

CARTOGRAPHIE DES ACQUISITIONS FONCIÈRES À LA PÉRIPHÉRIE DE LA MÉTROPOLE ABIDJANAISE

MAPPING OF LAND'S TENURE ON THE OUTSKIRTS OF THE ABIDJAN METROPOLIS

Daouda SYLLA

Résumé

L'un des phénomènes les plus marquants de ce début de troisième millénaire est incontestablement la croissance spectaculaire des villes à travers le monde et, en particulier, dans les pays en voie de développement. La métropole abidjanaise, capitale économique de la Côte d'Ivoire, est sans cesse en croissance spatiale par le grignotage plus ou moins planifié de vastes zones rurales. Les terroirs agricoles traversés par d'importantes voies de communication constituent des cibles privilégiées dans cette quête d'espace à bâtir. Le présent travail veut appréhender les stratégies mises en œuvre par les acteurs fonciers dans la transformation de l'espace périurbain le long de l'axe routier Abobo-Anyama. Pour ce faire, la méthode est réalisée à travers : 1) une enquête auprès des propriétaires terriens et des nouveaux acquéreurs et 2) l'intégration au sein d'un Système d'Information Géographique (SIG) des trois plans de lotissement des nouveaux quartiers résidentiels. Pour la période d'intérêt 1999-2020, les résultats indiquent que trois types de stratégies sont mises en œuvre par les acteurs fonciers dans la transformation de l'espace périurbain le long de l'axe routier Abobo-Anyama. Ces stratégies de transformation et d'occupation de l'espace aboutissent à une répartition spatiale de la propriété foncière obéissant à une logique socioculturelle et professionnelle.

Mots-clés

contrôle foncier, périurbain, acquisition foncière, Système d'Information Géographique

Abstract

One of the most striking phenomena of the beginning of the third millennium is undoubtedly the spectacular growth of cities around the world and in particular in developing countries. The economic capital of the Ivory Coast, Abidjan is constantly growing in space through the more or less planned nibbling of vast rural areas. The agricultural lands crossed by important communication ways are prime targets in this quest for building space. This work aims to understand the strategies implemented by land stakeholders in the transformation of the peri-urban space along the Abobo-Anyama road. To do this, the method is carried out through: 1) a detailed survey of landowners and new buyers and 2) the integration within a Geographic Information System (GIS) of the three subdivision plans of the new residential areas. For the period of interest 1999-2020, the results identify three types of strategies that are implemented by land stakeholders in the transformation of the peri-urban space along the Abobo-Anyama road. These strategies result in a spatial distribution of land ownership obeying to a socio-cultural and professional logic.

Keywords

land control, Peri-urban, Land's tenure, Geographic Information System

INTRODUCTION

L'Afrique connaît la plus forte croissance urbaine au monde. Au cours des années à venir, les zones urbaines concentreront les deux tiers de la croissance démographique (Moriconi-Ebrard *et al.*, 2020). Partout dans les espaces périurbains, les enjeux liés à la terre sont très nombreux : conversion de terres agricoles, forestières ou naturelles vers des espaces émiettés (Cavailhès *et al.*, 2012). Ces espaces périurbains correspondent aux lieux où l'on trouve, sur le plan fonctionnel, des populations qui fréquentent quotidiennement la ville (l'aggloméra-

tion) et, sur le plan paysager, une occupation du sol mixte qui mêle des implantations urbaines minoritaires à des espaces non bâtis majoritaires (Halleux, 2015). En Côte d'Ivoire, le développement urbain date de 1955 (Cotten, 1971). Pendant longtemps, les pouvoirs publics ont encadré l'extension urbaine par une législation foncière et urbanistique stricte (Armand, 1988). À Abidjan, entre 1970 et 1980, en application des principes du Plan directeur d'urbanisme du Grand Abidjan, l'État, en s'appuyant sur les lois et règlements en vigueur, a purgé du droit coutumier toutes les terres comprises dans ce périmètre et procédé à leur immatriculation à son

nom (Yapi-Diahou, 1991). Aujourd'hui, la croissance démesurée que connaît la métropole abidjanaise s'accompagne inévitablement de pressions et de concurrences sur la terre. Comme ailleurs, la diffusion urbaine, souvent concentrique et guidée par les voies de communication, envahit les campagnes environnantes et grignote progressivement l'espace rural (Poulot *et al.*, 2012 ; Cavailhès, 2004). Ce grignotage foncier de l'espace agricole par le tissu construit des villes provient principalement de l'existence d'un marché foncier défavorable au maintien de l'activité agricole. Les promoteurs privés urbains, pourvus d'une importante puissance financière, exercent une pression accrue pour obtenir les terrains détenus par les paysans dans le périurbain (Choplin, 2006 ; Ouata, 1987). Face à cette forte demande de terrains à bâtir, le prix de la terre monte. Pour les paysans âgés, l'attrait d'un important capital en argent, leur permettant une retraite sans problème, est souvent déterminant ; ils vendent. Quant aux paysans plus jeunes, gênés par l'impossibilité d'acquérir une terre trop chère afin d'agrandir leur exploitation, par les pollutions et les nuisances urbaines, l'insécurité du lendemain, leur réaction est souvent la même : ils abandonnent le travail de la terre qu'ils vendent et vont chercher du travail en ville. Ces parcelles acquises par des promoteurs urbains restent souvent en friche avant de recevoir des promotions immobilières ou un édifice urbain.

Face au grignotage de l'espace agricole périurbain, les populations locales s'organisent et développent différentes stratégies en vue, d'une part, d'affirmer leurs droits sur les terres et, d'autre part, de participer au processus d'urbanisation. Les lotissements résultent de trois stratégies foncières différentes : administrative, communautaire et spéculative. Relativement à cette dernière stratégie foncière, Thalmann (2016) identifie quatre principales formes de stratégie foncière spéculative, la première portant sur les espaces émiettés : un promoteur achète un terrain sans en avoir immédiatement besoin, simplement parce qu'il anticipe qu'il pourra le revendre avec un bénéfice. Un cas classique est l'achat d'un espace agricole dans l'espoir qu'il devienne constructible. La deuxième forme de spéculation est celle où un promoteur construit sans être assuré d'avoir des utilisateurs. La troisième est dite spéculation à la découpe. C'est le fait d'acheter un immeuble locatif, de le constituer en propriété par étages et de vendre les appartements au détail. La transformation s'accompagne alors de conversion du locatif

en appartements en propriété, ce qui a pour effet de retirer des appartements du marché locatif, en forçant les locataires à acheter s'ils veulent rester dans l'immeuble. Enfin, la quatrième forme de spéculation consiste à acheter un bien immobilier existant dans le but non pas de l'occuper, mais de le revendre avec un bénéfice.

Savina (1981) révèle que de 1963 à 1975, la ville d'Abidjan est passée d'une superficie de 2790 ha à 8000 ha, occupant du coup la totalité des espaces prévus par les plans d'urbanisme. Alla (1991) estime que la dynamique spatiale des villes ivoiriennes constitue un aspect fondamental de l'urbanisation. Cet auteur estime que les conséquences géographiques de la production d'espaces à bâtir sont multiples. L'urbanisation entraîne le bouleversement des paysages ruraux, des mutations dans l'affectation des biens fonciers au point de perturber l'économie des villages englobés dans la ville et parfois de provoquer la désintégration de leur patrimoine culturel et de leur tissu social.

De son côté, Dobingar (1994) dépeint le processus de transformation urbaine dans la banlieue ouest de Brazzaville. L'auteur note que l'urbanisation des zones rurales périphériques de Brazzaville s'est faite par un « mitage » de l'habitat et des activités. Initiée exclusivement sous l'égide des propriétaires fonciers coutumiers afin de satisfaire la forte demande de terrains à bâtir des citoyens, cette urbanisation s'est opérée dans une anarchie presque totale. Cette situation contribue à créer de profondes distorsions au sein du réseau communal et elle aggrave la dépendance des populations vis-à-vis du centre-ville qu'elles sont constamment obligées de solliciter pour la satisfaction de leurs besoins de santé, d'éducation, de distraction, de culture. Choplin (2006) présente, à travers l'exemple de Nouakchott, capitale de la Mauritanie, les stratégies d'acteurs, les réseaux et autres liens qu'entretiennent le politique et l'urbain. Dans cette capitale créée *ex-nihilo* en 1957, l'explosion urbaine a entraîné une pression sur l'espace et une anarchie généralisée que les autorités tentent de maîtriser notamment en contrôlant l'accès à la terre. Toutefois, la législation est transgressée par les populations et il n'est pas rare de voir l'espace public morcelé, bradé ou envahi. Aussi, le front d'urbanisation illégale ne cesse-t-il de progresser, repoussant toujours un peu plus les limites de la ville.

En définitive, l'analyse d'un espace agricole à la proximité urbaine, les différents processus de sa transformation en zone urbaine et les stratégies mises en œuvre par les groupes socioprofessionnels dans l'accès aux terrains urbains en Afrique tropicale sont peu abordés par les études. Dans ce contexte, le présent travail a pour objectif d'appréhender les stratégies mises en œuvre par les acteurs fonciers (l'administration et les populations) dans la transformation de l'espace périurbain le long de l'axe routier Abobo-Anyama.

I. MÉTHODE

A. Zone d'étude

La commune d'Anyama, cadre de cette étude, a une superficie de 28 770 ha et est située à 25 km du centre du District d'Abidjan. Cet ensemble fait partie du Grand Abidjan. Sa superficie totale est estimée à 431 063 ha, à l'intérieur de laquelle les autorités ont défini une zone dite de planification (Figure 1). Avec une superficie totale de 349 202 ha, cette zone de planification définit un espace délimité par des caractéristiques géographiques comme les rivières, les montagnes et les routes qui sont considérées comme les limites les plus probables de la zone de planification d'urbanisme. Le Grand Abidjan comprend des unités administratives comme le District Autonome d'Abidjan (Communes Spéciales d'Abidjan au nombre de 13) et les 6 communes environnantes, soit un total de 19 communes et sous-préfectures non urbanisées (Figure 1).

Selon le dernier Recensement général de la population et de l'habitat (RGPH) réalisé en 2014, Anyama compte 148 962 habitants, qui s'installent principalement sur un interfluve encadré par deux vallées aux versants en pentes assez fortes dénivellant de 20 à 25 mètres. Le fond de ces vallées à écoulement intermittent est occupé en saison sèche par des cultures vivrières de maïs et de manioc. Ici, on trouve encore de nombreux terrains disponibles. Appartenant à la commune d'Anyama et située entre celle-ci et la commune voisine d'Abobo peuplée de 1 030 658 habitants (RGPH, 2014) s'étend une campagne d'environ 1,5 km² en voie d'urbanisation rapide. C'est dans cet espace qui fait la jonction entre ces deux communes dortoirs du « Grand Abidjan » que se situent les trois quartiers en formation analysés

par la présente étude, à savoir : le quartier de la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger (RAN) ; le quartier de l'Union industrielle des cafés (UNICAFÉ) et le quartier Ancienne gendarmerie. Ces trois quartiers, dont les mises en place relèvent de logiques différentes, comptent respectivement 385 lots (avec 15 lots réservés aux équipements collectifs), 439 lots (dont 14 lots sont réservés aux équipements collectifs) et 271 lots. Ils constituent un grand réservoir de populations composites et sont le lieu de migrations pendulaires quotidiennes et de grandes animations routières.

B. Données et méthode

1. Données

Deux types de données sont utilisés pour la réalisation de ce travail de recherche : 1) des données administratives complétées par une enquête auprès des propriétaires terriens et des nouveaux acquéreurs et 2) des données secondaires comprenant entre autres, les trois plans de lotissement des nouveaux quartiers résidentiels. Plus spécifiquement, les données administratives portent sur les propriétaires de lots, leur groupe ethnique, résidence et statut professionnel. Ces données, enregistrées dans les registres du domaine urbain sont recueillies à la sous-préfecture d'Anyama. Toutefois, une enquête sur le terrain a été nécessaire afin de collecter des compléments d'informations relatives à de nombreux propriétaires de lots insuffisamment et/ou mal renseignés. Ces propriétaires de lots insuffisamment et/ou mal renseignés sont au total 534 dont 278 au quartier RAN, 175 au quartier Ancienne gendarmerie et 81 au quartier UNICAFÉ. En outre, l'enquête sur le terrain a permis de mesurer l'importance des transactions foncières, c'est-à-dire les achats et les ventes de lots dans l'espace d'intérêt.

Quant aux données secondaires, elles concernent en premier lieu l'importante documentation réunie par le liquidateur de la RAN. Le chemin de fer « Abidjan-Niger », long de 1150 km, qui relie Abidjan à l'actuel Burkina Faso, traverse le territoire ivoirien sur 630 km. Ayant hérité de cette ligne pendant l'époque coloniale, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso décidèrent d'assurer ensemble sa gestion. Toutefois, comme dans beaucoup d'autres États d'Afrique subsaharienne, le chemin de fer entre en déclin dans les années 1980 (Dagnogo *et*

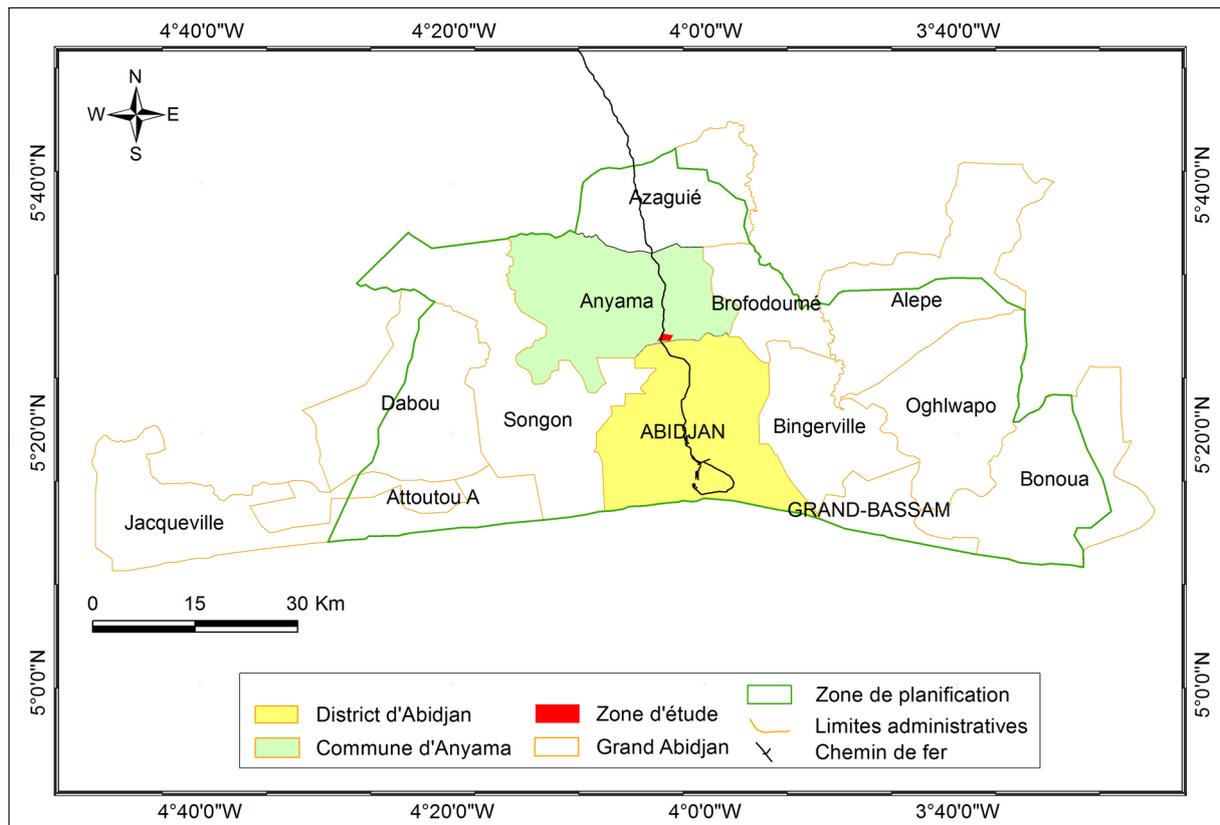


Figure 1. Localisation de la zone d'étude

al., 2012). En 1995, sous la pression des bailleurs de fonds et dans un contexte de crise économique sévère, les deux États cèdent l'exploitation de la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger à un consortium privé, la Sitarail. Un Liquidateur est désigné et chargé, avec l'assistance du comité de liquidation, de constituer un dossier relatif aux populations occupant les emprises du chemin de fer, qu'il faut déguerpir et relocaliser ailleurs (Yapi-Diahou, 1991). La documentation réunie par le liquidateur de la RAN concerne les déplacés du tronçon Adjamé-Abobo. Elle s'inscrit dans la perspective du projet de train urbain destiné à parfaire l'équipement ferroviaire de la Côte d'Ivoire à l'horizon 2000. Ce projet de train urbain, retardé par les crises politiques successives que connaît le pays (1999 ; 2010), est repris en 2013 avec le lancement d'un appel d'offres international par le ministère des transports ivoirien. Désormais, il s'agit, dans un contexte d'insuffisance de l'offre de transports en commun et de congestion de l'agglomération abidjanaise, de doter la capitale d'une ligne de train urbain « *Métro d'Abidjan* » longue de 37 kilomètres qui desservira l'agglomération d'Abidjan en 2023 (CNP-PPP, 2018). Suivant l'avenant numéro 2 signé le 21 décembre 2019, le tracé de la future ligne 1 du « *Métro d'Abidjan* »

suivra un corridor naturel de communication en desservant 18 stations, du nord (Station Anyama Centre) au sud (Station Aéroport) de la capitale ivoirienne. À terme, le « *Métro d'Abidjan* » a pour objectif de décongestionner l'agglomération et de fluidifier les déplacements, permettant notamment de réduire les émissions de carbone de la ville et de faciliter son développement économique. En second lieu, les données secondaires portent sur deux documents réalisés par la Direction générale des grands travaux (DCGTx) et respectivement intitulés Programme d'actions concertées d'Anyama (PACA) et Occupation du sol et problèmes fonciers en zone urbaine à Anyama.

2. Méthode

La méthode utilisée est essentiellement basée sur une série d'enquêtes auprès des propriétaires de lots et des nouveaux acquéreurs et l'intégration des données récoltées au sein d'un Système d'information géographique (SIG). Le questionnaire administré au cours des enquêtes concerne aussi bien les propriétaires de lots que les locataires. Il doit permettre l'identification de la population en mettant en relief les processus d'obtention et de construction du lot ; l'existence ou non de situations

conflictuelles et les comportements socio-économiques et communautaires des chefs de ménages. Si l'on considère l'emprise des différents groupes socioculturels sur l'espace, la population d'intérêt est subdivisée en sept grands groupes ethniques : les autochtones *Attié*, les autres lagunaires (*Adjoukrou-Abbey, Avikam, Ebrié*), les *Akan*, les *Krou*, les *Mandé* du Nord (*Malinké*), les *Mandé* du Sud et les étrangers (africains et non africains). Concernant le statut professionnel des propriétaires de lots, la population est subdivisée en cinq grands groupes socioprofessionnels avec des sous-catégories : les cadres de l'administration publique ou privée, les enseignants et autres agents de l'administration publique ou privée, les commerçants et transporteurs, les manœuvres et ouvriers, les planteurs et propriétaires terriens. L'enquête est menée afin d'apprécier le niveau des transactions foncières (les achats et les ventes de lots), de déterminer le niveau d'occupation des lots au sein des différents quartiers résidentiels ainsi que les stratégies mises en place par catégorie socioprofessionnelle dans la recherche de terrain à bâtir. Cette enquête est exhaustive et porte sur 1 066 des 1 095 lots que compte l'espace d'étude (29 lots étant réservés aux équipements collectifs). Au total, une base de données a été mise en place et les différents lots sont liés à une table attributaire dans laquelle les informations recueillies sont inscrites.

II. RÉSULTATS

A. RAN, un quartier périurbain né de l'initiative et de la volonté de l'administration publique

En 1979, le Ministère des travaux publics, de la construction et de l'urbanisme (MTPCU) de l'État ivoirien initie une enquête réglementaire destinée à l'occupation d'un site à Anyama. À la suite de cette enquête, l'administration prend l'arrêté n° 2203/MTPCU du 19 juillet 1979 qui déclare d'utilité publique le doublement de la section ferroviaire Abidjan-Anyama. Ce doublement s'inscrit, d'une part, dans le vaste projet d'aménagement de la capitale économique et, d'autre part, il vise à doter la section ferroviaire Abidjan (Gare lagunaire)-Agban, d'une plateforme dimensionnée pour cinq voies : une voie de service ; deux voies pour grandes lignes et deux voies pour le futur service urbain. Toutefois, la réalisation de ce vaste projet doit entraîner dans son sillage le déplacement de près de 800 personnes occupant

les emprises du chemin de fer. En effet, ces populations ont érigé sur les emprises du chemin de fer un habitat populaire, c'est-à-dire un habitat majoritairement informel et généralement dépourvu des infrastructures de base nécessaires au bon fonctionnement des services collectifs (Messina Ndzomo, 2020). Aussi, l'administration publique décide-t-elle du déplacement et de l'installation de cette population à Anyama où de nombreux terrains sont encore disponibles. Le site choisi à cet effet est un terroir agricole de 101 ha. Ce terroir est composé de terrains coutumiers non immatriculés appartenant à 31 familles *Attié*. À ces familles, l'administration propose un plan de dédommagement à deux volets : 1) le premier volet des dédommagements porte sur les plants de colatier, de caféier et cacaoyer détruits ; 2) le second volet porte sur les parcelles agricoles perdues par les paysans. Ainsi, pour 1 ha de cultures détruites, le paysan reçoit 3 lots d'habitation de 600 m² chacun (Ouata, 1987).

Dans ce quartier né de l'initiative et par la volonté exclusive de l'administration, la configuration ethnique est marquée par la présence de tous les grands groupes ethniques du pays (Figure 2). Toutefois, les *Mandé* du Nord, encore appelé *Malinké* ou *Mandingues* en raison d'une commune parenté morale avec le vieil empire médiéval du Mali (Marguerat, 1982), constitue le groupe le plus important soit 58 % des propriétaires (Figure 2). À la suite des allogènes *Malinké*, viennent les populations *Akan* et *krou* qui forment respectivement 17 % et 15 % des propriétaires (Tableau 1).

Quant aux autres groupes ethniques, leur effectif au sein des propriétaires de lots est marginal (moins de 10 % ; Figure 2). Aussi, le quartier RAN, de par sa configuration ethnique peut-il être qualifié de quartier *Malinké*. Cette population *Malinké*, traditionnellement commerçante, vit généralement en milieu urbain et, selon plusieurs auteurs (Marguerat, 1982 ; Ouata, 1987), ce groupe ethnique a une vieille tradition urbaine remontant au Moyen Âge. En Côte d'Ivoire, il est à l'origine de la naissance des premières villes et même de plusieurs villes récentes (Marguerat, 1982). En parallèle, bien que leur région d'origine soit fort peu urbanisée, les *Malinké* sont une composante essentielle de la population citadine en Côte d'Ivoire. Dans le quartier RAN, la configuration ethnique est tributaire de l'origine de ces déplacés installés sous l'égide

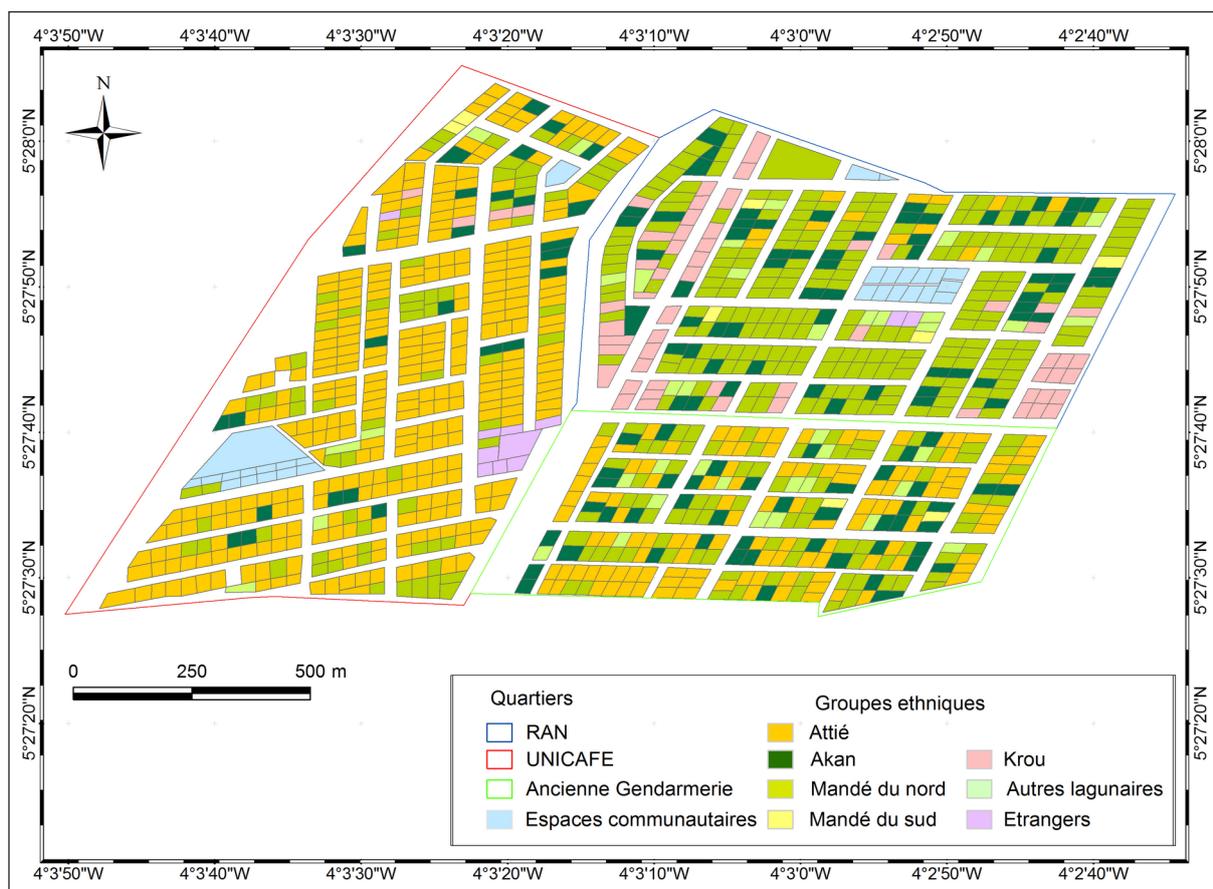


Figure 2. Répartition par quartier et par groupe ethnique des propriétaires le long de l'axe routier Abobo-Anyama

Grands groupes ethniques	Effectifs	Pourcentage (%)
<i>Mandé du Nord</i>	216	58
<i>Akan</i>	64	17
<i>Krou</i>	55	15
Autres lagunaires	17	4
Autochtones <i>Attié</i>	12	3
<i>Mandé du Sud</i>	4	2
Étrangers	2	1
Total	370	100

Tableau 1. Répartition par groupe ethnique des propriétaires au quartier RAN

de l'administration dans cette zone périurbaine. En effet, les travaux de doublement de la section ferroviaire Abidjan-Anyama ont affecté un espace à forte concentration de populations *Malinké* : Adjamé-Abo-bo-Anyama. Concernant la structure professionnelle des propriétaires de lots dans ce quartier, on observe que la plupart des propriétaires appartiennent à la catégorie des commerçants et transporteurs (52 % ; Tableau 2), et cette catégorie socioprofessionnelle est dominée par les *Mandé du Nord*.

Par ailleurs, le quartier RAN abrite de nombreux planteurs et propriétaires terriens (20 %) et des manœuvres et ouvriers (18 %). En définitive, la configuration professionnelle des propriétaires au quartier RAN est liée à leurs provenances. Ce sont pour la plupart des déplacés installés par l'administration, c'est-à-dire des personnes ayant bénéficié d'une mesure sociale de recasement tandis que les planteurs propriétaires sont essentiellement des autochtones *Attié* qui bénéficient de lots de compensation (Figure 3).

Catégories socioprofessionnelles	Effectifs	Pourcentage (%)
Commerçants et transporteurs	191	52
Planteurs et propriétaires terriens	72	20
Manoeuvres et ouvriers	68	18
Cadres (Administration publique ou privée)	23	6
Enseignants et autres agents (Administration publique ou privée)	16	4
Total	370	100

Tableau 2. Répartition par catégorie socioprofessionnelle des propriétaires au quartier RAN

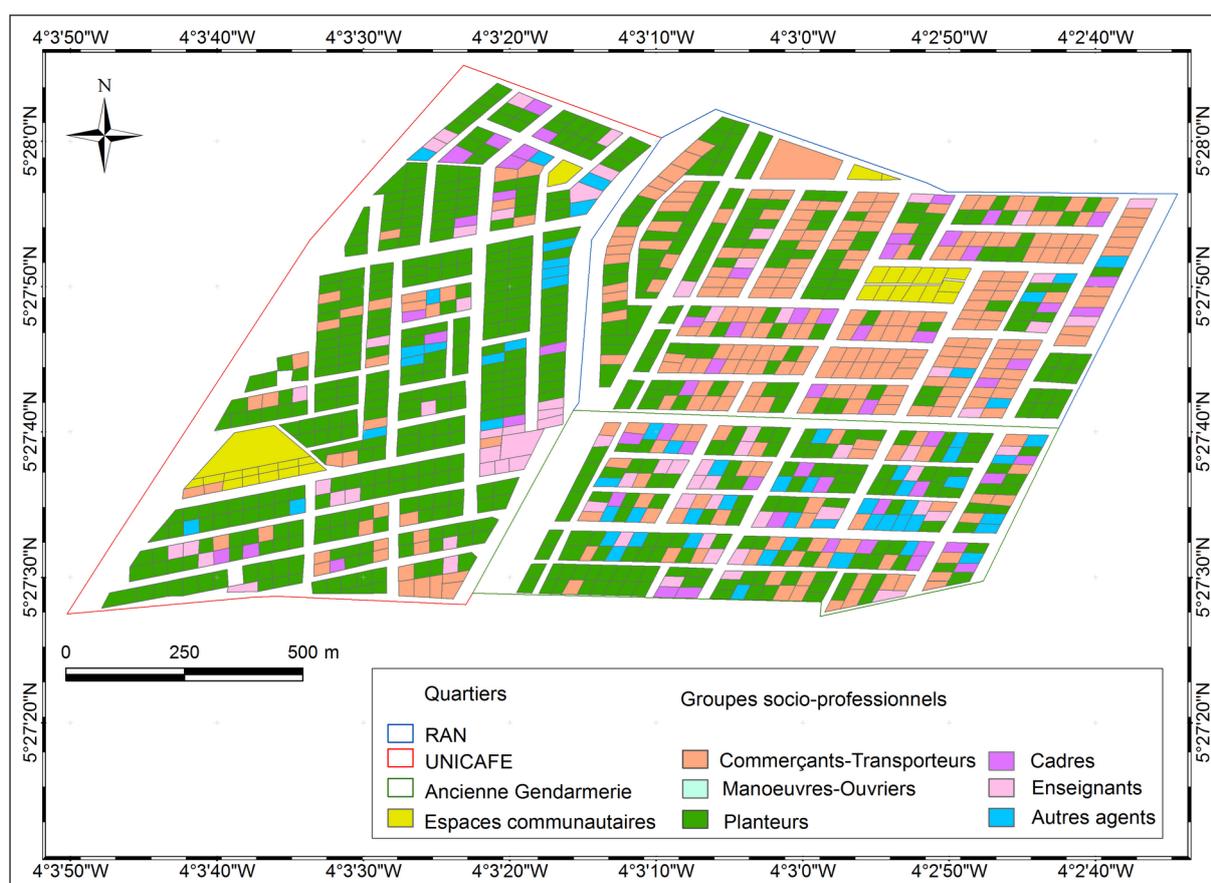


Figure 3. Répartition par quartier et par catégorie socioprofessionnelle des propriétaires

B. UNICAFÉ, expression de l'exercice de l'autorité coutumière sur des terres villageoises

Pendant la période coloniale (1893-1960) et même après les indépendances (1960), les pouvoirs publics se sont livrés à des vagues d'expulsion des paysans de leurs terres, soit pour la construction de routes, soit pour créer des lotissements de recasement (cas du quartier RAN), ou soit encore pour tout autre ouvrage d'utilité publique (Ouata, 1987 ; Armand, 1988). En effet, l'administration ne rachète pas les terres qu'elle fait rentrer dans le domaine de l'État. Elle se contente de payer aux

propriétaires coutumiers une indemnité de destruction de cultures, dont le montant «*dérisoire*» est versé avec des retards importants de trois ans voire plus (Fadeuilhe, 1970). C'est ainsi qu'en application du premier plan d'urbanisme de la ville d'Abidjan en 1926, les villages d'Adjamé, Anoumabo, Cocody, Attécoubé et Locodjro ont été transférés à leurs emplacements actuels (Terrier, 1996). Les villageois, instruits par ces longues pratiques gouvernementales ont décidé d'affirmer leurs droits sur les terres et d'en tirer parti en refusant d'être des victimes résignées du développement urbain. Convaincus qu'ils vont être gagnés par

l'irrésistible mouvement d'expansion urbaine qui grignote les terres périphériques, ils sont décidés à devancer l'État (Yapi-Diahou, 1991). C'est dans cette perspective qu'est créé le quartier UNICAFÉ, du nom de l'usine de traitement de café qui jouxte le site. Ce quartier s'inscrit dans la catégorie des lotissements mi-familiaux, mi-spéculatifs. En effet, les paysans, avec l'aide de géomètres privés procèdent au morcellement des terroirs agricoles qu'ils se distribuent ensuite suivant l'emplacement et les dimensions de leurs anciens champs. Ces lotissements et les lots distribués aux membres de la famille doivent permettre à ceux-ci de disposer d'un terrain pour bâtir dans la périphérie de la capitale économique. Sur les lots ainsi sécurisés, les propriétaires installent généralement des familles qui y cultivent du manioc et veillent à la sécurité du site en attendant la construction d'un édifice. Ces produits agricoles sont destinés aux marchés d'Abidjan et à la consommation locale. Mieux, ces lotissements revêtent un caractère stratégique dans la course à l'appropriation effective des terrains à bâtir. En effet, il faut occuper le maximum de terres possibles afin de prévenir les difficultés auxquelles se heurteront tous les ruraux qui vont inévitablement devenir citadins. Ces difficultés concernent le coût élevé de la vie citadine et l'impossibilité pour les populations rurales de disposer de terres à cultiver et de terrains à bâtir à cause de leurs prix prohibitifs. En outre, le paysan sait que la valeur marchande de sa terre évolue et qu'il peut, s'il est patient, en tirer un bénéfice plus grand avec le temps. Il existe certes un marché foncier au quartier UNICAFÉ. Toutefois, l'essentiel de l'espace reste encore aux mains des autochtones *Attié* (Figure 2). À preuve, 309 lots sur les 425 que compte le quartier appartiennent aux autochtones *Attié*, soit 73 % de l'espace. Le poids des autres groupes

ethniques sur l'espace est marginal, même si l'on observe une prépondérance des communautés *Mandé* du Nord et *Akan* avec respectivement 16 % et 6 % des acquisitions foncières dans le quartier (Tableau 3). Avec l'urbanisation galopante, ces groupes allogènes (*Mandé* du Nord et *Akan*) confortent de plus en plus leur emprise sur des terres jusque-là réservées à l'usage exclusif des membres de la communauté autochtone. En effet, certains membres de la communauté autochtone, face à l'appât du gain, vendent des lots.

S'agissant de la structure professionnelle des propriétaires, l'on observe une prépondérance des planteurs autochtones *Attié* dans les acquisitions foncières avec plus de 67 % des lots leur appartenant (Tableau 4 et Figure 3).

Par ailleurs, le quartier UNICAFÉ abrite une forte communauté d'enseignants et autres agents de l'administration publique ou privée avec 15 % des propriétés (Tableau 4). Enfin, on y retrouve, une importante communauté de commerçants et transporteurs (9 %). Ces propriétaires constituent une couche socioprofessionnelle généralement bien nantie financièrement et en contact permanent avec les planteurs autochtones (Armand, 1988).

C. « Ancienne gendarmerie », le quartier du *melting pot* ethnique et socioprofessionnel

À l'origine, l'espace dénommé « Ancienne gendarmerie » devait accueillir une brigade de gendarmerie. Pour ce faire, l'État ivoirien a négocié et obtenu des autorités coutumières locales *Attié*, la concession de cet espace de 21 ha. Mais la crise économique des années 1980 ruine ce projet (DCGTx, 1997 ; 2000). Aussi, face à la progres-

Grands groupes ethniques	Effectifs	Pourcentage (%)
Autochtones <i>Attié</i>	309	73
<i>Mandé</i> du Nord	69	16
<i>Akan</i>	26	6
Étrangers	9	2
<i>Krou</i>	4	1
Autres lagunaires	6	1
<i>Mandé</i> du Sud	2	1
Total	425	100

Tableau 3. Répartition par groupe ethnique des propriétaires au quartier UNICAFÉ

Catégories socioprofessionnelles	Effectifs	Pourcentage (%)
Planteurs et propriétaires terriens	284	67
Enseignants et autres agents (Administration publique ou privée)	62	15
Commerçants et transporteurs	39	9
Manoeuvres et ouvriers	24	5
Cadres (Administration publique ou privée)	16	4
Total	425	100

Tableau 4. Répartition par catégorie socioprofessionnelle des propriétaires au quartier UNICAFÉ

sion considérable des besoins en logements et à la pression sans cesse croissante des demandes de terrains à bâtir dans les années 2000, l'administration n'a-t-elle d'autre alternative que le morcellement de l'espace concédé et la mise en vente des lots de 600 m² au prix forfaitaire de 600 000 francs CFA. Comparés aux prix pratiqués à la même période dans les communs d'Abobo et de Yopougon et pour des superficies parfois plus réduites (400 m²), ces prix sont attractifs. En effet, suivant nos enquêtes (2020), les lots de 400 m² ou 300 m² sont cédés par les particuliers au coût de 1 500 000 francs CFA voire 2 000 000 francs CFA. Comme il fallait s'y attendre, c'est la ruée vers les lots ainsi mis en vente. En se dirigeant vers l'administration, l'une des préoccupations des acquéreurs, et de loin la plus importante, est la sécurité foncière qu'ils trouvent dans ces quartiers périphériques où la réglementation sur la mise en valeur effective de lots urbains est très peu appliquée. Par exemple, il a fallu attendre juin 1998 pour procéder à des retraits de lots attribués depuis mars 1981 (Source : Nos enquêtes, 2020). Or, l'arrêté n°16-1984 du Ministère de la construction et de l'urbanisme fixe un délai de deux ans, non renouvelable pour la mise en valeur immobilière des lots urbains. Passé ce délai, tout lot non mis en valeur redevient propriété de l'État.

Les acquéreurs se recrutent dans presque tous les groupes ethniques et toutes les catégories socio-professionnelles, faisant ainsi du quartier Ancienne gendarmerie, un véritable « *melting pot* ». Toutefois, trois groupes ethniques sont prépondérants : les autochtones *Attié* avec 44 % des propriétés, les *Malinké* (*Mandé* du Nord) avec 32 % des propriétés et enfin les *Akan* avec 17 % des propriétés (Figure 2). La prépondérance des autochtones *Attié* vient de ce que ces populations, initialement propriétaires des terres, ont bénéficié de lots de compensation lors des transactions avec l'État ivoirien. Les *Malinké*,

traditionnellement commerçants, disposent de ressources financières suffisantes pour satisfaire leur ambition d'acquisition foncière et les propriétaires *Akan*, en raison de leur proximité ethnique avec les autochtones *Attié*, bénéficient de la part de ces derniers de facilités d'accès à la propriété foncière. Quant aux autres groupes, leur présence est presque marginale puisqu'on n'en rencontre que 19 sur un effectif de 271 propriétaires que compte le quartier (Tableau 5).

S'agissant de la structure socioprofessionnelle des propriétaires de ce quartier, l'on observe qu'à la différence des quartiers RAN et UNICAFÉ, Ancienne gendarmerie n'est le domaine exclusif d'aucun groupe socioprofessionnel. Toutefois, les planteurs autochtones *Attié*, les enseignants et autres agents (Administration publique ou privée) forment une part importante des propriétaires puisqu'ils représentent respectivement 29 % et 22 % de la population (Figure 3). En outre, ce quartier compte, avec 21 %, la proportion la plus élevée de propriétaires manoeuvres et ouvriers tout le long de l'axe routier Abobo-Anyama (Tableau 6), à cause du mode d'accès à la propriété foncière tributaire de faibles prix de vente des lots (prix forfaitaire de 600 000 francs CFA).

CONCLUSION

En définitive, trois types de stratégies sont mises en œuvre et concourent à la transformation de l'espace périurbain le long de l'axe routier Abobo-Anyama. Cette transformation de l'espace périurbain se fait suivant une logique socioculturelle et professionnelle. Pour l'administration, les expropriations pour cause d'utilité publique constituent le moyen idéal pour résoudre les nombreux problèmes de planification et d'aménagement pour le long terme de l'espace urbain. Quant à l'autorité coutumière, longtemps spoliée de ses terres, elle veut désormais,

Grands groupes ethniques	Effectifs	Pourcentage (%)
Autochtones <i>Attié</i>	120	44
<i>Mandé</i> du Nord	86	32
<i>Akan</i>	46	17
<i>Krou</i>	17	6
<i>Mandé</i> du Sud	2	1
Total	271	100

Tableau 5. Répartition par groupe ethnique des propriétaires au quartier Ancienne gendarmerie

Catégories socioprofessionnelles	Effectifs	Pourcentage (%)
Planteurs et propriétaires terriens	77	29
Enseignants et autres agents (Administration publique ou privée)	60	22
Manoeuvres et ouvriers	57	21
Commerçants et transporteurs	55	20
Cadres (Administration publique ou privée)	22	8
Total	271	100

Tableau 6. Répartition par catégorie socioprofessionnelle des propriétaires au quartier Ancienne gendarmerie

à travers des lotissements mi-familiaux, mi-spéculatifs, tirer le meilleur parti de son statut de propriétaire et obtenir de l'administration qu'elle entérine cette situation. Enfin, de nombreux demandeurs de terrains à bâtir, généralement exclus de la propriété foncière à Abidjan et Anyama-centre en raison de leur faible pouvoir d'achat, profitent de l'absence de contrainte après attribution pour accéder à la propriété foncière dans cette zone périurbaine. Ces nouveaux acquéreurs, en dépit de quelques velléités de participation au marché foncier par l'incitation à des morcellements villageois, se dirigent pour l'essentiel vers l'administration pour accéder à la propriété foncière.

BIBLIOGRAPHIE

- Alla, D. A. (1991). *Dynamique de l'espace périurbain de Daloa, étude géographique*. Thèse de doctorat de troisième cycle, IGT, Abidjan.
- Armand, M. (1988). Tissu urbain, tissu social : stratégies antagonistes d'occupation de l'espace à Abidjan. *Espace, populations, sociétés*, 2, 261-274.
- Cavaillès, J., Hilal M. & Wavresky, P. (2012). L'influence urbaine sur le prix des terres agricoles et ses conséquences pour l'agriculture. *Économie et Statistique*, 444-445, 99-125.
- Cavaillès, J. (2004). L'extension des villes et la périurbanisation, *In Villes et économie*. Éd., Institut des villes, La Documentation Française, 157-184.
- Chauveau, J-P & Dozon, J-P. (1988). Ethnies et état en Côte d'Ivoire. *Revue Française de Science Politique*, 38(5), 732-747.
- Choplin, A. (2006). Le foncier urbain en Afrique: entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott (Mauritanie). *Annales de géographie*, 647, 69-91.
- CNP-PPP (2018). Catalogue de Fiches des Projets en partenariat Public-Privé. 4^{ème} Édition de la revue du portefeuille des projets en partenariat Public-Privé, 139 p.
- Cotten, A-M. (1971). Le développement urbain et la polarisation de l'espace : l'exemple de la Côte d'Ivoire. *Revue Tiers-Monde*, 12(45), 167-174.
- Dagnogo, F., Ninot, O. & Chaléard, J-L. (2012). Le chemin de fer Abidjan-Niger : la vocation d'une infrastructure en question. *EchoGéo*, 20, 1-17.
- DCGTx (2000). *Programme d'Actions Concertées d'Anyama*, Abidjan.
- DCGTx (1997). *Occupation du sol et problèmes fonciers en zone urbaine à Anyama*, Abidjan.
- Dobingar, A. (1994). Accroissement périurbain dans une ville du tiers-monde, le cas de la banlieue ouest de Brazzaville. *Union for African Population Studies*, 9, 22.
- Fadeuille, J. J. (1970). *Opération d'habitat économique en pays en voie de développement : un exemple à Abidjan*. Thèse de 3^e cycle, Université de Bordeaux, 159 p.
- Halleux, J-M. (2015). *Les territoires périurbains et leur développement dans le monde : un monde en voie d'urbanisation et de périurbanisation*. Éd. Les Presses Agronomiques de Gembloux, A.S.B.L., pp. 43-61.

- Kessides, C. (2006). *La transition urbaine en Afrique subsaharienne ; impacts sur la croissance économique et la réduction de la pauvreté*. L'Alliance des Villes, 121 p.
- Marguerat, Y. (1982). Des ethnies et des villes. Analyse des migrations vers les villes de Côte d'Ivoire. *Cahier O.R.S.T.O.M. Sér. Hum.*, XVIII(3), 303-340.
- Messina Ndzomo, J-P. (2020). *Consommation de la ressource foncière, périurbanisation résidentielle et efficacité urbaine à Kinshasa*. Thèse de doctorat en cotutelle. École régionale postuniversitaire d'aménagement et de gestion intégrés des forêts et territoires tropicaux (ERAIFT) et Université de Liège, 236 p.
- Moriconi-Ebrard, F., Heinrigs, P. & Trémolière, M. (2020). Dynamiques de l'urbanisation africaine 2020 (Africapolis, une nouvelle Géographie urbaine). *Cahier de l'Afrique de l'Ouest*, 208 p.
- Ouata, N. (1987). Développement rural en Afrique tropicale (stratégies et pratiques) : problématique du développement rural en Côte d'Ivoire. *Bulletin de la société neuchâteloise de géographie*, 31, 77-100.
- Poulot, M., Aragau, C. & Lavue, M. (2012). Habiter en périurbain ou réinventer la qualité de la ville. *Historiens & Géographes*, 419, 119-126.
- RGPH (2014). *Résultats globaux par Sous-Préfecture*. Secrétariat Technique Permanent, Institut National de la Statistique.
- Savina, M. (1981). *Politique et Pratiques urbaines à Abidjan*. ORSTOM, Paris.
- Thalmann, P. (2016). *Spéculation et investissement immobilier*. Éd. TRACÉS, Numéro 4, pp. 23-24.
- Terrier, C., (1996). *Villages et terroirs Ébrié dans la Ville d'Abidjan : état des lieux dans la perspective de leur intégration à l'environnement urbain*. Rapport d'étude à la demande du Ministère du Logement, du Cadre de Vie et de l'Environnement, Abidjan.
- Yapi-Diahou, A. (1991). Les détenteurs coutumiers, les citadins et l'État dans la course pour l'accès au sol urbain à Abidjan, In E. Le Bris et al : *Contribution à la connaissance d'un droit foncier intermédiaire dans les villes d'Afrique de l'Ouest*, IFU IRSSH ORSTOM, 11-84.
- Yapi-Diahou, A. (1991). *L'État et les municipalités en Côte d'Ivoire : Un jeu de cache-cache ?* Abidjan, ORSTOM, Centre de Petit Bassam, 9 p.

Coordonnées de l'auteur :

Daouda SYLLA
Enseignant-chercheur
Institut de Géographie Tropicale (IGT)
Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody
Abidjan (Côte d'Ivoire)
zyllahdah@yahoo.fr

