans le cadre de Traînou, outre la destruction des habitats naturels, la perte de couverture végétale a aggravé la dégradation des sols et a augmenté les risques d'érosion, cause des inondations répétitives dans un quartier où il n'existe pas d'infrastructures d'assainissement et de drainage d'eau usée et de pluie.

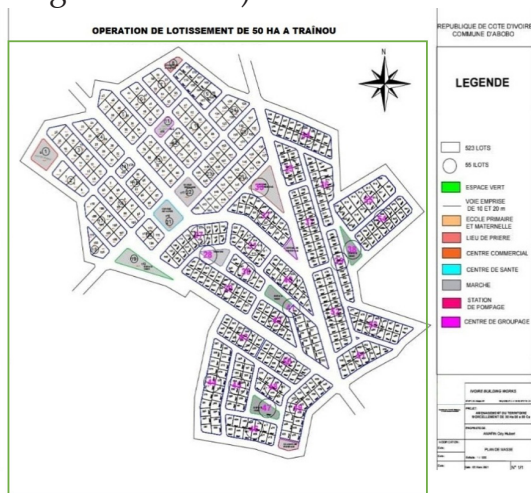


Figure n° 7: Opération de lotissement en 2022 à Traînou, Source : Mairie d'Abobo, 2022:

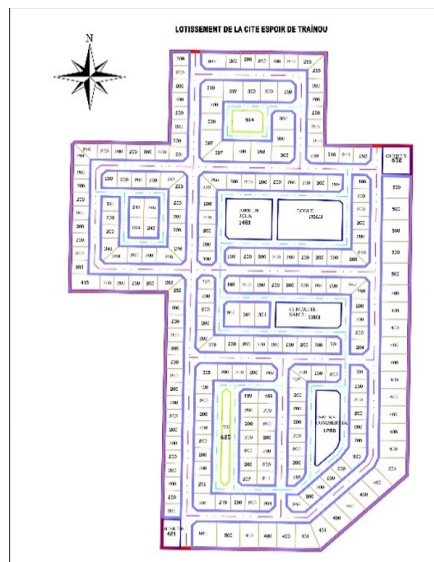


Figure n° 8: Opération de lotissement en 2023 à Traînou

Source : Mairie d'Abobo, 2023

Dans les politiques de lotissements spatiaux, un accent particulier est mis au profit de l'espace à bâtir au détriment des espaces verts, des lieux de loisirs, de détente et d'exercice qui sont essentiels pour la santé mentale et physique des citoyens. Leur absence est préjudiciable dans l'avenir surtout qu'elle contribue à l'augmentation du stress, à la pollution de l'air, à la réduction de la capacité des écosystèmes à fournir des services de régulation du climat et des îlots de chaleur urbains, affectant ainsi la santé et le bien-être des populations locales, en particulier les groupes vulnérables tels que les enfants et les personnes âgées.

II.3.2. Accès difficile aux services de base par des habitants

Un autre défi majeur à Traînou est celui de l'accès limité aux services d'approvisionnement en eau potable (Cf. Figure n°9).

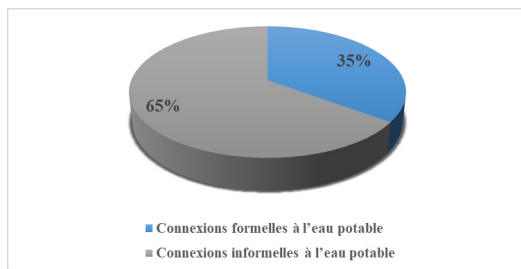


Figure n°9 : Typologie de connexion en eau potable à Traînou. Enquête, 2024

Les équipements ne couvrent pas tous les ménages du quartier pour répondre aux besoins de la population en eau. Ainsi, dans le quartier, 35% des ménages soit 76 sur 217 en ont accès. Cependant, en dépit du réseau de distribution à, ces foyers sont victimes parfois de coupure sur trois semaines d'affilée. Certaines familles n'en bénéficient ainsi que seulement pendant treize jours et pourtant la Société en charge de la distribution, la SODECI, leur délivre « des factures exorbitantes » chaque trimestre dont le montant oscille entre 10 000 à 50 000F selon la taille du ménage. Par ailleurs, les 141 domiciles, soit 65% des ménages non connectés formellement à l'eau potables luttent comme elles peuvent au quotidien, pour en obtenir. Parmi ces maisons estimées 50% soit 70 maisons ont recours une connexion informelle. Quant au reste des ménages, ils s'en ravitaillent en la transportant sur trois ou dix kilomètres. Les moyens d'approvisionnement sont la marche à pied représentant 10% soit 21

ménages, les charrettes communément appelée «wotro» équivalant 15%, soit 30 des enquêtés, les motos tricycles estimées à 5% soit 10 foyers. Ces charrettes et tricycles transportent plusieurs bidons de 20 à 25 litres pour ravitailler les familles en raison de 50 à 100FCFA par gourde comme transport selon la distance du lieu de livraison. Les ménages à revenu important utilisent les citernes de mille litres pour leur approvisionnement en eau en raison de 5 000FCFA par citerne.

En ce qui concerne les infrastructures de base d'accès à l'électricité à Traînou, les résultats de connexions formelles aux services publics suivant les ménages cibles sont mitigés (Cf. Figure n°10).

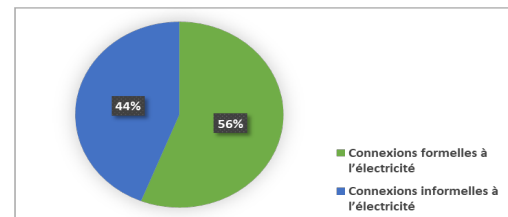


Figure n°10 : Typologie de connexion en électricité à Traînou. Enquête, 2024

En termes de connectivité aux services publics à l'électricité, suivant les foyers cibles, il se dégage les connexions formelles et informelles. Ainsi, 122 ménages soit 56% enquêtés ont une jonction légale avec un abonnement et un compteur de la CIE. Cependant 95 maisons soit 44% des interrogés ont de l'électricité, mais sans un compteur. Dans la problématique de cette connectivité, plusieurs dimensions connexes sont prises en compte incluant ainsi la disponibilité, l'accessibilité, la qualité et l'équité de l'accès aux services électriques.

La disponibilité de l'électricité varie d'une zone à une autre. Ainsi, les

anciens lieux d'établissement humains bénéficient d'une couverture électrique complète, alors les nouveaux espaces habités et souffrent d'un accès limité et de pannes fréquentes. Cette disparité est due à la planification urbaine inadéquate et à des problèmes de gouvernance locale qui encourage l'habitation des espaces bâtis avant leur viabilisation. Selon 70% des ménages enquêtés, le non accès aux services d'électricité est lié aux coûts d'installation prohibitifs, des démarches administratives complexes et des barrières linguistiques pour accéder à l'électricité.

La qualité de l'électricité fournie est également cruciale. Ainsi, les fluctuations de tension, les pannes fréquentes et le mauvais état du courant sont les problèmes récurrents. Ces difficultés ont de graves répercussions sur les appareils électroménagers, les équipements médicaux et les moyens de subsistance des habitants, aggravant ainsi leur vulnérabilité économique. Avec ces coupures intempestives, les ménages ne bénéficient d'électricité que pendant quinze jours par cumul d'heures et pourtant la CIE leur délivrer « des factures exorbitantes » chaque bimestriel dont le montant s'élève à 20 000 à 260 000F selon la taille du ménage.

Le réel problème est l'équité de l'accès à l'électricité, l'essentiel pour garantir que tous les habitants bénéficient des mêmes opportunités et du même niveau de confort. En effet dans un même immeuble ou dans un même secteur, certains ménages abonnés ont du courant tandis que d'autres en sont privés. Ces disparités d'ordre économique et social ont entraîné une distribution inégale des services électriques, favorisant certains groupes au détriment d'autres.

II.3.3. Production des déchets de Traînou et le mode de gestion précaire

La gestion des déchets est un défi majeur à Traînou où la collecte, le traitement et l'élimination et des déchets sont inefficaces et inadéquats (Cf. Figure n°11).

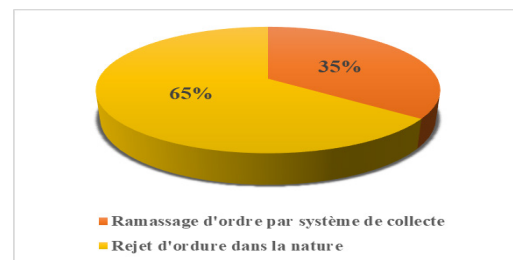


Figure n°11 : Typologie de connexion en électricité à Traînou. Enquête, 2024

En effet, 76 ménages, soit 35% des cibles utilisent les services de ce collectif de collecte et de ramassage d'ordure aux prix allant de 2 000 à 5 000 FCFA selon non seulement le moyen de transport assurant la collecte et surtout selon quantité et la typologie d'ordure à transporter. Quant au reste des maisons estimés à 65%, soit 141 foyers jettent les déchets solides et de débris de construction dans la nature, dans les rues, les cours d'eau et les zones naturelles, créant des nuisances visuelles, olfactives et environnementales pour la population locale. Ainsi, les problèmes d'insalubrité sont récurrents et sont relatifs à leurs gestions. On y trouve plusieurs endroits où s'amoncellent les débris (Cf. Figures n°9 et 10).



Photos n°9 : Ordures au sol sur les voies, du cliché de Félix Aka, 2024



Photos n°10 : Ordures au sol sur les sites non bâti, du cliché de Félix Aka, 2024

Les espaces non encore construits, le pont en face de la gare routière informelle, les abords des routes sont les espaces privilégiés de dépôts d'ordures à défaut de barques ou poubelles à ordures points.

Les eaux usées sont éliminées dans des puits perdus souvent endommagés à défaut de réseaux d'égout et de caniveaux. Ainsi, les eaux usées et de pluies sont évacuées par le système de drain naturel à ciel ouverts dans la nature, provoquant des inondations en saisons des pluies. La question d'inadéquation du traitement de ces déchets est due à une absence d'équipement, de services de salubrité et d'agence formelle de collecte des déchets dans le quartier.

II.4. Initiatives locales et solutions potentielles d'urbanisation harmonieuse

De multitudes décisions locales et de solutions potentielles visent à relever les défis sociaux, économiques, environnementaux et urbains auxquels est confrontée la population de Traînou, les actions par des acteurs locaux engagés, des organisations de la société civile, des institutions publiques et des partenariats communautaires, visent à améliorer la qualité de vie des habitants à promouvoir le développement économique local et à renforcer la résilience urbaine.

II.4.1. Initiatives en matière de développement local

Au cœur des initiatives locales à Traînou se trouvent des efforts visant à promouvoir le développement. Ces intentions comprennent des solutions visant à améliorer les infrastructures et les services de base dans le quartier. Parmi celles-ci, on trouve des programmes de construction routière et d'alimentation en eau potable, d'électrification destinés à améliorer l'accessibilité, la qualité et la fiabilité des services publics pour les habitants.

Concernant la construction routière, cinq kilomètres de voies principales et dix kilomètres de voies secondaire en terre battue et compactée sont réalisées pour l'accessibilité du quartier. De plus, pendant les périodes de coupure d'eau, la Société de Distribution de l'Eau en Côte d'Ivoire est relayée dans sa fonction de distribution d'eau potable par l'Office National de l'Eau Potable (ONEP) en

fournissant d'eau aux populations à travers des camions citernes. Par ailleurs un effort est fourni dans développement de l'extension des réseaux électriques et d'adduction d'eau du quartier par les structures d'opération de lotissement avec pour des intérêts spéculatifs foncier et le souci de vente rapide des terrains. Cette politique de d'apport d'équipement de services de base est un décret coercitif pris par les municipalités et appliqué à toute opération de morcellement de plus de cent hectares de terrain. Ainsi, tout espace de lotissement de plus de cent hectares doit être semi-viabilisé ou viabilisé.

II.4.2. Projets de protection de l'environnement dans le quartier de Traînou

En termes d'initiatives locales de protection de l'environnement et à Traînou, elles se résument aux projets de gestion d'ordures usuelles. En effet, leur gestion est assurée par un collectif privé de collecteurs qui assure le système de collecte, de tri et d'élimination des déchets une participation des foyers à travers un apport pécuniaire en minerais. Les moyens de transport du système de ramassage se résument à trois motos de fortune et cinq charrettes achetées par le collectif. Ces ordures du quartier une fois enlevées sont évacuées selon les responsables du collectif de propreté, vers les sites de collectage appropriés de N'dotrè où le circuit est pris en charge par les agents du service d'hygiène de la municipalité d'Abobo.

III. Discussion

Le fil conducteur de l'étude était une interrogation sur les défis spécifiques auxquels est confronté le modèle périurbain de Traînou en matière d'aménagement durable. Il pose le problème du manque d'infrastructures de base à Traînou pour une urbanisation durable. L'objectif est d'identifier les défis auxquels fait face Traînou et d'analyser les conditions d'amélioration du cadre de vie des habitants dans le quartier. Les résultats ont permis de répondre à ces préoccupations de départ.

En effet, dans la revue, il est reconnu que les villes africaines et leurs habitants font face à de nombreux défis selon les rapports 2015 de l'Organisation des Nations Unies en matière d'objectifs de développement Durables (ONU, 2015). Les défis majeurs sont la bataille lancée contre la croissance démographique, la pauvreté urbaine et la prolifération des bidonvilles, la sécurité des femmes, la création des villes inclusives avec l'électricité, l'accès à l'eau et à l'assainissement, et où les transports sont abordables, des villes mieux planifiées dans leur développement, des villes plus propres, plus vertes (ONU-Habitat 2012, p.4). Parmi ces défis que l'Afrique doit relever dans les décennies à venir, celui de l'évolution de la population est nul doute le plus important pour son accroissement (Loïc, 2024p.145). Car le premier facteur de fragilité des villes africaines tient paradoxalement aux habitants qui la composent. En effet, ces populations dont la plupart sont pauvres, vivent entassées dans des bidonvilles désignés sous la dénomination de quartiers « irréguliers », constituent, avec 62 % du logis urbain et l'essentiel des villes

d'Afrique subsaharienne (Loïc, op cit. p.146). Alors l'urbanisation ne s'est pas accompagnée d'une transformation infra-structurale appropriée. Elle a accru la pression sur la demande de logements, induisant une détérioration des conditions de vie, une progression des inégalités de revenus et environnementales (Bruno et Jacques, Op Cit. p. 453).

Un autre défi à relever est celui de l'urbanisation accélérée dans les villes africaines. En effet, l'Afrique s'urbanise rapidement et son taux est passé de 15 % en 1960 à 40 % en 2010, et sera de 60 % d'ici 2050 (ONU-Habitat, 2010). Alors, le phénomène a profondément transformé le continent au XXI^e siècle. Ainsi, depuis 1990, le nombre de villes en a doublé passant de 3 300 à 7 600, leur population cumulée a augmenté de 500 millions de personnes. Si la tendance haussière se maintient, elles abriteront près du quart des citoyens mondiaux, soit environ 1,2 milliard d'individus (Bruno et Jacques, 2019, p. 449). Cette situation est préjudiciable aux prévisions infra-structurelles avec pour conséquence la pression démographique surtout sur les équipements socio-collectifs.

Une des conséquences observées dans les villes africaines est la production en grande quantité des déchets dont la gestion est problématique. Ainsi, ces agglomérations produisent 62 000 000 T de déchets par an, soit une moyenne de 650 Kg par personne et par jour. Elle devrait atteindre 442 000 000 T par an en 2025, du fait d'une croissance de la population urbaine mal maîtrisée (ONU-Environnement, 2018).

La production incontrôlée d'ordures ménagères avec une augmentation aussi exponentielle

entraîne plusieurs conséquences néfastes pour l'environnement, la santé publique et l'économie des villes africaines. Ainsi, les décharges sauvages et les sites d'enfouissement des déchets produisent contribuent à la pollution des sols, de l'air et de l'eau. Les substances toxiques présentes dans les déchets contaminent les écosystèmes naturels, affectant la biodiversité et la santé des êtres vivants. De même, la décomposition des déchets organiques dans les décharges produit du méthane, un gaz à effet de serre plus puissant que le dioxyde de carbone. La croissance des déchets augmente les émissions de gaz à effet de serre, contribuant au changement climatique.

Les conséquences immédiates sont les risques sanitaires liés aux déchets non traités. Ces déchets abandonnés dans la nature sont des foyers des affections infectieuses, attirant les vecteurs de maladies tels que les rats, les mouches et les moustiques. Cela entraîne des problèmes de santé publique tels que la propagation du choléra, la dengue ou le paludisme. Les coûts économiques quant à la gestion des déchets sont budgétivores pour les gouvernements et les collectivités locales. La collecte, le transport, le traitement et l'élimination des déchets nécessitent des infrastructures et des ressources financières considérables, ce qui pèse lourdement sur les budgets publics.

En réalité Traïnou, en tant que quartier périphérique d'Abobo à Abidjan, est le reflet de ces défis urbains complexes et interconnectés auxquels sont confrontées de nombreuses zones citadines en Afrique subsaharienne. Au fil des ans, Traïnou, le reflet de la commune d'Abobo a été le théâtre de l'étirement démographique rapide, de l'urbanisation non planifiée, de la pauvreté, de la mauvaise gestion des

déchets solides et liquides et du manque d'infrastructures de drainage des eaux usées et pluviales (ONU-Habitat, 2012. P.7). La qualité environnementale des espaces du quartier est préoccupante de la précarité économique et des pressions environnementales croissantes qui ont mis à l'épreuve la résilience de sa population.

L'analyse des tendances futures et des projections démographiques de la commune d'Abobo est essentielle pour comprendre les défis qui se profilent à l'horizon pour ce quartier périphérique, ainsi que pour orienter les politiques et les interventions en matière de développement urbain. En effet, peuplée de 638 237 habitants en 1998 avec un taux d'accroissement annuel s'élevait à 4,6 %, selon les respectifs Recensements généraux de la population et de l'habitat, Abobo a atteint 938 424 habitants en 2011 contre 1 340 083 individus en 2021 avec un taux d'accroissement annuel 2,69 %. Les répercussions de telles croissances se perçoivent dans les quartiers périphériques qui ont encore un pouvoir d'absorption des hommes qui viennent. De facto, à Traînou, comme dans de nombreuses autres zones périurbaines en Afrique subsaharienne, on observe des tendances démographiques qui influenceront significativement la dynamique sociale, économique et environnementale du quartier dans les années à venir. Les projections suggèrent que la population de Traînou continuera à croître rapidement dans les décennies à venir, alimentée par des taux élevés de natalité et une migration continue des zones rurales, des quartiers précaires récemment déguerpis et démolis des centre villes abidjanais. Cette augmentation rapide exercera une pression supplémentaire sur les infrastructures et les services publics

existants, mettant à l'épreuve la capacité du quartier à répondre aux besoins grandissants de ses résidents en matière de logement, d'éducation, de santé, d'emploi et de mobilité. En parallèle, on observe également des changements dans la structure démographique de Traînou, avec une augmentation de la proportion de jeunes. Ces tendances auront des implications importantes pour la planification urbaine, la fourniture de services sociaux et la promotion du bien-être des habitants, notamment en ce qui concerne l'accès à l'éducation, à l'emploi et à la participation citoyenne.

De ce qui précède, pour les décideurs africains, l'urbanisation soulève d'importants défis en matière de planification, de gestion et de financement de la croissance urbaine, tant au niveau local que national. Nombreux sont ceux à en conserver une vision pessimiste du phénomène, en voyant d'abord les externalités négatives. Cette perception a freiné la mise en place de politiques publiques prenant pleinement la mesure de l'événement, alors qu'elle est pourtant appelée à devenir un élément central des stratégies de développement en Afrique (ONU, 2015).

Au-delà, la croissance des nations représente un vecteur unique de transformation de grande ampleur. Tard venue, l'Afrique doit profiter de cette « révolution urbaine » pour éviter un mode de développement « classique », « sauter » une étape, selon le concept schumpetérien du leapfrogging, et passer directement à une amplification plus durable, que ce soit pour le transport, l'énergie ou la gestion des eaux et des déchets et, ce faisant, créer les conditions de l'accueil « durable » de ses propres populations (Loïc, op cit. p.146). Alors, l'urbanisation

pourrait apparaître comme un levier central dans la poursuite des objectifs fixés par les Agendas du Développement 2030 et 2063, ainsi qu'un facteur d'intégration du continent dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) (ONU, 2015, Op. Cit.).

Dans le cadre de Traînou, les opportunités offertes par les tendances démographiques futures doivent être saisies pour adopter une approche holistique et inclusive de la ville durable. Cela nécessite la collaboration et la coordination entre les acteurs locaux, y compris les autorités municipales, la société civile, le secteur privé, les organisations communautaires et les habitants eux-mêmes, pour élaborer et mettre en œuvre des politiques et des programmes qui répondent aux besoins divers et évolutifs de la population. Cela implique également de reconnaître et de valoriser la diversité culturelle, sociale et économique de Traînou, en promouvant le dialogue interculturel, la solidarité collective et le respect des droits humains. En encourageant la participation active et significative des habitants dans la planification et la mise en œuvre de cités inclusives, il est possible de créer un sens d'appartenance et de responsabilité partagée pour le quartier, renforçant ainsi sa résilience et sa durabilité à long terme.

Somme toute, l'avenir du quartier Traînou dépend de la capacité de ses habitants et de ses dirigeants à relever les défis urbains de manière proactive et inclusive, en tirant parti des tendances démographiques futures pour façonner un avenir plus durable, plus équitable et plus prospère pour tous. En investissant dans les infrastructures, les services sociaux, l'emploi, l'environnement et la participation citoyenne, il est possible de

créer un quartier dynamique, résilient et inclusif où chaque habitant a la possibilité de réaliser son plein potentiel et de contribuer au bien-être communautaire.

Dans l'ensemble, les décisions locales et les solutions potentielles à Traînou reflètent la vitalité et la résilience de groupements face aux défis urbains, sociaux, économiques et environnementaux auxquels elle est confrontée. Ces déterminations témoigneront de la capacité des habitants du faubourg à s'organiser, à innover et à agir pour construire un avenir plus durable, plus inclusif et plus prospère. Cependant, malgré ces efforts louables, des défis persistants nécessiteront une action continue et concertée de la part des autorités, des partenaires de développement et de la communauté dans son ensemble. Il est essentiel de renforcer les synergies entre les différentes initiatives et de favoriser la coordination et la coopération entre les acteurs locaux pour maximiser l'impact des interventions et garantir la durabilité des résultats. De plus, il est nécessaire une approche intégrée et holistique du essor local qui tienne compte des dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles. Cela implique de renforcer la gouvernance locale, de promouvoir la participation citoyenne et de garantir l'équité et l'inclusion dans la prise de décision et la mise en œuvre des politiques et des programmes de développement à Traînou.

Conclusion

L'histoire et l'expansion de Traînou ont été façonnés par une combinaison de facteurs historiques, économiques, politiques et sociaux, notamment

l'augmentation démographique rapide, l'urbanisation non planifiée, les inégalités sociales et économiques, et les pressions environnementales croissantes. Ces défis ont des répercussions importantes sur la vie quotidienne des habitants de Traînou, affectant leur santé, leur bien-être, leur sécurité et leurs perspectives d'avenir.

L'analyse de la structure urbaine et des infrastructures de Traînou a révélé des lacunes et des insuffisances dans les services de base tels que l'eau potable, l'électricité, les soins de santé et l'éducation, ainsi que des défis en matière de mobilité et de gestion des déchets. Ces lacunes compromettent la qualité de vie des habitants et limitent leur accès aux opportunités économiques, sociales et culturelles.

Les défis auxquels est confronté le quartier Traînou, tels que la pauvreté, le chômage, la précarité économique et les inégalités sociales, sont exacerbés par des facteurs tels que la croissance démographique rapide, l'urbanisation non planifiée et les pressions environnementales croissantes. Ces défis ont des répercussions profondes sur la cohésion sociale, la stabilité du revenu et le bien-être des habitants, compromettant ainsi le développement durable et inclusif du quartier.

Les pressions sur le cadre de vie, telles que la déforestation, la pollution de l'air et de l'eau, la gestion des déchets constituent également des défis majeurs pour Traînou, menaçant la santé et la durabilité environnementale du quartier. Elles sont exacerbées par la croissance démographique rapide, l'urbanisation non planifiée et les pratiques de développement non durables, mettant en péril les ressources naturelles. Malgré

ces défis, des initiatives locales et des solutions potentielles émergent à Traînou, témoignant de la résilience et de la créativité de sa population face aux défis urbains. Des programmes de croissance économique locale informelle, des projets d'infrastructures et de services de base, ainsi que des projets de protection de l'environnement sont en cours dans le quartier, visant à améliorer la qualité de vie des habitants pour une banlieue plus durable.

Les recommandations politiques pour améliorer la qualité de vie dans le quartier Traînou incluent le renforcement des investissements dans les infrastructures de base, la création de l'emploi et de l'entrepreneuriat, le renforcement de la gouvernance urbaine et de la participation citoyenne, la protection de l'environnement, ainsi que le renforcement des services sociaux et la promotion de l'inclusion sociale.

Références bibliographiques

Batel Loïc (2024). Le défi des villes africaines. Dans *Revue Défense Nationale* Revue Défense Nationale 2016/7 (N° 792)2016/7 (N° 792), Éditions Comité d'études de Défense Nationale Comité d'études de Défense Nationale. ISSN 2105-7508. ISBN 9782919639571. DOI 10.3917/rdna.792.0145 pages 145 à 150.

Kassi-djodjo Irène et Traoré Porna Idriss (2016). Mobilité des actifs à Abobo : entre permanence des déplacements périphérie-centre et dynamique interne. *Périphéries abidjanaises en mouvement, RETSSA, Revue Espace Territoires Sociétés et Santé*, 2021/ Vol.4-N°8 : Mobilité, transport et santé en Afrique. IRESMA, p. 77- 92.

Ongo Nkoa Bruno Emmanuel et SONG Jacques Simon (2019). Urbanisation et inégalités en Afrique : une étude à partir des indices désagrégés. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* 2019/3 (Juin) 2019/3 (Juin), Éditions Armand Colin. SSN 0180-7307. ISBN 9782200932626. DOI 10.3917/reru.193.0447 pages 447 à 484.

ONU-Environnement (2018). *Africa Waste Management outlook*. United Nations Environment Programme (UNEP), Nairobi, Kenya.

ONU-Habitat (2012). Côte d'Ivoire : Profil urbain d'Abidjan HS Number: HS/056/12E. ISBN Number: (Series) 978-92-1-132023-7. ISBN Number: (Volume) 978-92-1-132472-3. Impression: unon, Publishing Services Section, Nairobi, ISO 14001:2004-certified, 36 pages.

ONU-Habitat (2010). *L'état des villes africaines 2010 : Gouvernance, inégalité et marchés fonciers urbains*. Nairobi, Kenya, 268 p.

Soro Ya Gnminhny Pulchérie et al. (2022). *L'impact du barrage hydroélectrique de Soubré dans le sud-ouest de la Côte d'Ivoire*. Regardsuds; Educi. Premier numero, Mars 2022 ISSN-2414-4150.

Traore Porna Idriss (2021). *Pôle commercial de N'dotré et la fabrique de l'espace communal d'Abobo*. *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé*, 4 (8), 193-210 Vol. 4, No. 8, Déc. 2021, pp. 193-210.