

WACI

Magazine N°02 - Décembre 2024 - Gratuit

LE MAG



Design intérieur

Comment aménager votre cuisine ?

Regard urbain

Lotissement d'une opération immobilière

Nature & environnement

Disparition des trottoirs

Interior design

How to arrange your kitchen ?

Look

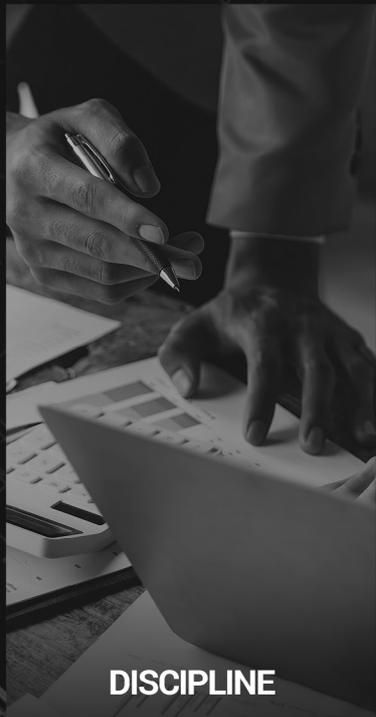
Subdivision of a property development

Nature & environment

Disappearing pavements



NOS VALEURS



DISCIPLINE



PERFORMANCE



ESPRIT D'ÉQUIPE



INTÉGRITÉ

EDITO / EDITORIAL

C'est avec enthousiasme que je vous présente ce deuxième numéro, qui survient dans un contexte marqué à la fois par d'importants bouleversements dans notre tissu urbain et par un espoir mêlé de crainte quant à l'avenir de notre ville. Abidjan, mégapole de plus de six millions d'habitants, semble décidée à opérer une métamorphose devenue nécessaire, face à l'accumulation de défis auxquels la ville en est venue à faire face.

Les grands chantiers en cours – ouverture de voies de contournement, construction de ponts et d'échangeurs, aménagements routiers, travaux d'assainissement – redessinent le visage de la ville et atténuent les difficultés de mobilités urbaines. Ces transformations impliquent parfois des mesures impopulaires, telles que les expropriations et déguerpissements, qui, bien qu'essentielles pour le développement urbain, soulèvent des questions légitimes sur les choix passés en matière de planification.

Déguerpissements et expropriations : deux notions à clarifier

Souvent confondus, ces termes méritent d'être distingués. Selon **Geoconfluences.fr**, le **déguerpissement** a une origine coloniale et est utilisé par les administrations publiques pour réclamer le démantèlement de bidonvilles. Ce phénomène implique nécessairement une dimension coercitive et, dans de nombreux cas, l'usage de la force, notamment par les pouvoirs publics.

L'**expropriation**, quant à elle, est une procédure légale permettant à une entité publique de contraindre un particulier ou une entreprise à céder la propriété de son bien en contrepartie d'une indemnité. L'utilisation de cet outil est souvent adossée à la réalisation d'ouvrages d'utilité publique, tels que les infrastructures routières ou sanitaires et les réseaux d'assainissements.

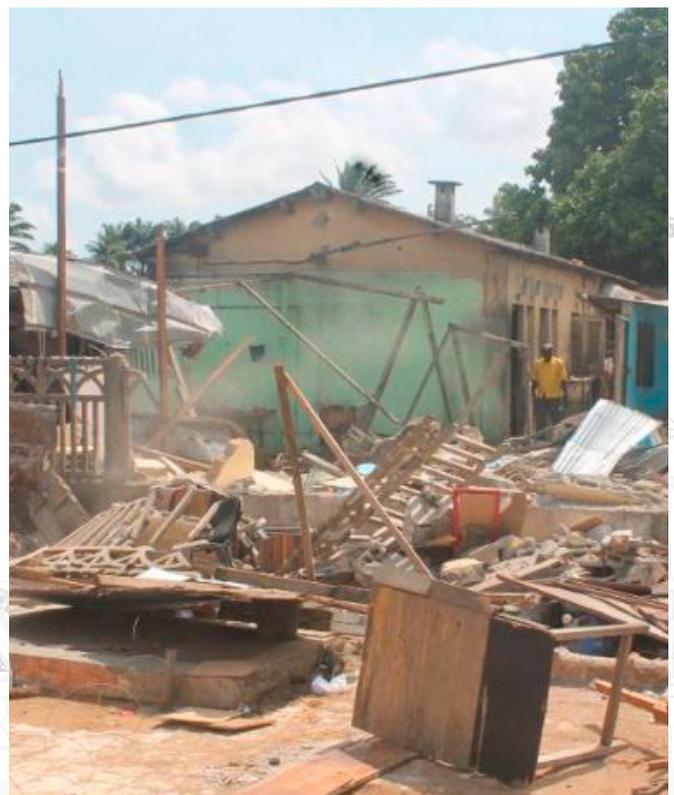
Bien que leurs raisons diffèrent, ces deux processus aboutissent à la démolition de l'habitat. Le fait de devoir détruire au nom du développement c'est à dire détruire pour reconstruire en mieux la même chose ou détruire pour construire autre chose à la place, pose la question des choix passés en matière d'aménagement urbain. Cette situation interroge soit sur la pertinence des plans directeurs antérieurs que la ville a agréés,

It is with great enthusiasm that I present to you this second issue, which comes at a time marked by significant upheavals in our urban fabric, coupled with a mix of hope and apprehension about the future of our city. Abidjan, a megacity with over six million inhabitants, seems determined to undergo a much-needed transformation in response to the growing challenges it faces.

The major projects underway – construction of bypass roads, bridges, and interchanges, road development, and sanitation works – are reshaping the city's landscape and easing urban mobility challenges. These transformations, however, sometimes involve unpopular measures such as expropriations and evictions. While essential for urban development, these measures raise legitimate questions about past planning decisions.

Evictions and Expropriations : Two Concepts to Clarify

*Often confused, these terms deserve to be distinguished. According to **Geoconfluences.fr**, **eviction** has colonial origins and is used by public administrations to demand the dismantling of informal settlements. This phenomenon necessarily involves a coercive dimension and, in many cases, the use of force, particularly by public authorities.*



soit sur la non-application ou le manque de rigueur dans le suivi des planifications préalablement adoptés. Ces interrogations appellent à un examen des échecs et réussites des efforts de planification urbaine dans l'histoire récente de la capitale économique ivoirienne.

Une planification urbaine marquée par des ambitions et des lacunes

En feuilletant récemment le pavé de 256 pages intitulé *Notre Abidjan*, coécrit par Henriette Diabaté et Léonard Kodjo, je me suis replongé dans les projections futuristes de l'époque, élaborées par une succession d'experts et de décideurs politiques tout au long du siècle dernier pour accompagner l'essor de la ville d'Abidjan. Cet ouvrage, publié en 1991, m'avait été recommandé il y a quelques années par le célèbre architecte Issa Diabaté pour enrichir mes recherches sur l'histoire de la ville.

À travers des photographies d'époque, des cartes et des textes, le livre retrace la genèse d'Abidjan, l'histoire de son peuplement, les grandes transformations qu'elle a connues depuis son choix comme capitale de la Côte d'Ivoire, ainsi que les nombreux plans directeurs successifs imaginés avant et après les indépendances, jusqu'au début des années 1990. C'est cet aspect de la planification urbaine de la ville qui me fait évoquer cet ouvrage ici tant il est édifiant sur le sujet.

On y découvre une histoire marquée par diverses tentatives de planification urbaine, visant à résoudre les défis démographiques, à organiser le zoning des activités, ou simplement à optimiser la mobilité urbaine.

Dès 1920, Abidjan, jusque-là un paisible conglomérat de villages lagunaires peuplé essentiellement par les peuples *Tchaman*, devient la capitale de la colonie française de Côte d'Ivoire. À l'époque, les populations européennes ont jeté leur dévolu sur le plateau pour son relief particulièrement attrayant et sa forme de presqu'île que lui procure les baies de Cocody et du Banco. Les villages présents sur ce site ont été recasés à Adjamé et à Treichville (anciennement appelé Anoumanbo).

“L’occupation de ce territoire a été depuis lors, une succession d’expropriation et de recasement des villages toujours plus loin au fur et à mesure que la ville s’étalait.”

Expropriation, on the other hand, is a legal procedure allowing a public entity to compel an individual or company to transfer ownership of their property in exchange for compensation. This tool is often employed for the implementation of public utility projects, such as road or sanitation infrastructure and drainage networks.

Although their reasons differ, both processes result in the demolition of housing. The necessity to destroy in the name of development—whether to rebuild the same thing in a better way or to replace it with something entirely different—raises questions about past choices in urban planning. This situation calls into question either the relevance of previous master plans approved by the city or the lack of enforcement or rigor in implementing and monitoring those plans. These questions prompt a reflection on the successes and failures of urban planning efforts in the recent history of Côte d'Ivoire's economic capital.

An Urban Planning Marked by Ambitions and Shortcomings

*While recently leafing through the 256-page volume titled *Notre Abidjan*, co-authored by Henriette Diabaté and Léonard Kodjo, I revisited the futuristic projections of the time—visions crafted by a succession of experts and political leaders over the past century to accompany the growth of Abidjan. This work, published in 1991, had been recommended to me several years ago by the renowned architect Issa Diabaté to enrich my research on the city's history.*

Through period photographs, maps, and texts, the book traces the origins of Abidjan, the history of its settlement, the major transformations it has undergone since being designated the capital of Côte d'Ivoire, as well as the numerous successive master plans envisioned before and after independence, up to the early 1990s. It is this aspect of the city's urban planning that prompts me to mention this work here, as it is highly insightful on the subject.

The book reveals a history marked by various urban planning attempts aimed at addressing demographic challenges, organizing activity zoning, or simply optimizing urban mobility.

In 1920, Abidjan, then a peaceful conglomerate of lagoon villages primarily inhabited by the Tchaman people, became the capital of the French colony of Côte d'Ivoire. At the time, European settlers were drawn to the Plateau for its particularly appealing topography and its peninsula-like shape created by the Cocody and Banco bays. The



À cette époque, la planification était inexistante et l'aménagement de la ville se limitait à séparer les espaces occupés par les blancs et les noirs. Pour bien comprendre le contexte de l'époque, la ville d'Abidjan se structurait autour de trois zones : le Plateau administratif et commercial, réservé aux colons blancs, la zone résidentielle indigène de Treichville et enfin Adjamé qui abritait le marché. C'est bien pour cela que le commissariat du 1er arrondissement est au plateau et que les 2e et 3e arrondissements sont respectivement à Treichville et à Adjamé.

L'absence de planification formelle de cette époque conduit alors à une occupation spatiale dictée par les besoins immédiats des administrateurs coloniaux. Cependant une succession de circonstances, liées notamment à la démographie galopante occasionnée par l'exode rurale couplées aux sinistres occasionnés par l'absence d'assainissement dans certaines zones de la ville, avait fini par inciter urgemment un meilleur plan aménagement.

Le premier plan directeur, conçu en 1952 par l'urbaniste BADANI, marque une étape clé. Il prévoit des zones industrielles au sud (Zone 3 et Zone 4) et oriente les résidences selon des critères sociaux : Cocody pour la population européenne ; Marcory, Koumassi et aussi Attécoubé pour les autres. Malgré ses limites, ce plan a laissé de façon indélébile son empreinte dans la structure d'Abidjan jusqu'à nos jours.

Les décennies suivantes voient l'élaboration de nouveaux plans ambitieux d'abord en 1969 puis en 1985, anticipant plusieurs infrastructures réalisées bien plus tard. Ces plans prévoyaient déjà les 3ème, 4ème et 5ème ponts construits entre 2015 et 2024, des viaducs et des voies stratégiques qui façonnent aujourd'hui le réseau urbain de la ville. Cependant, le manque de

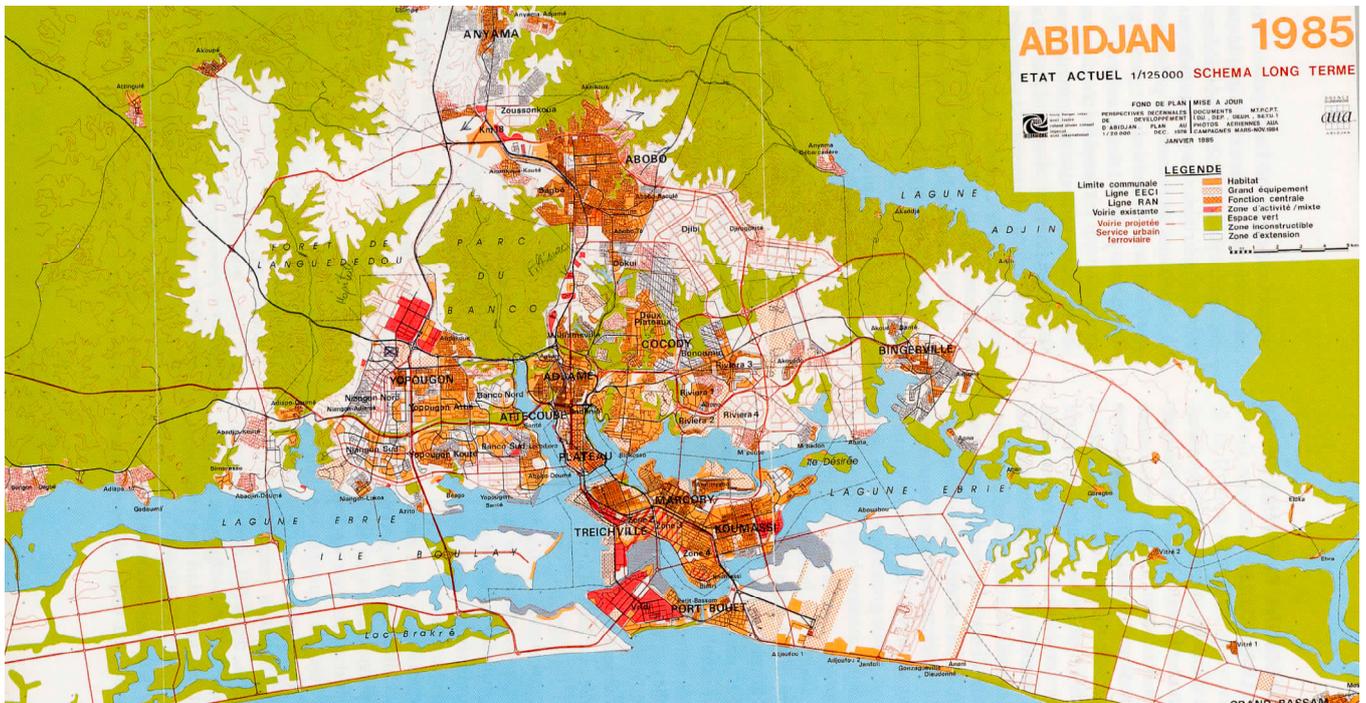
villages originellement situés sur ce site ont été déplacés vers Adjamé et Treichville (anciennement Anoumanbo).

“From that point on, the occupation of this territory became a series of expropriations and relocations, pushing villages further away as the city expanded.”

During this period, there was no formal planning, and urban development was limited to segregating spaces occupied by whites and blacks. To understand the context of the time, Abidjan was structured around three zones : the administrative and commercial Plateau, reserved for white settlers ; the indigenous residential area of Treichville ; and Adjamé, which housed the market. This explains why the First District Police Station is in Plateau, while the Second and Third Districts are in Treichville and Adjamé, respectively. The lack of formal planning during this era led to spatial organization dictated by the immediate needs of colonial administrators. However, a series of circumstances—particularly rapid population growth driven by rural exodus and the disasters caused by the lack of sanitation in some areas of the city—eventually created an urgent need for better urban planning.

The first master plan, designed in 1952 by urban planner BADANI, marked a key milestone. It designated industrial zones in the south (Zone 3 and Zone 4) and allocated residential areas based on social criteria: Cocody for the European population, and Marcory, Koumassi, and Attécoubé for others. Despite its limitations, this plan has left an indelible mark on the structure of Abidjan, which persists to this day.

In the decades that followed, new ambitious plans were developed, first in 1969 and then in 1985, anticipating several infrastructures that were only realized much



Référence : Notre Abidjan: toujours plus haut...» - Henriette Diabaté et Léonard Kodjo, année 1991, Éditeur : Ivoire Média

suiwi de ces plans a souvent conduit à des occupations illégales des emprises prévues, compliquant la mise en œuvre ultérieures desdits projets.

Le boulevard, aujourd'hui nommé Mamadou Koulibaly, reliant le rond-point de la Mosquée CIAD à celui de l'ancien camp d'Akouedo, figure déjà sur le plan de 1969. Ce boulevard se prolonge selon le plan au sud par un pont traversant la lagune pour connecter M'Pouto à Koumassi via le boulevard du Cameroun. Est-il encore possible de le réaliser en l'état actuel de l'occupation des zones concernées par cette voie ?

Le plan de 1985, quant à lui, frappe par sa ressemblance avec l'Abidjan d'aujourd'hui. On y retrouve la voie Y4 encore en construction, et l'aboutissement du 4 pont à l'avenue Reboul d'Adjamé y est déjà prévu. Un pont reliant Attécoubé à la zone industrielle de Vridi, un autre connectant Yopougon à la baie des Milliardaires en passant par l'île Boulay, ainsi qu'un viaduc envisagé sur le canal de Vridi, figurent également sur ce plan. En parallèle de ces infrastructures routières, le zonage des fonctions urbaines (habitat, zones industrielles, équipements, etc.) semble, dans l'ensemble, avoir été respecté.

Ces constats révèlent qu'Abidjan ne souffre pas d'un manque de planification, mais plutôt d'un défaut de suivi. Voir l'État contraint d'indemniser des personnes vivant sur des emprises réservées depuis 1969 pour des projets ultérieurs pousse à s'interroger sur les moyens mis en place pour protéger l'espace public des occupations illégales. Quand on voit les milliards accordés pour des projets récents en indemnisation et en expropriation ;

later. These plans already envisioned the 3rd, 4th, and 5th bridges, built between 2015 and 2024, as well as viaducts and strategic roads that now shape the city's urban network. However, the lack of proper implementation of these plans often led to illegal occupation of designated areas, complicating the subsequent execution of these projects.

The boulevard now named Mamadou Koulibaly, linking the CIAD Mosque roundabout to the former Akouedo camp roundabout, was already included in the 1969 plan. According to the plan, this boulevard extends southward via a bridge crossing the lagoon to connect M'Pouto to Koumassi through Boulevard du Cameroun. Is it still feasible to execute this project given the current occupation of the areas affected by this route ?

The 1985 plan, for its part, is strikingly similar to today's Abidjan. It includes the Y4 road, still under construction, and already envisions the connection of the 4th bridge to Avenue Reboul in Adjamé. A bridge linking Attécoubé to the Vridi industrial zone, another connecting Yopougon to the Billionaires' Bay via Boulay Island, and a viaduct planned over the Vridi Canal are also featured in this plan.

Alongside these road infrastructures, the zoning of urban functions (housing, industrial zones, facilities, etc.) appears, for the most part, to have been respected.

These observations reveal that Abidjan does not suffer from a lack of planning but rather from a failure in follow-up. Seeing the state forced to compensate people living on land reserved since 1969 for future projects raises

cela signifie surtout que non seulement l'État et la ville ne se sont pas donné les moyens de protéger les emprises réservées pour ses projets à mais venir mais pire l'État a cédé des parcelles à des emplacements stratégiques susceptibles de mettre à mal la réalisation ultérieure de ses ambitions. Cette problématique amène également à réfléchir sur les conflits potentiels liés à de futures expropriations, notamment dans le cas où l'extension de l'aéroport projeté sur le plan de 1985, prévoyant deux pistes d'atterrissage et quatre terminaux, arrive à sa phase de réalisation. Cela soulève des questions légitimes sur la cohérence de l'action publique depuis ses Quarante dernières années. Mais ce n'est pas tout. A ce manque de suivi de la planification il faut ajouter l'absence de prise en compte d'une frange importante de la population qualifiée de défavorisée, dans la planification de l'occupation de l'espace urbain.

Une urbanisation qui exclut les plus vulnérables

Depuis la fin des années 1980, la transition vers une gestion privée des programmes immobiliers a exclu les populations les plus modestes. L'arrêt des politiques d'habitat social menées par la SICOI et la SOGHEFIA a laissé de nombreux habitants dans l'impossibilité d'accéder à des logements décents, les poussant vers des occupations spontanées, souvent en zone non aedificandi. La plupart des programmes immobiliers sont désormais destinés principalement aux classes moyennes et supérieures, seules capables de garantir la rentabilité attendue par les promoteurs privés. Cette exclusion engendre des tensions lors des déguerpissements dans ces fameuses friches



questions about the measures in place to protect public spaces from illegal occupation. When considering the billions allocated in recent projects for compensation and expropriation, it becomes evident that not only did the state and the city fail to safeguard reserved spaces for upcoming projects, but even worse, the state allocated parcels in strategic locations, jeopardizing the realization of its future ambitions. This issue also prompts reflection on potential conflicts related to future expropriations, particularly in the case of the airport expansion envisioned in the 1985 plan, which includes two runways and four terminals. If this project reaches the implementation phase, it will undoubtedly raise legitimate questions about the coherence of public action over the past forty years. However, this is not the full picture. In addition to the lack of follow-up on planning, there is a glaring failure to consider a significant segment of the population—the so-called disadvantaged—in the planning of urban space allocation.

An Urbanization That Excludes the Most Vulnerable

Since the late 1980s, the shift toward private management of housing programs has excluded the most modest populations. The cessation of social housing policies previously implemented by SICOI and SOGHEFIA has left many residents unable to access decent housing, forcing them into spontaneous settlements, often in non-aedificandi zones. Most housing programs are now primarily targeted at middle- and upper-class populations, who are the only ones capable of meeting the profitability expectations of private developers. This exclusion creates tensions during evictions in these so-called forgotten urban wastelands, where these populations had sought refuge for some time. These operations, sometimes unpopular but often necessary, expose a discriminatory urbanization policy in which the most disadvantaged are too often overlooked.

“The city needs all its inhabitants”

If this statement requires justification, I would argue that in ruthless megacities like Abidjan, persisting without a means of subsistence is a form of self-destruction. This implies at least one thing: every stratum of the population contributes, through their work, to the city's fragile balance. Ignoring part of this population in urban planning projects, as has been the case since Badani's 1952 plan, undermines the sustainability of master plans that were developed at great expense of energy and resources.

urbaine oublié où ces populations ont trouvé refuges un certain temps. Ces opérations parfois impopulaires mais souvent nécessaires révèlent une politique discriminatoire d'urbanisation où les plus démunis sont trop souvent négligés.

“La ville a besoin de tous ses habitants.”

Si cette affirmation nécessite d'être argumentée, je dirais que, dans les mégapoles impitoyables à l'exemple d'Abidjan, il est suicidaire de s'obstiner à y demeurer sans activité de subsistance. Cela signifie au moins une chose : toutes les strates de la population, par leur travail, contribuent à l'équilibre fragile de la ville. Ignorer une partie de cette population dans les projets de planification urbaine, comme c'est le cas depuis le plan BADINI de 1952, revient à compromettre la durabilité des plans directeurs pourtant élaborés à grand prix d'énergie et de moyens.

Vers une réflexion renouvelée

Abidjan a-t-elle un problème de planification ? Pas tant que cela. Ce qui lui fait défaut, c'est un suivi rigoureux et une approche inclusive, intégrant toutes les couches sociales dans la vision de son développement.

Dans nos prochains numéros, nous reviendrons sur les pistes à explorer pour bâtir une ville véritablement inclusive. Comment concilier croissance démographique, accessibilité au logement, et respect des emprises prévues ? Quels modèles d'aménagement pourraient mieux intégrer les plus vulnérables tout en garantissant un développement harmonieux ?

“Restons engagés dans cette réflexion essentielle pour l'avenir de notre ville.”

Toward a Renewed Reflection

Does Abidjan have a planning problem? Not necessarily. What it lacks is rigorous follow-up and an inclusive approach that integrates all social layers into its development vision.

In our upcoming issues, we will explore avenues for building a truly inclusive city. How can we reconcile population growth, housing accessibility, and respect for designated areas ? What planning models could better integrate the most vulnerable while ensuring harmonious development ?

“Let us remain committed to this critical reflection for the future of our city.”



Anoh Stéphane CISSE
Architecte – Urbaniste DEIAU
Founder



PORTEO

Bâtir durablement l'Afrique de demain.

Aménagement | Construction | Industrie | Routes





N°02 - DECEMBRE 2024
Copyright © 2024 WACI
Toute reproduction interdite

CONTRIBUTEURS

- À la découverte de la Marahoué
Claude SEHI - ZIDA
- Design urbain
Zeneb BEN SALEM-BHAR
Lisa NDJINA
- Regard urbain
Lisa NDJINA
- Nature et environnement
Lisa NDJINA
- Mise en page
In'Sensis



CONTACTS
Tel : (225) 25 22 01 04 00
Cel : (225) 07 89 96 96 96

EMAILS
cabinet.waci@gmail.com
info.cabinet.waci@gmail.com
info@cabinetwaci.com

www.cabinetwaci.com

Sommaire
Summary

P.12

Design intérieur

P.12 interior design



P.12 Comment aménager votre cuisine ?
How to arrange your kitchen ?

P.18

Zoom

P.18 Zoom

P.26

Lucarne projet

P.26 Project skylight



P.26 La villa Assinie
The Assinie villa



P.30 MDE célèbre la 13e promotion du Program for Management Development (PMD)
MDE Celebrates the 13th Cohort of the Program for Management Development (PMD)



P.50 À la découverte de la marahoue et du masque gourou
(le zaouli)
Discovering the marahoue and the gourou mask (zaouli)



P.54 Disparition des trottoirs
Disappearing pavements

P.32

Zoom 2

P.32 Zoom 2

P.45

Regard urbain

P.45 Look

P.50

Culture

P.50 Culture

P.54

Nature & environnement

P.54 Nature & environment

P.58

À la une

P.58 In the spotlight

DESIGN INTERIEUR / INTERIOR DESIGN

Comment aménager votre cuisine ?

How to arrange your kitchen ?



Les cuisines modernes se déclinent principalement en deux modèles : ouvertes et fermées. Loin de simplement répondre à une question de goût, ces deux configurations apportent chacune une dynamique unique à l'espace de vie. Entre la cuisine ouverte, véritable cœur battant de la convivialité, et la cuisine fermée, sanctuaire fonctionnel propice à la concentration, chaque aménagement présente des caractéristiques distinctes. Cet article propose un tour d'horizon des différents agencements et des particularités de ces deux approches pour vous inspirer dans la conception de votre espace culinaire.

Modern kitchens come in two main styles: open and closed. Far from simply responding to a question of taste, these two configurations each bring a unique dynamic to the living space. Between the open kitchen, the true beating heart of conviviality, and the closed kitchen, a functional sanctuary conducive to concentration, each layout has distinct characteristics. This article offers an overview of the different layouts and the particularities of these two approaches to inspire you in the design of your culinary space.

Par Zeineb Ben Salem-Bhar Et Lisa Ndjina

Comment aménager une cuisine ouverte ?

How to arrange an open kitchen ?

Aménager une cuisine ouverte nécessite de trouver un équilibre entre fonctionnalité et esthétique, tout en intégrant cet espace à l'ensemble de la pièce de vie. Pour tirer le meilleur parti de ce type de cuisine, il est essentiel de bien organiser les différentes zones tout en préservant la fluidité et l'harmonie. Voici cinq étapes clés pour réussir cet aménagement.

Designing an open kitchen requires finding a balance between functionality and aesthetics, while integrating this space into the living area as a whole. To get the most out of this type of kitchen, it is essential to organize the different areas well while preserving fluidity and harmony. Here are five key steps to successfully designing this kitchen.



Rangements intégrés

Opter pour des rangements discrets, comme des placards encastrés, pour garder l'espace ordonné.

Built-in storage

Opt for discreet storage, such as built-in cupboards, to keep the space tidy.



Zonage fonctionnel

Utiliser des meubles pour délimiter les espaces sans cloisonner. Par exemple, un îlot central peut servir de cuisine et de bar.

Functional zoning

Use furniture to demarcate spaces without partitioning. For example, a central island can serve as a kitchen and a bar.



Matériaux et couleurs

Choisir des matériaux qui harmonisent la cuisine avec le reste de l'espace. Des couleurs claires peuvent agrandir l'espace visuellement.

Materials and colors

Choose materials that harmonize the kitchen with the rest of the space. Light colors can visually enlarge the space.

04



Éclairage

Varié les sources de lumière avec des suspensions au-dessus de l'îlot et des spots encastrés pour une ambiance chaleureuse.

Lighting

Vary the light sources with pendants above the island and recessed spotlights for a warm atmosphere.

05

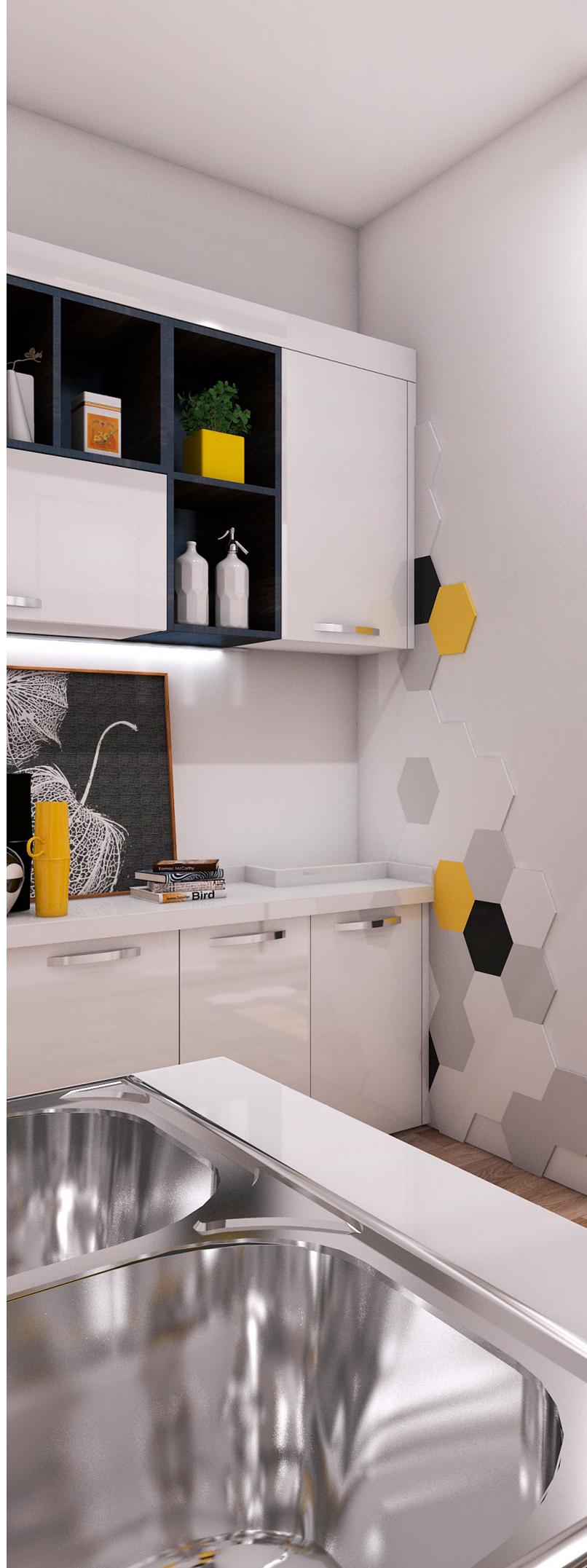


Décoration

Incorporer des éléments décoratifs comme des plantes ou des œuvres d'art qui se marient avec le style de vie.

Decorate

Incorporate decorative elements like plants or artwork that complement the lifestyle.





Comment aménager une cuisine fermée ?

How to arrange a closed kitchen?

Aménager une cuisine fermée demande une réflexion attentive sur l'optimisation de l'espace et la fluidité des déplacements, tout en garantissant un confort optimal pour cuisiner. Plus intime qu'une cuisine ouverte, ce modèle d'aménagement présente de multiples options pour concilier fonctionnalité et esthétique. Voici quelques astuces pour exploiter au mieux le potentiel d'une cuisine fermée.

Fitting out a closed kitchen requires careful consideration of space optimization and fluidity of movement, while ensuring optimal comfort for cooking. More intimate than an open kitchen, this layout model offers multiple options for combining functionality and aesthetics. Here are some tips for making the most of the potential of a closed kitchen.



01

Optimisation de l'espace

Utiliser des meubles modulables et des rangements verticaux pour maximiser l'espace.

Optimising space

Use modular units and vertical storage to maximise space.



02

Plan de travail

Incorporer des éléments décoratifs comme des plantes ou des œuvres d'art qui se marient avec le style de vie.

Worktop

Incorporate decorative elements like plants or artwork that complement the lifestyle.



03

Circulation fluide

Assurer une bonne circulation en plaçant les éléments essentiels à proximité (réfrigérateur, évier, cuisinière).

Free-flowing circulation

Ensure good circulation by placing essential items close together (fridge, sink, cooker).



04

Éclairage pratique

Installer un éclairage suffisant, avec des éclairages sous les meubles pour illuminer le plan de travail.

Practical lighting

Install sufficient lighting, with under-cabinet lights to illuminate the worktop.



NOTRE MISSION

Concevoir, développer et suivre des projets de construction dans une démarche de durabilité.

Favoriser la pleine satisfaction des exigences des clients en mettant en place une organisation stratégique des équipes de travail selon leurs aptitudes et expertises.

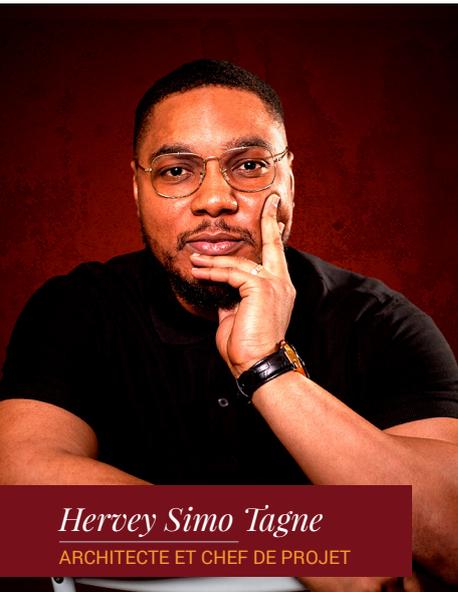


ZOOM

La grande interview / The major interview

“Le rôle de l’architecte aujourd’hui dépend en grande partie du contexte dans lequel il évolue.”

The role of the architect today depends to a large extent on the context in which he or she operates.



Hervey Simo Tagne

ARCHITECTE ET CHEF DE PROJET

Dans un monde où l’architecture évolue à une vitesse fulgurante, Hervey SIMO TAGNE, architecte ivoiro-camerounais et responsable des études au sein du cabinet WACI à Abidjan, se distingue par son approche avant-gardiste et son sens aiguisé de l’esthétique. Diplômé d’architecture en Tunisie, il allie innovation et tradition, partageant avec nous sa vision unique du métier. Dans cette interview, il évoque ses inspirations variées, son regard sur les défis contemporains de l’architecture, et sa passion pour la transformation des espaces de vie.

In a world where architecture is evolving at a breakneck pace, Hervey SIMO TAGNE, an Ivorian-Cameroonian architect and head of studies at WACI in Abidjan, stands out for his avant-garde approach and keen sense of aesthetics. A graduate in architecture from Tunisia, he combines innovation and tradition, sharing with us his unique vision of the profession. In this interview, he discusses his diverse inspirations, his perspective on contemporary challenges in architecture, and his passion for transforming living spaces.

Lisa NDJINA : A quel moment avez-vous décidé de devenir architecte ?

M. SIMO TAGNE : En réalité, je n’ai jamais véritablement décidé de devenir architecte. C’est assez curieux, car je ne savais même pas ce qu’était l’architecture à l’époque. Dès mon plus jeune âge, j’ai l’impression que c’est l’architecture qui est venue à moi, presque par hasard.

Après mon baccalauréat, mon objectif était de devenir ingénieur, un domaine qui me passionnait profondément. J’hésitais entre la pétrochimie et le génie civil, avec une préférence marquée pour ce dernier, car j’avais grandi dans l’environnement des chantiers. J’avais donc toujours cette ambition d’évoluer dans le domaine du génie civil.

Lorsque je suis arrivé en Tunisie pour poursuivre mes études, j’ai intégré une école polytechnique où j’ai

Lisa NDJINA : when did you decide to become an architect ?

Mr. SIMO TAGNE : Hello, and thank you, Madam Lisa, for this opportunity. To be honest, I never truly decided to become an architect. It’s quite curious because, at that time, I didn’t even know what architecture was. From a young age, I feel like architecture found me, almost by accident.

After high school, my goal was to become an engineer, a field I was deeply passionate about. I was torn between petrochemistry and civil engineering, with a strong preference for the latter, as I had grown up around construction sites. So, I always had the ambition to work in civil engineering.

When I arrived in Tunisia to continue my studies, I joined a polytechnic school where I started a preparatory course in physics and chemistry, with the clear intention of pursuing

entamé un cycle préparatoire en physique-chimie. Mon intention était clairement de suivre une voie d'ingénieur. Mais c'est alors qu'un événement inattendu a tout changé : juste en face de ma classe se trouvait celle d'architecture.

C'est à ce moment que j'ai commencé à m'intéresser à ce domaine. J'avais une amie congolaise qui, à l'époque, me sollicitait souvent pour l'aider à travailler sur ses projets de plans architecturaux, alors même que je n'étais pas encore architecte. Peu à peu, cette expérience a éveillé en moi une véritable passion pour l'architecture.

Intrigué, je me suis alors rendu à l'administration de l'école pour me renseigner sur les démarches à suivre pour intégrer ce cursus. On m'a informé que si je souhaitais me lancer dans l'architecture, je devais reprendre à zéro, en commençant par la première année. Cela a été une décision difficile, car il s'agissait de repartir de la base, mais j'ai finalement décidé de tenter l'expérience.

Dès mon premier jour de cours en atelier, j'ai été captivé. L'atmosphère était complètement différente, et j'ai immédiatement ressenti un véritable engouement pour ce que j'apprenais. Aujourd'hui, huit ans après avoir fait ce choix, je suis reconnaissant d'avoir suivi cette voie, par la grâce de Dieu.

Selon vous, quel est le rôle de l'architecte aujourd'hui ?

Le rôle de l'architecte aujourd'hui dépend en grande partie du contexte dans lequel il évolue. Je dirais que ce rôle varie entre les sociétés africaines, européennes et d'autres régions du monde. Prenons le cas de l'Afrique, et plus précisément de la Côte d'Ivoire. Actuellement, le pays connaît un véritable boom immobilier, avec une expansion urbaine rapide et des villes en pleine extension.

Dans ce contexte, l'architecte revêt un rôle primordial. Avant tout, il est un conseiller. Lorsqu'un client consulte un architecte, la première mission de ce dernier est de le guider, de l'aider à optimiser son terrain, à concevoir un projet qui s'intègre harmonieusement dans son environnement social, culturel, et bien sûr économique, tout en répondant aux attentes et aux contraintes du client.

L'architecte a donc un rôle clé d'accompagnement. Il soutient ses clients dans la conception de leurs

an engineering path. But then something unexpected happened: right across from my classroom was the architecture department.

That's when I began to take an interest in the field. I had a Congolese friend who often asked for my help with her architectural plans, even though I wasn't an architect yet. Little by little, this experience sparked a genuine passion for architecture in me.

“Mon objectif est toujours de concevoir des espaces avec une qualité spatiale exceptionnelle.”

Intrigued, I went to the school's administration to find out what steps were needed to switch to the architecture program. They informed me that if I wanted to pursue architecture, I would have to start over from the first year. It was a difficult decision because it meant starting from scratch, but I ultimately decided to give it a try.

From the very first day in the workshop, I was captivated. The atmosphere was completely different, and I immediately felt a strong enthusiasm for what I was learning. Now, eight years after making that choice, I'm grateful I took this path, by the grace of God.

In your opinion, what is the role of an architect today ?

The role of an architect today largely depends on the context in which they work. I would say this role varies between African, European, and other societies around the world. Let's take Africa, specifically Côte d'Ivoire, as an example. The country is currently experiencing a real estate boom, with rapid urban expansion and cities growing extensively.

In this context, the architect plays a crucial role. First and foremost, they are an advisor. When a client consults an architect, the architect's primary mission is to guide them, to help optimize their land, and to design a project that harmonizes with the social, cultural, and economic environment, while also meeting the client's expectations and constraints.

The architect has a key role as a guide, supporting their clients in the design process while contributing to the harmonization of cities, especially the cities of tomorrow. Right now, we are moving towards greener, more sustainable cities. The architect is, therefore, a central figure in this new urban vision we want to develop.

projets, tout en contribuant à l'harmonisation des villes, et en particulier des villes de demain. À l'heure actuelle, nous nous orientons vers des villes plus vertes, plus durables. L'architecte est donc un acteur central dans cette nouvelle vision urbaine que nous souhaitons développer.

En résumé, l'architecte occupe un rôle socioculturel majeur, avec un impact significatif sur notre société et son évolution future.

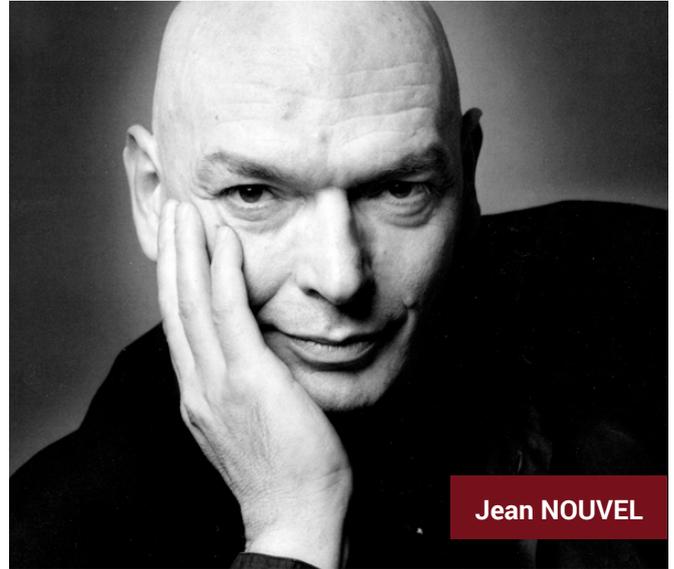
Avant que nous n'abordions en profondeur le rôle de l'architecte dans la construction de nos villes modernes, j'aimerais que vous vous définissiez brièvement en tant qu'architecte. Pouvez-vous également nous parler des types d'architecture ou d'architectes qui vous inspirent dans la pratique de votre métier au quotidien ?

C'est une très bonne question. Pour ma part, je me considère comme un architecte avant-gardiste. C'est un terme assez fort, mais il reflète bien ma vision de l'architecture.

“ Mon objectif est toujours de concevoir des espaces avec une qualité spatiale exceptionnelle. ”

Un architecte avant-gardiste, c'est quelqu'un qui est constamment à la recherche de solutions innovantes. Aujourd'hui, la concurrence est telle que, pour se démarquer, il faut proposer des idées que les autres n'ont pas encore explorées, ou aborder les choses sous un angle totalement différent. C'est pourquoi l'architecte qui m'inspire le plus est Jean Nouvel. Je vous recommande vivement de découvrir ses projets, qui sont fascinants. C'est un architecte audacieux, parfois critiqué, mais c'est justement cette audace que j'admire chez lui. Il n'a pas peur de proposer des concepts novateurs, de repousser les limites de ce que l'on considère comme possible en architecture.

Le problème, c'est que les gens, de manière générale, ont souvent peur du changement. Cela se retrouve dans tous les aspects de la vie, y compris en architecture. Beaucoup préfèrent rester dans leur zone de confort. Pour ma part, je suis constamment en quête de nouvelles idées, et j'aime sortir de ma zone de confort à chaque projet. C'est un trait qui me suit depuis mes années d'études. D'ailleurs, à l'époque, mes professeurs me disaient souvent que je rêvais trop, que mes idées étaient trop ambitieuses. Mais c'est exactement ce qui me définit aujourd'hui.



Jean NOUVEL

In summary, the architect holds a significant socio-cultural role, with a major impact on our society and its future evolution.

Before we delve deeper into the architect's role in shaping our modern cities, I'd like you to briefly define yourself as an architect. Could you also tell us about the types of architecture or architects that inspire you in your daily practice ?

That's a very good question. As for me, I consider myself an avant-garde architect. It's a strong term, but it perfectly reflects my vision of architecture.

An avant-garde architect is someone who is constantly seeking innovative solutions. Today, the competition is such that, to stand out, you need to propose ideas that haven't been explored yet or approach things from a completely different angle. This is why the architect who inspires me the most is Jean Nouvel. I strongly encourage you to explore his projects; they're fascinating. He's a bold architect, sometimes criticized, but it's precisely his boldness that I admire. He's not afraid to propose innovative concepts, pushing the boundaries of what's considered possible in architecture.

The problem is that people generally fear change. This is true in all aspects of life, including architecture. Many prefer to stay in their comfort zones. As for me, I'm always in search of new ideas and like to step out of my comfort zone with every project. This trait has followed me since my school days. Back then, my professors often told me that I dreamed too much and that my ideas were too ambitious. But that's exactly what defines me today.

Pouvez-vous nous décrire votre vision en termes d'architecture ?

Ma vision de l'architecture est celle d'une approche innovante, qui vise à apporter un renouveau dans la conception, en particulier sur notre continent africain. Je pense que les Américains et les Européens ont déjà beaucoup progressé dans ce domaine, mais en Afrique, il reste encore énormément de choses à accomplir, tant sur le plan conceptuel que technique.

Il est crucial de pouvoir aligner nos ambitions avec les moyens dont nous disposons. Concevoir des projets audacieux, oui, mais encore faut-il être capable de les réaliser concrètement. C'est pourquoi je me définis comme un architecte concepteur technique. Mon objectif est de concevoir des architectures complexes, mais aussi de maîtriser leur faisabilité technique pour accompagner les entreprises chargées de les concrétiser.

Comment cette fameuse audace, dont vous nous parlez, se manifeste-t-elle dans votre travail ?

L'audace dont je parle se caractérise avant tout par la qualité spatiale. Prenons l'exemple d'un projet sur lequel nous travaillons actuellement, Oceania. J'accorde une grande importance à la création d'une expérience spatiale enrichissante. Lorsque je conçois un projet, j'ai l'impression de véritablement m'y plonger. Je me mets à la place de l'utilisateur, j'imagine comment il va vivre et ressentir cet espace. Mon objectif est toujours de concevoir des espaces avec une qualité spatiale exceptionnelle.

La forme vient ensuite. Ce qui compte en premier lieu, c'est la fonctionnalité et le confort spatial. Il ne sert à rien de concevoir une enveloppe impressionnante si l'utilisateur s'y sent à l'étroit. Je commence par créer un plan fonctionnel qui génère une belle qualité spatiale, et ce n'est qu'ensuite que je pense aux formes architecturales.

Ces formes doivent être audacieuses et dynamiques, des formes que l'on n'a pas l'habitude de voir, qui sortent de l'ordinaire. Et surtout, il faut créer cet effet «waouh». Je pense qu'en tant qu'architecte, si à la fin du projet le client ne ressent pas cet effet «waouh», alors je considère que je n'ai pas pleinement réussi. C'est un peu comme quand on va voir un styliste : on s'attend à

Could you describe your vision of architecture ?

My vision of architecture is one of innovation, aiming to bring renewal to design, especially on our African continent. I believe Americans and Europeans have made significant progress in this field, but in Africa, there's still so much to be done, both conceptually and technically.

It's essential to align our ambitions with the resources we have. Designing bold projects is great, but you also need to be able to bring them to life. This is why I define myself as a technical designer architect. My goal is to design complex architectures while mastering their technical feasibility, to support the companies responsible for bringing them to reality.

How does this boldness you mentioned manifest in your work?

The boldness I speak of is primarily reflected in spatial quality. Take, for example, a project we're currently working on, Oceania. I place great importance on creating an enriching spatial experience. When I design a project, I immerse myself in it. I put myself in the user's shoes, imagining how they will live in and



“The architect has a key role as a guide”

être surpris, à ressentir cette admiration. C'est cette émotion que je cherche à provoquer dans mes projets.

En tant que client potentiel, j'avoue que j'apprécie beaucoup cette dimension presque magique du métier d'architecte. Pour nous, vous êtes un peu des magiciens. Cela devrait se refléter dans votre travail. Maintenant, pouvez-vous nous parler de votre vision ? Quelle est-elle exactement ?

Ma vision, c'est d'éduquer la société africaine, de lui faire comprendre le rôle essentiel de l'architecte. Certes, les mentalités évoluent, mais ce n'est pas encore suffisant. Aujourd'hui, sur une population de 20 millions d'habitants, à peine 6 à 7 millions consultent un architecte. Il est donc primordial de continuer à sensibiliser la population, notamment la nouvelle génération. Je disais récemment que la jeune génération a tendance à négliger un peu l'importance de ce métier. Mon ambition est de collaborer avec elle, car chaque génération a quelque chose à apporter.

Le problème, c'est que nos aînés ont souvent délaissé cette jeune génération, ce qui explique pourquoi tant de cabinets d'architectes des années 70-80 ont disparu. Ma vision, c'est de réunir toutes les générations afin d'améliorer la qualité urbaine. Beaucoup d'architectes négligent cet aspect. Pour moi, une belle architecture dans un environnement urbain dégradé n'a pas de sens. C'est comme porter une tenue élégante dans un champ en friche.

Un architecte avant-gardiste, c'est quelqu'un qui est constamment à la recherche de solutions innovantes.

L'objectif, c'est donc d'améliorer la qualité urbaine, et pour y parvenir, il est essentiel que la population et les administrations prennent conscience du rôle que peuvent jouer les architectes dans cette harmonisation. C'est l'une de mes principales visions. Ensuite, mon autre grand combat, plus personnel, est de rehausser l'image de l'architecte africain. Nous devons retrouver notre place sur la scène internationale. Nous avons des exemples inspirants, comme Francis Kéré, qui a ouvert des portes. Il appartient à notre génération de saisir cette opportunité et de montrer au monde que les architectes africains ont aussi leur mot à dire, pas seulement en Afrique, mais partout dans le monde. Nous devons imposer notre style et enrichir le métissage architectural. C'est là que réside l'avenir.

experience that space. My goal is always to create spaces with exceptional spatial quality.

The form comes afterward. What matters first and foremost is functionality and spatial comfort. There's no point in designing an impressive shell if the user feels cramped inside. I start by creating a functional plan that generates a beautiful spatial quality, and only then do I think about architectural forms.

My vision is to educate African society, to help it understand the essential role of the architect.

These forms need to be bold and dynamic, forms that aren't commonly seen, that stand out from the ordinary. And above all, they need to create that "wow" effect. As an architect, if by the end of a project the client doesn't feel that "wow" effect, I consider it a failure. It's like visiting a fashion designer : you expect to be surprised, to feel admiration. That's the emotion I seek to provoke in my projects.

As a potential client, I must admit that I really appreciate this almost magical dimension of the architect's profession. For us, you are somewhat like magicians. This should be reflected in your work. Now, can you tell us about your vision ? What exactly is it ?

My vision is to educate African society, to help it understand the essential role of the architect. Certainly, mindsets are evolving, but it's still not enough. Today, in a population of 20 million, only 6 to 7 million people consult an architect. So, it is crucial to keep raising awareness, especially among the younger generation. I recently mentioned that the younger generation tends to neglect the importance of this profession. My ambition is to collaborate with them because each generation has something to contribute.



Prenons maintenant le cas de la Côte d'Ivoire, et plus précisément d'Abidjan, une ville en pleine modernisation et expansion. Mais cette évolution s'accompagne de défis liés aux infrastructures sociales, à l'assainissement et à la mobilité. Quel est votre regard sur l'évolution architecturale et urbaine de cette ville au cours des dernières décennies ?

Il y a indéniablement une nette amélioration, et c'est à saluer. Si on regarde 10 ou 15 ans en arrière, il y a eu des efforts, notamment dans des extensions comme Bingerville. Cependant, ces efforts restent insuffisants. Il faut comprendre qu'avant, nous étions en dessous du niveau médiocre. Aujourd'hui, nous avons à peine atteint ce niveau, pour vous donner une idée de notre retard. Mais au moins, nous avons progressé.

Cela dit, il y a un vrai désordre. Ce n'est pas seulement un problème d'urbanisme ou d'architecture, c'est aussi un problème de comportement de la population. Les gens ne respectent pas les règles : ils jettent des ordures n'importe où, ce qui surcharge les systèmes d'assainissement. Prenons l'exemple de la Zone 4, un quartier résidentiel : tout y est fait dans l'anarchie, les constructions poussent de tous côtés sans contrôle.

Il est crucial de pouvoir aligner nos ambitions avec les moyens dont nous disposons.

L'État a du mal à imposer une régulation stricte, et cela annule souvent les efforts des professionnels du secteur. Mon regard sur la situation est clair : nous sommes encore dans la médiocrité, et il faut que cela change.

Pour améliorer la mobilité, les autorités ivoiriennes ont investi dans de nouvelles infrastructures. Cependant, certains experts estiment que ces solutions ne seront efficaces qu'à moyen terme. Pensez-vous qu'il faudrait envisager la création d'un «nouvel Abidjan», à l'image de Diamniadio pour Dakar ? Ou existe-t-il d'autres alternatives ?

Il est en effet nécessaire de créer de nouvelles villes. Prenons l'exemple de l'agence Koffi & Diabaté, qui développe une ville nouvelle avec 18 000 logements et toutes les commodités. Ce type d'initiative donnera le ton aux autres villes. Il faut des exemples concrets pour que les gens réalisent qu'il est possible de créer des espaces urbains mieux organisés et plus sains. Avec de telles villes, les architectes, les urbanistes et

The architect has a key role as a guide, supporting their clients in the design process while contributing to the harmonization of cities, especially the cities of tomorrow.

The problem is that our elders often abandoned this younger generation, which explains why so many architecture firms from the 70s and 80s have disappeared. My vision is to unite all generations to improve urban quality. Many architects neglect this aspect. To me, beautiful architecture in a degraded urban environment makes no sense. It's like wearing an elegant outfit in an overgrown field.

The goal is therefore to improve urban quality, and to achieve this, it is essential that the population and authorities recognize the role that architects can play in this harmonization. This is one of my main visions. Then, my other big personal challenge is to elevate the image of the African architect. We must regain our place on the international stage. We have inspiring examples, like Francis Kéré, who has opened doors. It is up to our generation to seize this opportunity and show the world that African architects also have a voice, not only in Africa but globally. We must assert our style and enrich architectural diversity. This is where the future lies.

Let's now look at Côte d'Ivoire, and more specifically Abidjan, a city undergoing modernization and expansion. But this growth comes with challenges related to social infrastructure, sanitation, and mobility. What is your view on the architectural and urban development of this city over the past few decades ?

There has undeniably been a clear improvement, and this should be applauded. If we look 10 or 15 years back, efforts have been made, particularly in expansions like Bingerville. However, these efforts remain insufficient. We must understand that before, we were below the mediocre level. Today, we have barely reached that level, to give you an idea of how far behind we are. But at least we have made progress.

That said, there is a real disorder. It's not just an urban planning or architectural problem, it's also a population behavior problem. People don't respect the rules: they throw trash anywhere, which overwhelms the sanitation systems. Take the example of Zone 4, a residential area : everything is done chaotically, constructions spring up everywhere without control. The state struggles to enforce strict regulation, and this often cancels out the efforts of

les administrations pourront collaborer de manière plus efficace pour améliorer l'urbanisation en Afrique.

“Aujourd’hui, la concurrence est telle que, pour se démarquer, il faut proposer des idées que les autres n’ont pas encore explorées”

En Côte d’Ivoire, la question du logement est cruciale, notamment pour les classes moyennes et les populations les plus modestes. Quelle solution proposez-vous pour améliorer l’accès au logement ?

La solution passe par la construction massive de logements sociaux dans les nouvelles villes. Avec les prix actuels des matériaux, il devient de plus en plus difficile pour les gens de se construire un logement. Les logements sociaux sont une solution qui permettra à la classe moyenne d’avoir accès à des habitations décentes.

La Côte d’Ivoire est l’une des économies les plus dynamiques d’Afrique subsaharienne. Quel rôle joue l’architecture dans cette transformation ?

Nous devons saisir cette opportunité. Avec la croissance, viennent les projets, et donc le besoin d’architectes. C’est le moment idéal pour nous de proposer des projets ambitieux, comme l’ont fait certains architectes ailleurs, en Tunisie par exemple. Il faut être proactif et s’inscrire dans la vision de développement.

Pouvez-vous nous parler des projets de WACI en matière d’habitat et de développement urbain ?

Chez WACI, nous nous efforçons de proposer des bâtiments verts et intelligents. Nous venons de terminer un projet qui sera certifié Edge : l’Hôtel Médical des Douanes. Malheureusement, nous n’avons pas toujours accès à des clients avec les moyens nécessaires pour ce type de projets. Notre vision est de construire des bâtiments qui soient à la fois innovants, écologiques et fonctionnels. Par exemple, nous utilisons de plus en plus des briques de terre, qui offrent une isolation thermique exceptionnelle, particulièrement adaptée à notre climat.

professionals in the field. My view on the situation is clear: we are still in mediocrity, and that needs to change.

To improve mobility, Ivorian authorities have invested in new infrastructure. However, some experts believe that these solutions will only be effective in the medium term. Do you think creating a «new Abidjan,» similar to Diamniadio for Dakar, should be considered ? Or are there other alternatives ?

It is indeed necessary to create new cities. Take the example of Koffi & Diabaté, an agency developing a new city with 18,000 housing units and all the amenities. This type of initiative will set the tone for other cities. We need concrete examples for people to realize that it is possible to create better organized and healthier urban spaces. With such cities, architects, urban planners, and authorities can collaborate more effectively to improve urbanization in Africa.

In Côte d’Ivoire, housing is a critical issue, especially for the middle class and lower-income populations. What solution do you propose to improve access to housing ?

The solution lies in the massive construction of social housing in new cities. With the current prices of materials, it is becoming increasingly difficult for people to build a home. Social housing is a solution that will allow the middle class to access decent housing.

Côte d’Ivoire is one of the most dynamic economies in sub-Saharan Africa. What role does architecture play in this transformation ?

We must seize this opportunity. With growth comes projects, and thus the need for architects. This is the perfect time for us to propose ambitious projects, as some architects have done elsewhere, in Tunisia for example. We must be proactive and align with the development vision.

Can you tell us about WACI’s projects in housing and urban development ?

At WACI, we strive to offer green and smart buildings. We’ve just completed a project that will be Edge certified: the Customs Medical Hotel. Unfortunately, we don’t always have access to clients with the means for such projects. Our vision is to build structures that are innovative, ecological, and functional. For example, we are increasingly using earth bricks, which offer exceptional thermal insulation, particularly suited to our climate.

Quel est votre avis sur les villes africaines et les défis qu'elles doivent relever ?

Le plus grand défi des villes africaines, c'est l'indiscipline de la population. Que ce soit dans les rues ou après les événements publics, les gens ne respectent pas leur environnement.

Prenez l'exemple du pont Alassane Ouattara : après son inauguration, l'endroit était jonché de débris. Il est urgent de sensibiliser les populations à l'importance de préserver notre cadre de vie.

Comment concrétisez-vous votre vision de la ville durable ?

Cela passe par l'approche EDGE. Il faut construire avec des matériaux durables et réduire l'empreinte carbone de nos bâtiments. Il ne s'agit pas seulement de verdifier nos constructions, mais de repenser leur isolation phonique et thermique. C'est de cette manière que nous créerons de vraies villes durables.

Parmi les villes africaines, lesquelles vous inspirent le plus ?

Kigali, au Rwanda, est un modèle. En quelques années, ils ont transformé leurs villes, non seulement par l'architecture, mais aussi par la sensibilisation de la population. Les villes sont propres et bien organisées, et la population comprend l'importance de préserver ces acquis.

Quels sont vos prochains défis ?

Mon défi principal est d'acquérir plus d'expérience, notamment technique, pour atteindre mes objectifs. J'aimerais être davantage sur le terrain, collaborer avec les différents prestataires et maîtriser toutes les facettes du métier.

Un dernier mot pour conclure ?

La clé de ce métier, c'est la passion. Elle nous permet de croire en nos rêves. Rien n'est impossible avec la grâce de Dieu. Merci et à bientôt.

Propos recueillis par Lisa Ndjina

“At WACI, we strive to offer green and smart buildings.”

What is your opinion on African cities and the challenges they face ?

The biggest challenge for African cities is the population's lack of discipline. Whether in the streets or after public events, people do not respect their environment. Take the example of the Alassane Ouattara bridge : after its inauguration, the place was littered with trash. It is urgent to raise awareness about the importance of preserving our living environment.

How do you realize your vision of a sustainable city ?

It starts with the EDGE approach. We need to build with sustainable materials and reduce the carbon footprint of our buildings. It's not just about greening our constructions, but also rethinking their sound and thermal insulation. This is how we will create truly sustainable cities.

Among African cities, which ones inspire you the most ?

Kigali, in Rwanda, is a model. In just a few years, they've transformed their cities, not only through architecture but also through raising public awareness. The cities are clean and well-organized, and the population understands the importance of maintaining these standards.

What are your upcoming challenges ?

My main challenge is to gain more experience, particularly technical, to achieve my goals. I would like to be more on the ground, collaborating with different contractors and mastering all aspects of the profession.

Any final words to conclude ?

The key to this profession is passion. It allows us to believe in our dreams. Nothing is impossible with God's grace. Thank you, and see you soon.

Interviewed by Lisa Ndjina



LUCARNE PROJET / PROJECT SKYLIGHT

La villa Assinie

The Assinie villa



Notre projet Villa Assinie est situé dans la ville lagunaire très populaire nommée Assinie, dans un quartier résidentiel très calme et apaisant.

Il est implanté sur un terrain d'environ 600m², pour une surface utile de 400 m².

Ce projet sur mesure fait suite à une demande d'un de nos fidèles clients qui souhaitait avoir une villa de vacances pour sa famille et lui dans un cadre convivial et unique, et un programme très précis à savoir :

Un parking de deux véhicules, une suite parentale, 6 chambres autonomes dont deux de service, une dépendance, une piscine, deux salons.

En réponse à la demande de notre client, nous avons opté pour un projet sobre et épuré composé de deux blocs rectangulaires communicant visuellement par un patio, l'un faisant office d'espace familial et l'autre d'espace de service.

Our Assinie Villa project is located in the popular lagoon city of Assinie, in a very quiet and peaceful residential neighborhood.

It is situated on a plot of approximately 600m², with a usable area of 400m².

This tailor-made project was designed in response to a request from one of our loyal clients who wanted a vacation villa for his family and himself, in a friendly and unique setting, with a very specific program including : A parking area for two vehicles, A master suite, Six self-contained bedrooms, including two service rooms, An annex, A swimming pool, Two living rooms.

In response to the client's request, we opted for a simple and minimalist design consisting of two rectangular blocks visually connected by a patio : one serving as a family space and the other as a service area.



L'une des contraintes majeures de ce projet a été la présence d'une nappe phréatique très proche causant des inondations importantes pendant les saisons pluvieuses rendant parfois le site inaccessible.

One of the major challenges of this project was the presence of a shallow water table, which caused significant flooding during the rainy seasons, sometimes making the site inaccessible.

Pour y remédier, nous avons opté pour un projet flottant suspendu par des pilotis à 1.20m de distance par rapport au sol afin de protéger les espaces intérieurs des inondations

To address this, we chose a floating design elevated on stilts, 1.20m above the ground, to protect the interior spaces from flooding.

Ce choix a eu un grand impact sur notre approche conceptuelle, car il fallait trouver un moyen d'associer contraintes sitologiques, contrainte environnementale et approche conceptuelle.

This decision had a significant impact on our conceptual approach, as we needed to balance the site's constraints, environmental challenges, and the overall design concept.

La force majeure de notre projet réside dans son approche bioclimatique, avec des façades ventilées, des espaces lumineux par l'utilisation de grandes baies, et des matériaux de revêtements muraux comme la brique de terre.

The main strength of our project lies in its bioclimatic approach, featuring ventilated facades, bright spaces with large openings, and wall cladding materials such as earthen bricks.

La brique de terre est très présente dans notre projet, et nous l'avons utilisé de façon variée, d'une part nous la retrouvons sur nos façades comme élément de paroi double peau laissant passer le vent et la lumière dans les espaces, d'autre part comme revêtement mural donnant un aspect naturel à notre projet.

L'arrière de notre villa est un espace familial attractif et convivial doté d'une belle piscine avec un bassin versant, un grand jardin, le tout embelli par une belle chute d'eau murale enveloppé par des pierres ghanéennes noir naturelles. Tout est mis en œuvre pour créer un beau cadre de vacances apaisant.





Notons que nous avons opté pour une piscine flottante, donnant l'impression de se baigner envahi dans un grand espace vert, créant ainsi une expérience unique et inoubliable.

Concernant les espaces intérieurs, associé notre approche bioclimatique, notre projet est doté d'un patio jardin qui est un puit lumineux surplombant tout le projet, et permettant d'avoir l'impression d'un jardin intégré dans le salon, et rafraichissant l'ensemble des autres pièces

Nous avons opté pour des lignes pures et minimalistes dans les espaces intérieurs, embellies par des couleurs sobres qui sont des variantes de gris, beige, et blanc.

Nous pensons avoir relevé le défi en construisant notre projet fidèlement à nos différentes approches précédemment énoncées.

A ce stade, nous avons complètement achevé le gros oeuvre et nous vous disons à très bientôt pour la finalisation du second oeuvre et la livraison clé à main.



Earthen bricks are a prominent feature of the project and have been used in various ways. On the one hand, they are found on the facades as double-skin walls that allow airflow and light into the spaces; on the other hand, they serve as wall cladding, giving the project a natural aesthetic.

The rear of the villa is a welcoming family space, featuring a beautiful pool with an overflow system, a large garden, and a striking waterfall wall surrounded by natural black Ghanaian stones. Every element has been carefully considered to create a serene vacation setting.

Notably, we opted for a floating pool design that gives the impression of swimming amidst a vast green space, providing a unique and unforgettable experience.

Regarding the interiors, in line with our bioclimatic approach, the project features a garden patio that serves as a light well, overlooking the entire villa. It creates the impression of an integrated garden within the living room while cooling the surrounding rooms.

We chose clean, minimalist lines for the interior spaces, complemented by muted colors in shades of gray, beige, and white.

We believe we have risen to the challenge of faithfully implementing our previously outlined approaches in this project.

At this stage, we have completely finished the structural work and look forward to completing the secondary works and delivering the finished villa turnkey soon.



Un projet urbain conçu pour offrir le bonheur de vivre dans un environnement spacieux et calme





GRADUATION DE 85 MANAGERS / GRADUATION OF 85 MANAGERS

MDE célèbre la 13^e promotion du Program for Management Development (PMD)

MDE Celebrates the 13th Cohort of the Program for Management Development (PMD)



Le 13^e programme PMD de MDE Business School a marqué un tournant important dans la carrière de Stéphane CISSE, Architecte et Directeur Général de WACI. Ce jour du 9 Novembre 2024 au Palais des Congrès du Sofitel Hôtel Ivoire, de graduation symbolise l'aboutissement d'un parcours enrichissant où des compétences de leadership et de gestion ont été affinées à travers des modules de formation de haut niveau. En tant que diplômé de ce programme prestigieux, M. CISSE rejoint une communauté d'excellence de dirigeants et de décideurs influents. Sa participation témoigne de son engagement à améliorer constamment ses aptitudes professionnelles et à contribuer activement au développement de son entreprise et de la région. La cérémonie a été un moment de reconnaissance, tant pour l'accomplissement personnel que pour l'impact positif sur le secteur.

The 13th PMD program at MDE Business School marked a significant turning point in the career of Stéphane CISSE, Architect and CEO of WACI. On November 9, 2024, at the Palais des Congrès of Sofitel Hôtel Ivoire, the graduation ceremony symbolized the culmination of a rewarding journey where leadership and management skills were honed through high-level training modules. As a graduate of this prestigious program, Mr. CISSE joins a community of excellence of influential leaders and decision-makers. His participation reflects his commitment to constantly improving his professional skills and actively contributing to the development of his company and the region. The ceremony was a moment of recognition, both for personal achievement and for the positive impact on the sector.

Lisa NDJINA



ZOOM 2

Moumini Koffi Adaman

Urbaniste et ingénieur au cœur des défis de l'aménagement en Côte d'Ivoire

An urban planner and engineer tackling the challenges of development in Côte d'Ivoire



Koffi MOUMINI
URBANISTE

Urbaniste agréé et inscrit à l'Ordre des Urbanistes de Côte d'Ivoire, MOUMINI Koffi Adaman est également ingénieur en transport, un atout qui renforce sa vision transversale des enjeux urbains. Avec une expertise pointue dans les domaines de l'aménagement urbain, du lotissement et de la gestion foncière, il se distingue comme un acteur clé face aux défis croissants de l'urbanisation en Côte d'Ivoire.

Au cours de cet entretien, il revient sur l'évolution de l'urbanisme dans le pays, en s'attardant sur des sujets cruciaux : les enjeux du schéma directeur, les conséquences d'une croissance démographique rapide sur les villes, et la crise du logement qui affecte une large partie de la population. Son analyse offre une perspective éclairante sur les solutions nécessaires pour accompagner un développement urbain durable et inclusif

As an accredited urban planner and member of the Urban Planners Association of Côte d'Ivoire, Koffi Moumine brings a dual expertise as a transport engineer, offering a comprehensive vision of urban challenges. With specialized skills in urban planning, subdivision design, and land management, he is a key player addressing the pressing issues of urbanization in Côte d'Ivoire.

In this interview, he sheds light on the evolution of urban planning in the country, focusing on critical topics such as master plan strategies, the impacts of rapid population growth on cities, and the housing crisis affecting large segments of the population. His analysis provides insightful perspectives on the solutions needed to foster sustainable and inclusive urban development.

Propos recueillis
Par Lisa Ndjina

Bonjour Monsieur Koffi, et merci de nous recevoir aujourd'hui dans vos locaux. Avant de commencer, pourriez-vous vous présenter et nous parler de votre parcours en tant qu'urbaniste en Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : Bonjour, je vous remercie pour l'opportunité que vous m'accordez et le choix porté sur ma personne dans le cadre de votre revue. A l'entame de mes propos, il faut dire que je fais partie de la nouvelle génération d'urbanistes ivoiriens car ayant obtenu mon diplôme d'urbaniste en 2016 à l'école Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EAMAU). J'ai eu la chance de débiter ma carrière sous le couvert et l'encadrement du Président actuel de l'Ordre des Urbanistes de Côte d'Ivoire, au sein de son cabinet, l'Agence Africaine d'Aménagement et d'Urbanisme 3AU à la même année d'obtention de mon diplôme. Trois ans plus tard, j'ai bénéficié d'une bourse d'étude pour suivre une formation en master transport et mobilité durable avec l'Université

Hello Mr. Koffi Moumini, and thank you for welcoming us to your office today. Before we begin, could you introduce yourself and tell us about your background as an urban planner in Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : Hello, and thank you for giving me this opportunity and for selecting me for your feature. To start, I would say that I am part of the new generation of Ivorian urban planners, having earned my urban planning degree in 2016 from the African School of Architecture and Urban Planning (EAMAU).

I was fortunate to begin my career under the mentorship of the current President of the Order of Urban Planners of Côte d'Ivoire, within his firm, the African Agency for Development and Urban Planning (3AU), the same year I graduated. Three years later, I received a scholarship to pursue a master's degree in Transport and Sustainable Mobility at Senghor University in Alexandria, in partnership with CODATU and EAMAU.

Senghor d'Alexandrie en partenariat avec la CODATU et l'EAMAU. A mon retour de formation, j'ai décidé de me lancer à mon propre compte en demandant l'agrément auprès de l'ordre national des urbanistes de Côte d'Ivoire pour l'ouverture de mon cabinet dénommé URBA-NOVA.CI. C'est un bureau d'étude en urbanisme que je dirige depuis 2020 en qualité d'urbaniste agréé. Par ailleurs, j'endosse également le titre d'ingénieur transport grâce à mon Master obtenu à Senghor, ce qui m'a permis d'être consultant pour des entreprises comme Scania West Africa depuis 2021. En termes de projet de transport en milieu urbain j'ai travaillé au sein de SCANIA sur des projets majeurs tels que le BRT du Boulevard Latrille à Abidjan adossé à la livraison de 500 bus de marque SCANIA à la SOTRA, ainsi que sur des projets similaires dans la sous-région, comme celui d'un BRT à Ouagadougou projet porté par la mairie du grand Ouaga et sur des réflexions autour d'un possible BRT light au Bénin précisément à Cotonou.

En résumé, mon parcours est un mélange d'urbanisme et d'ingénierie des transports, avec une implication directe dans le développement de solutions pour des problématiques urbaines et de mobilité durable.

Qu'est-ce qui vous a motivé à choisir la profession d'urbaniste et à vous spécialiser dans l'aménagement urbain ?

Koffi MOUMINI : Mon choix pour l'urbanisme est parti d'une affiche que j'ai consulté sur un tableau d'information. À l'origine, je souhaitais passer le concours de l'ENSEA vu que c'était une école prestigieuse avec un bon retour sur les opportunités d'emplois pour les produits de cette école. Mais en classe de terminale, en consultant les concours disponibles, je me suis rendu compte que les délais de sélection des candidats de l'ENSEA étaient passés et il ne restait que le concours de l'EAMAU. Intrigué, j'ai rencontré un conseiller d'orientation qui m'a convaincu de la pertinence de cette école renommée pour la formation d'architectes et d'urbanistes.

Après des recherches approfondies sur l'urbanisme et le métier d'urbaniste j'ai compris que l'urbaniste travaille à une échelle plus large notamment la ville. Après il faut dire que j'aime les réflexions portées sur des problématiques globales, comme la planification des villes et des quartiers. Cette motivation m'a poussé à choisir l'urbanisme, une décision que je ne regrette pas. J'ai passé le concours, j'ai été admis, et ainsi débuté cette belle aventure.

Upon completing this program, I decided to start my own business, applying for accreditation from the National Order of Urban Planners of Côte d'Ivoire to open my firm, URBA-NOVA.CI. This is an urban planning consultancy that I have been managing since 2020 as an accredited urban planner.

Additionally, I hold the title of Transport Engineer, thanks to my master's degree from Senghor. This has enabled me to work as a consultant for companies such as Scania West Africa since 2021. In terms of urban transport projects, I have contributed to major initiatives with SCANIA, such as the BRT project for Boulevard Latrille in Abidjan, tied to the delivery of 500 SCANIA buses to SOTRA. I have also worked on similar projects in the region, such as a BRT project in Ouagadougou spearheaded by the Greater Ouaga Municipality, as well as exploratory discussions for a potential light BRT system in Benin, specifically in Cotonou.

In summary, my career combines urban planning and transport engineering, with a direct focus on developing solutions for urban challenges and sustainable mobility.

What inspired you to choose urban planning as a profession and specialize in urban development ?

Koffi MOUMINI : My decision to pursue urban planning started with a simple poster I saw on an information board. Initially, I had planned to apply to ENSEA, a prestigious school known for its excellent job prospects for graduates. However, during my final year of high school, as I was reviewing the available entrance exams, I realized I had missed the application deadline for ENSEA. The only option left was the entrance exam for EAMAU.

Curious, I reached out to a guidance counselor who introduced me to the school's reputation for training architects and urban planners. Intrigued, I delved deeper into understanding urban planning as a field. That's when I realized the unique role of urban planners in shaping cities on a broad scale. I've always been drawn to big-picture thinking, particularly addressing complex challenges like city and neighborhood planning.

This newfound interest motivated me to choose urban planning—a decision I've never regretted. I applied for the entrance exam, was admitted, and thus began this rewarding journey.

Comment décririez-vous l'évolution de l'urbanisme en Côte d'Ivoire au cours de la dernière décennie ?

Koffi MOUMINI : Il faut reconnaître que l'urbanisme en tant que domaine et champs disciplinaire a fait d'énormes progrès au cours de la dernière décennie, tant en termes d'organisation, de législation, que de maîtrise d'œuvre. Dans les premières phases de la planification urbaine en Côte d'Ivoire, la gestion des projets était principalement assurée par des professionnels étrangers. Aujourd'hui, la maîtrise d'œuvre est largement prise en charge par des cabinets locaux.

L'urbanisation, étant un phénomène lié au peuplement des villes, a évolué de manière significative au cours des deux dernières décennies. L'intérêt pour les villes a fortement augmenté par rapport aux villages, ce qui s'explique par le fait que, sous l'ère Houphouët-Boigny, l'économie de notre pays était fondée sur le boom du cacao et du café. Cependant, au fil du temps, il est devenu évident qu'une économie ne pouvait pas prospérer uniquement grâce à l'agriculture. C'est en cela qu'entre 1960 et 1980, la majorité des gens préféraient vivre dans les villages, où ils se sentaient plus à l'aise et parfois même plus riches qu'en ville au regard des gains que leur apportaient les cultures de rentes. Cependant, à partir de 1980-1990, avec la crise qui a bouleversé le système économique, un véritable tournant s'est opéré. Les gens ont commencé à migrer vers les villes, qui ont connu un boom démographique, notamment Abidjan et Bouaké. L'industrialisation a joué un rôle clé dans ce phénomène, car elle a créé un besoin important en main-d'œuvre bon marché. Les villes ont ainsi commencé à se peupler.

Il convient donc de dire que ces deux dernières décennies ont été marquées par une urbanisation accélérée, portée à la fois par le progrès industriel et l'évolution de notre économie, qui n'est plus uniquement axée que sur l'agriculture.

Concernant le schéma directeur de la ville d'Abidjan, nous avons entendu parler d'un ancien schéma puis d'un nouveau. À ce jour, pouvez-vous nous dire où nous en sommes ?

Koffi MOUMINI : Actuellement, nous sommes dans une situation de transition entre l'ancien et le nouveau schéma directeur. En 2016, un schéma directeur pour le grand Abidjan a été élaboré, mais il est devenu rapidement obsolète en termes de capacité. En effet, ce schéma définissait un périmètre à urbaniser sur

How would you describe the evolution of urban planning in Côte d'Ivoire over the past decade ?

Koffi MOUMINI : Urban planning as a discipline has made significant strides over the past decade, particularly in terms of organization, legislation, and project management. In the early stages of urban planning in Côte d'Ivoire, most projects were managed by foreign professionals. Today, local firms have taken the lead in handling these responsibilities.

Urbanization, as a phenomenon tied to population growth in cities, has also evolved significantly over the last two decades. The shift from rural to urban areas has been remarkable. During the era of Houphouët-Boigny, the Ivorian economy thrived on cocoa and coffee booms. At that time, the majority of the population preferred village life, where they felt more comfortable and, in some cases, wealthier, thanks to income from cash crops.

However, between 1980 and 1990, the economic crisis marked a turning point. The rural economy's limitations became apparent, and people started migrating to cities, leading to rapid urban population growth, especially in Abidjan and Bouaké. Industrialization played a critical role in this shift, creating a high demand for cheap labor and driving rural populations toward urban centers.

In summary, the past two decades have witnessed accelerated urbanization fueled by industrial progress and an evolving economy that is no longer solely reliant on agriculture. This transition has shaped the urban landscape and the approach to planning in Côte d'Ivoire.

Regarding the master plan for the city of Abidjan, we've heard about an old plan and a new one. As of today, can you tell us where things stand ?

Koffi MOUMINI : Currently, we find ourselves in a transitional phase between the old and the new master plan. In 2016, a master plan for Greater Abidjan was developed, but it quickly became outdated in terms of capacity. The plan defined an area to be urbanized over a specific period, but that area was rapidly consumed by developers and operators in the land sector. Approved subdivisions are often treated as already occupied land. When reviewing the assembly plan, questions arise : should the city's boundaries be defined by existing subdivisions or by the actual land use—places where people have built and live ?

Today, all the territories and zones projected in the 2016 master plan are occupied, whether by real estate developments, land titles, ACDs (Certificates of Land

une période précise, mais très vite ce périmètre a été entièrement consommée par les aménageurs et opérateur exerçant dans le foncier. Les opérations de lotissement approuvées sont perçues comme des terrains déjà occupés. Lorsque l'on consulte le plan d'assemblage, on se pose la question de savoir si les limites de la ville doivent être déterminées par les lotissements existants ou par l'occupation effective des terres, là où les gens ont construit et vivent.

Aujourd'hui, tous les territoires et zones projetées par le schéma directeur de 2016 sont occupés, soit par des promotions immobiliers, soit par des titres fonciers ou ACD, soit par des lotissements. On observe des opérations de lotissement sur des surfaces vraiment énormes communément appelées « ville nouvelle », sur des espaces allant jusqu'à plus de 1000 hectares, voire des projets de lotissements couvrant près de 4000 hectares. Ainsi, avant même que les délais ne soient atteints, le territoire est déjà largement consommé. Face à cela, il a fallu recourir aux Zones d'Aménagement Différé (ZAD), des zones réservées pour une extension future en cas de besoin, si l'échéance du Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) n'est pas encore atteinte. Cependant, ces ZAD ont également été presque occupées, justifiant ainsi la révision du schéma directeur. Cela peut expliquer pourquoi il est nécessaire de replanifier le territoire et de définir de nouvelles limites.

Aujourd'hui, nous sommes donc à cheval entre l'ancien et le nouveau schéma directeur. Le problème est que, tant que le nouveau schéma n'est pas approuvé, il n'est pas opposable aux tiers. C'est pourquoi nous utilisons encore l'ancien schéma directeur, bien qu'il n'y ait plus vraisemblablement d'espace disponible.

Quand le nouveau schéma directeur entrera-t-il en vigueur ?

Koffi MOUMINI : L'étude est toujours en cours, et nous espérons qu'il sera prêt d'ici la fin de l'année 2025. Nous l'espérons, car la révision est toujours menée par le JICA. Le principal défi réside dans le fait que la dynamique spatiale, impactée par l'étalement urbain, évolue très rapidement. L'aménagement foncier de mon point de vue est devenu au fil du temps une activité lucrative qu'une réponse à un besoin réel d'espace.

Ownership), or subdivisions. We've seen subdivision projects covering vast areas, often referred to as "new towns," spanning over 1,000 hectares or even as much as 4,000 hectares. As a result, long before the projected timelines, the available territory has already been heavily consumed.

In response, the concept of Deferred Development Zones (ZAD) was introduced. These are areas reserved for potential future expansion if the current Urban Development Plan (PUD) timeline hasn't yet been reached. However, many of these ZADs have also been almost entirely occupied, necessitating a revision of the master plan. This highlights the need to re-plan the territory and establish new boundaries.

Today, we are essentially straddling the old and the new master plans. The issue is that until the new master plan is approved, it cannot be legally enforced. For this reason, we continue to rely on the old master plan, even though there is essentially no space left within its framework.

When will the new master plan come into effect ?

Koffi MOUMINI : The study is still ongoing, and we hope it will be ready by the end of 2025. This is our expectation, as the revision is being conducted by JICA. The main challenge lies in the fact that spatial dynamics, influenced by urban sprawl, are evolving very quickly. In my view, land development has increasingly become a lucrative activity rather than a response to genuine spatial needs.

What are the major challenges facing urbanization in Africa in general, and in Côte d'Ivoire specifically ?

Koffi MOUMINI : The primary challenge of urbanization in Africa, and in Côte d'Ivoire in particular, lies in urban planning. In many African countries, cities are poorly planned, leading to significant issues. However, Côte d'Ivoire stands out in sub-Saharan Africa as one of the few countries to have planned its entire territory, including all regional and departmental capitals.

That said, the challenge remains: to improve the use of urban planning tools across all African nations. Rapid urbanization, driven by substantial rural-to-urban migration, puts immense pressure on cities. When cities are not planned, this leads to chaotic settlements, traffic problems, insufficient infrastructure and amenities, the proliferation of informal neighborhoods, slum development, and even security issues. Ultimately, the urban landscape suffers, becoming disorganized and unappealing.

Quels sont les défis majeurs auxquels fait face l'urbanisme en Afrique en général, et en Côte d'Ivoire en particulier ?

Koffi MOUMINI : Le principal défi auquel l'urbanisation en Afrique, et en Côte d'Ivoire en particulier, est confrontée réside dans la planification urbaine. Dans de nombreux pays africains, les villes sont très peu planifiées, ce qui engendre des problèmes majeurs. Cependant, la Côte d'Ivoire fait figure d'exception en Afrique subsaharienne. Elle est l'un des pays à avoir planifié l'ensemble de ses territoires, y compris tous ses chefs-lieux de région et de départements.

Malgré cela, le défi demeure, celui d'améliorer l'utilisation des outils de planification urbaine dans tous les États africains. L'urbanisation rapide, marquée par un exode rural important, exerce une pression énorme sur les villes. Lorsqu'elles ne sont pas planifiées, cela entraîne des installations anarchiques, des problèmes de circulation, des carences en infrastructures et équipements, la prolifération de quartiers précaires, la bidonvilisation, et même des problèmes de sécurité. Au final, le paysage urbain en souffre et devient très peu attractif.

Pour nous professionnels, le défi majeur reste donc d'adapter la planification urbaine aux enjeux des territoires et climatiques. Une ville bien planifiée permet aux décideurs et aux autorités locales de prendre des décisions éclairées et de mieux aménager leurs espaces urbains.

Par exemple, dans une ville planifiée, si l'ONU Habitat signale l'arrivée de réfugiés dans une zone, le maire ou une autre autorité locale pourra consulter l'outil de planification pour identifier les zones disponibles. Il sera alors possible d'allouer rapidement un espace capable d'accueillir un certain nombre de personnes, pour une durée déterminée, tout en maintenant le bon fonctionnement de la ville.

En résumé, sans une planification rigoureuse, les villes africaines, et celles de la Côte d'Ivoire, ne pourront pas répondre efficacement aux défis liés à une urbanisation croissante.

Quelles sont, selon vous, les spécificités de l'urbanisme ivoirien par rapport à d'autres pays africains ?

Koffi MOUMINI : Par rapport à d'autres pays africains, il n'y a pas de spécificité majeure qui différencie fondamentalement nos villes aux autres. A l'instar de

For us as professionals, the major challenge is adapting urban planning to the realities of local territories and climate-related issues. A well-planned city equips decision-makers and local authorities with the tools they need to make informed decisions and manage urban spaces more effectively.

For example, in a well-planned city, if UN-Habitat informs of incoming refugees in a specific area, the mayor or another local authority can consult the planning tools to identify available zones. They can then quickly allocate an area capable of accommodating a certain number of people for a defined period, all while maintaining the city's functionality.

In summary, without rigorous planning, African cities, including those in Côte d'Ivoire, will struggle to address the challenges posed by rapid urbanization effectively.

In your opinion, what are the unique characteristics of urbanization in Ivorian cities compared to other African countries ?

Koffi MOUMINI : Compared to other African countries, there isn't a fundamental distinction that sets our cities apart. Like other major cities across the continent, especially in sub-Saharan Africa, Ivorian cities face rapid urbanization driven by high migration rates. Cities such as Lomé, Accra, Cotonou, Lagos, and Bamako experience similar phenomena, with populations increasingly concentrated in capitals and metropolitan areas, while secondary and tertiary cities remain underdeveloped.

However, a notable particularity in Côte d'Ivoire lies in the presence of so-called "balance cities" that absorb a significant share of the country's urban population. Unlike some countries where economic and demographic attraction is almost entirely focused on the capital, Côte d'Ivoire boasts several dynamic urban centers such as Bouaké, Yamoussoukro, Grand-Bassam, San Pedro, Abengourou, and Korhogo. These cities offer vibrant economic activities, significant land pressure, and opportunities that encourage people to live, invest, and work there. They are experiencing rapid urbanization, though to a lesser extent compared to Abidjan, which remains the primary hub of attraction.

This urban diversity helps promote better territorial balance, even though significant challenges remain in supporting growth across all regions.

toutes les grandes villes du continent notamment en Afrique subsaharienne, nos villes sont confrontées à une urbanisation rapide, marquée par une forte migration. Des villes comme Lomé, Accra, Cotonou, Lagos ou encore Bamako connaissent également ce phénomène, avec une concentration croissante de populations dans les capitales et métropoles, tandis que les villes secondaires et tertiaires restent peu développées.

Cependant, une particularité notable de la Côte d'Ivoire réside dans l'existence de villes dites « d'équilibre » qui absorbent une bonne partie des populations urbaines du pays. Contrairement à certains pays où l'attraction économique et démographique se concentre presque exclusivement sur la capitale, la Côte d'Ivoire dispose de plusieurs agglomérations dynamiques comme Bouaké, Yamoussoukro, Grand-Bassam, San Pedro, Abengourou et Korhogo etc.... Ces villes présentent une activité économique attrayante, une forte pression foncière et des opportunités qui incitent à y vivre, y investir et y travailler. Elles connaissent une urbanisation rapide, mais dans une moindre mesure comparée à Abidjan, qui reste le principal pôle d'attraction.

Cette diversité urbaine contribue à un meilleur équilibre territorial, bien que des défis importants subsistent pour accompagner cette croissance dans toutes les régions.

Pouvez-vous nous parler de l'impact de la croissance démographique rapide sur l'urbanisation en Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : L'impact d'une croissance démographique rapide sur nos villes est considérable.

Tout d'abord, il y a des conséquences majeures au niveau foncier. Une forte démographie entraîne une pression foncière accrue, avec une urbanisation et des installations qui se développent souvent plus rapidement que l'arrivée des réseaux et la mise en place d'une planification adéquate. Cela signifie qu'une population importante s'installe de manière spontanée, sans que les infrastructures nécessaires soient prêtes à les accueillir.

Ensuite, l'impact se fait sentir sur les réseaux et les ressources énergétiques. Plus la population augmente, plus la demande en énergie et en eau devient importante. Parallèlement, les infrastructures, équipements et services doivent suivre : écoles, centres de santé, universités, mais aussi le transport et la mobilité. À Abidjan, par exemple, le nombre de



Can you tell us about the impact of rapid population growth on urbanization in Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : The impact of rapid population growth on our cities is profound.

Firstly, it has significant consequences for land use. A growing population increases land pressure, with urbanization and settlements often developing faster than the extension of networks and proper planning. This means large numbers of people settle spontaneously, without the necessary infrastructure being in place to accommodate them.

Secondly, the strain on networks and energy resources is substantial. As the population grows, so does the demand for energy and water. At the same time, infrastructure, facilities, and services must keep pace—schools, health centers, universities, as well as transport and mobility

véhicules a explosé, et malgré l'extension du réseau routier, les embouteillages persistent. Pour répondre à cette problématique, des solutions comme les tramways ou les BRT (Bus Rapid Transit) ou encore les bus sont envisagés pour favoriser le transport en commun de masse. Cependant, leur succès dépendra de la fréquence et l'efficacité de ces moyens de déplacement. Un défi que les villes européennes ont su relever avec succès.

Par ailleurs, l'environnement en milieu urbain subit également un impact important, notamment en ce qui concerne l'assainissement. Plus la population croît, plus la production de déchets augmente. En Côte d'Ivoire, où la taille moyenne des ménages est d'environ six personnes, chaque ménage contribue à la production de déchets. Une augmentation du nombre de ménages rend la gestion des déchets plus complexe et exige une logistique bien plus adaptée.

Enfin, l'un des aspects les plus fondamentaux est la capacité de la ville à nourrir sa population croissante. Même si la ville elle-même ne produit pas de denrées alimentaires, elle doit pouvoir s'approvisionner efficacement en produits vivriers et de première nécessité. Cela implique un positionnement stratégique des infrastructures telles que les marchés, les centres commerciaux et les points de ravitaillement de proximité. Plus la population est importante, plus ces équipements marchands doivent être nombreux et bien répartis pour répondre aux besoins de tous.

Quel rôle l'urbaniste joue-t-il dans la construction d'une ville durable ?

Koffi MOUMINI : La ville est un espace de collaboration entre plusieurs acteurs et le lieu de rendez-vous de plusieurs expertises. Tant que chacun ne jouera pas son rôle spécifique dans son champ d'expertise et les responsabilités qui lui incombent, le fonctionnement harmonieux de la ville sera compromis. L'urbaniste, en particulier, a un rôle bien défini, mais limité, qui doit être complété par l'engagement des autres expertises et acteurs.

Dans le processus de construction de la ville, l'urbaniste agit avant tout comme planificateur de l'espace. La croissance démographique et la croissance de l'espace urbain sont des paramètres essentiels à intégrer dans la planification urbaine. Si ces aspects sont négligés, la planification risque de devenir inopérante, une simple façade sans efficacité réelle. De nombreux plans d'urbanisme n'ont pas fonctionné leur niveau de mise



networks. In Abidjan, for instance, the number of vehicles has skyrocketed, and despite road network expansions, traffic congestion remains a persistent issue. To address this, solutions such as trams, Bus Rapid Transit (BRT), and buses are being considered to support mass transit. However, their success will depend on the frequency and efficiency of these systems—a challenge European cities have managed to tackle effectively.

Urban environments are also significantly affected, particularly in terms of sanitation. As the population grows, so does waste production. In Côte d'Ivoire, where the average household size is about six people, each household contributes to waste generation. An increase in the number of households makes waste management more complex and demands a much more robust logistical response.

Lastly, one of the most critical aspects is the city's ability to feed its growing population. While cities themselves don't produce food, they must ensure efficient supply chains for staple goods and produce. This requires strategically positioned infrastructure, such as markets, shopping centers, and neighborhood supply points. The larger the population, the more numerous and well-distributed these facilities must be to meet everyone's needs.

What role does the urban planner play in building a sustainable city ?

Koffi MOUMINI : A city is a collaborative space where various actors and expertise converge. For the city to function harmoniously, each stakeholder must play their specific role within their area of expertise and fulfill their responsibilities. The urban planner has a distinct, though limited, role that must be complemented by the contributions of other experts and actors.

In the process of city-building, the urban planner primarily acts as a spatial planner. Population growth and urban expansion are critical factors that must be integrated into

en application effective pour diverses raisons. Ces raisons conduisent souvent à l'utilisation inadéquate de terrains initialement destinés à d'autres usages.

Le rôle clé de l'urbaniste est donc de concevoir des territoires adaptés aux besoins réels des populations, qu'ils soient économiques, écologiques ou environnementaux. L'urbaniste agit comme un chef d'orchestre qui enclenche la dynamique urbaine en posant les bases d'une planification cohérente. Une fois cette étape franchie, il endosse un second rôle, celui de conseil auprès des décideurs publics et des collectivités locales. En effet, planifier est une chose, mais mettre en œuvre cette planification conformément aux orientations du plan directeur en est une autre.

Cela dit, les autorités et décideurs locaux à différent échelle jouent également un rôle central, celui de gardien du respect et la mise en application des orientations et actions déclinés dans les outils de planification. Les documents d'urbanisme en général et en particulier les documents de planification définissent les zones constructibles et celles où la construction est interdite. Cependant, la gestion et le respect des plans directeurs au niveau local restent un défi majeur. Souvent, la planification existe, mais elle n'est pas suivie ni appliquée correctement.

Pour bâtir une ville durable, l'urbaniste doit s'impliquer non seulement dans la planification urbaine, mais aussi dans l'accompagnement stratégique des élus locaux. Au-delà du simple dessin des plans, la stratégie et la planification doivent être considérées comme des outils essentiels pour orienter les décisions des responsables publics.

Quelles sont, selon vous, les priorités pour des villes comme Abidjan ?

Koffi MOUMINI : Les priorités actuelles pour des villes comme Abidjan tournent autour de problématiques cruciales, notamment :

1. La mobilité urbaine et les infrastructures :

La question de la mobilité est l'un des plus grands défis des grandes villes. Il ne s'agit pas uniquement de construire des échangeurs ou des routes, mais de résoudre un problème global celui de la congestion routière. Comment permettre aux habitants de se déplacer sereinement entre leur domicile et leur lieu de travail ? Comment éviter les stress liés aux bouchons et améliorer les temps de parcours ? Cela nécessite de repenser entièrement l'organisation de la mobilité

urban planning. Ignoring these aspects risks rendering the planning ineffective—an empty shell with no practical impact. Many urban plans have failed due to inadequate implementation, often leading to the misallocation of land initially designated for other uses.

The urban planner's central role is to design territories that meet the real needs of the population, whether economic, ecological, or environmental. They act as a conductor, setting the stage for urban development through coherent planning. Once this foundation is laid, they take on a secondary role as advisors to public officials and local authorities. While planning is one aspect, implementing that planning in line with the master plan's guidelines is another.

However, local authorities and decision-makers at various levels also have a vital role as custodians of the plans' proper implementation. Urban planning documents, especially master plans, delineate buildable zones and areas where construction is prohibited. Yet, ensuring compliance with these plans at the local level remains a significant challenge. Planning often exists, but it is poorly monitored or enforced.

To build a sustainable city, the urban planner must go beyond urban design and actively participate in the strategic support of local leaders. Planning should not be limited to creating maps and blueprints; it must also serve as a strategic tool to guide the decisions of public officials. The combination of thoughtful planning and strategic guidance is essential for fostering sustainable urban development.

What role does the urban planner play in building a sustainable city ?

Koffi MOUMINI : A city is a collaborative space where various actors and expertise converge. For the city to function harmoniously, each stakeholder must play their specific role within their area of expertise and fulfill their responsibilities. The urban planner has a distinct, though limited, role that must be complemented by the contributions of other experts and actors.

In the process of city-building, the urban planner primarily acts as a spatial planner. Population growth and urban expansion are critical factors that must be integrated into urban planning. Ignoring these aspects risks rendering the planning ineffective—an empty shell with no practical impact. Many urban plans have failed due to inadequate implementation, often leading to the misallocation of land initially designated for other uses.



The urban planner's central role is to design territories that meet the real needs of the population, whether economic, ecological, or environmental. They act as a conductor, setting the stage for urban development through coherent planning. Once this foundation is laid, they take on a secondary role as advisors to public officials and local authorities. While planning is one aspect, implementing that planning in line with the master plan's guidelines is another.

However, local authorities and decision-makers at various levels also have a vital role as custodians of the plans' proper implementation. Urban planning documents, especially master plans, delineate buildable zones and areas where construction is prohibited. Yet, ensuring compliance with these plans at the local level remains a significant challenge. Planning often exists, but it is poorly monitored or enforced.

au sein de la ville d'Abidjan. Il est vrai qu'il existe des structures comme l'AMUGA qui abat un boulot remarquable afin d'améliorer la mobilité et les gestion des flux de circulation dans le grand Abidjan mais il reste encore énormément de chemin. En plus, la ville d'Abidjan dispose d'un plan directeur de transport qui est un outil de planification de la mobilité urbaine très important. La question de la mobilité au sein du Grand Abidjan pour moi est un axe déterminant et un défi majeur à relever en priorité.

2. L'énergie et l'accès à l'eau :

L'énergie et l'eau sont des besoins fondamentaux, et Abidjan fait face à des défis majeurs dans ces domaines. Par exemple, la nappe phréatique de la ville s'est appauvrie. Aujourd'hui, une grande partie de l'eau consommée à Abidjan provient de la nappe de Bonoua, car plusieurs stations d'aspiration d'eau à Abidjan même sont tarées et arides. Plus la ville s'étend, plus la gestion de l'eau et de l'énergie devient problématique. La station thermique d'Azito, par exemple, ne suffit plus à couvrir les besoins sans cesse croissants en électricité de la ville d'Abidjan. D'autres options sont envisagées et en cours de mise en application pour certains et en cours de réflexion pour d'autres. Toujours est-il que ça reste un axe en ou la réflexion et le recherche de réponse rapide et efficace est constante. Une ville vit et se nourrit d'énergie car c'est un besoin vital pour les citoyens.

3. L'accès au logement :

L'offre en logements constitue un autre défi majeur. Bien qu'Abidjan dispose d'un grand nombre de logements, ils ne sont pas toujours accessibles, en raison notamment

To build a sustainable city, the urban planner must go beyond urban design and actively participate in the strategic support of local leaders. Planning should not be limited to creating maps and blueprints ; it must also serve as a strategic tool to guide the decisions of public officials. The combination of thoughtful planning and strategic guidance is essential for fostering sustainable urban development.

What do you consider to be the priorities for cities like Abidjan ?

Koffi MOUMINI : *The current priorities for cities like Abidjan revolve around critical issues, including :*

1. Urban Mobility and Infrastructure :

Mobility is one of the biggest challenges for major cities. It's not just about building overpasses or roads; the real issue is addressing the overarching problem of traffic congestion. How can residents move efficiently and calmly between their homes and workplaces ? How can stress caused by traffic jams be reduced, and travel times improved ? This requires a comprehensive rethink of how mobility is organized in Abidjan.

Structures like the AMUGA (Abidjan Urban Mobility Authority) are doing commendable work to improve traffic flow and mobility across Greater Abidjan. Additionally, the city has a Master Transport Plan, a vital tool for urban mobility planning. However, there's still significant progress to be made. Mobility within Greater Abidjan remains a critical and urgent priority.

2. Energy and Water Access :

de leur coût. Lorsque les logements sont trop chers, cela entraîne l'essor de quartiers précaires et de bidonvilles. Il est impératif de proposer des logements abordables pour toutes les couches de la population. Tant que le coût des loyers ne sera pas maîtrisé, le problème du logement persistera. Offrir des loyers adaptés est essentiel, sans quoi les habitants seront contraints de recourir à des solutions informelles, aggravant ainsi le phénomène de bidonvilisation.

Ces enjeux interconnectés appellent une réflexion approfondie et des solutions durables pour assurer un développement équilibré et inclusif d'Abidjan.

Comment la crise de l'habitat, notamment le manque de logements accessibles, est-elle abordée par les urbanistes en Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : Cette problématique doit être abordée à deux niveaux.

1. Le rôle de l'État en tant que régulateur :

L'État a pour mission de réguler le marché, que ce soit en matière de vente de maisons ou de coût des logements. Un exemple concret de cette régulation, qui a été largement salué, est l'encadrement des cautions locatives. Autrefois, chaque propriétaire fixait librement le nombre de mois de caution, mais l'intervention de l'État a mis un terme à ces abus. Cependant, en matière d'offre de logements, il revient aux professionnels comme les urbanistes et les architectes d'intervenir au niveau de la conception. Lorsqu'un projet d'urbanisation voit le jour, les architectes, les urbanistes et les ingénieurs VRD travaillent ensemble pour le concevoir. Mais peut-on attendre de l'urbaniste qu'il détermine le coût d'un logement ? Ce rôle incombe davantage à l'État en tant que régulateur vis-à-vis des promoteurs immobiliers.

Si l'État ne peut assumer ce rôle de régulateur auprès des promoteurs privés, il devrait reprendre les responsabilités qu'il exerçait dans les années 1970-1980, lorsqu'il produisait et commercialisait lui-même des logements à travers des structures comme la SOGEFIA et la SICOGLI. Avec les programmes présidentiels actuels de logements sociaux, on perçoit un retour progressif de l'État dans ce domaine. Toutefois, il est crucial que l'État assume pleinement son rôle de régulateur.

2. Les limites des logements sociaux actuels :

Par définition, un logement social est un logement à coût modéré, partiellement subventionné par

Energy and water are basic needs, and Abidjan faces significant challenges in these areas. For example, the city's groundwater resources have been depleted. A substantial portion of the water consumed in Abidjan now comes from the Bonoua aquifer, as many of the city's own water extraction stations have run dry.

As the city continues to expand, managing water and energy becomes increasingly difficult. The Azito thermal power station, for instance, is no longer sufficient to meet the city's ever-growing electricity demand. Other solutions are being explored—some are already underway, while others remain in the planning phase. Nevertheless, energy remains a critical issue, requiring constant attention and rapid, effective responses. A city thrives on energy; it's a lifeline for urban dwellers.

3. Access to Housing :

The availability of housing is another significant challenge. While Abidjan has a large housing stock, it is often inaccessible due to high costs. Expensive housing leads to the proliferation of informal settlements and slums. It is crucial to provide affordable housing options for all segments of the population.

As long as rental costs remain high, the housing problem will persist. Offering affordable rents is essential ; without this, residents will be forced into informal housing solutions, further exacerbating slum development.

These interconnected challenges require deep reflection and sustainable solutions to ensure Abidjan's balanced and inclusive development.

How is the housing crisis, particularly the lack of affordable housing, being addressed by urban planners in Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : This issue must be addressed on two levels:

1. The Role of the State as a Regulator :

The State has the responsibility to regulate the market, whether it's in the sale of homes or the cost of housing. A concrete example of this regulation, which has been widely praised, is the control of security deposits. In the past, each landlord would freely set the number of months for a deposit, but the State's intervention has ended this practice.

However, when it comes to the supply of housing, it is the responsibility of professionals, such as urban planners and architects, to be involved in the design process. When

l'État, avec des conditions strictes d'éligibilité. Ces logements devraient être réservés aux populations les moins aisées. De plus, comme dans le cas des HLM, les occupants ne devraient pas être autorisés à effectuer de transformations majeures. Cependant, les précédents programmes de logements sociaux ont révélé des dysfonctionnements majeurs : des bénéficiaires non éligibles ont acquis ces logements, les ont démolis pour construire des duplex, triplex ou chalets, qu'ils louent ensuite à des prix exorbitants.

Ce constat met en lumière un problème structurel dans la gestion du logement social. Les véritables bénéficiaires, ceux qui en avaient le plus besoin, n'ont pas eu accès à ces logements. D'où l'urgence pour l'État d'intervenir à plusieurs niveaux :

- La sélection des bénéficiaires pour garantir que ces logements soient attribués aux plus démunis.
- La production des logements en s'assurant qu'ils répondent aux normes de coût modéré.
- Le contrôle du coût pour éviter toute spéculation.
- La subvention des logements afin de maintenir leur accessibilité aux ménages modestes.

En somme, l'État doit jouer un rôle central et renforcé pour garantir que le logement social réponde véritablement à sa mission d'intérêt public.

Pour conclure, quelles innovations ou solutions technologiques voyez-vous comme ayant un potentiel pour améliorer l'urbanisme et l'aménagement du territoire en Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : Pour repenser nos villes, une approche novatrice s'impose. Il est essentiel de freiner l'étalement urbain et d'arrêter d'élargir constamment nos agglomérations en ouvrant de nouveaux fronts d'urbanisation. Il existe un seuil critique, même pour l'étalement urbain, que nous avons déjà atteint sans en prendre pleinement conscience. Continuer d'agrandir nos villes est une impasse. La solution réside dans une stratégie technique forte visant à reconstruire la ville sur elle-même. Il est temps d'adopter cette vision et de se concentrer sur la revalorisation des espaces existants.

1. La rénovation urbaine :

Il est impératif de renouveler les anciens quartiers, de les rendre attrayants et de réinciter les populations à y résider. Lorsque les habitations dans les noyaux historiques se dégradent, les habitants migrent vers de nouvelles zones, ce qui aggrave l'étalement urbain.

an urban development project is launched, architects, urban planners, and civil engineers work together to plan it. But can we expect the urban planner to determine the cost of a home? This role is more appropriately handled by the State, acting as a regulator for real estate developers.

If the State cannot fulfill this regulatory role with private developers, it should return to the responsibilities it held in the 1970s and 1980s, when it directly produced and marketed housing through entities like SOGEFIA and SICOGL. With the current presidential social housing programs, we are seeing a gradual return of the State to this sector. However, it is crucial that the State fully embraces its role as a regulator.

2. The Limitations of Current Social Housing :

By definition, social housing is intended to be affordable, partially subsidized by the State, and subject to strict eligibility criteria. These homes should be reserved for the most disadvantaged populations. Additionally, as with HLM (low-income housing), residents should not be allowed to make major structural changes.

However, previous social housing programs have revealed significant dysfunctions: ineligible beneficiaries obtained these homes, demolished them, and rebuilt them into duplexes, triplexes, or chalets, which they then rented out at exorbitant prices.

This points to a structural problem in the management of social housing. The actual beneficiaries—the ones who needed it most—did not have access to these homes. Therefore, it is urgent for the State to intervene on several fronts

- **Selection of Beneficiaries** : *To ensure that these homes go to the most impoverished.*
- **Housing Production** : *To ensure that homes are built according to moderate cost standards.*
- **Cost Control** : *To prevent speculation.*
- **Subsidy of Housing** : *To keep these homes accessible to low-income households.*

In summary, the State must play a central and enhanced role to ensure that social housing truly fulfills its mission of serving the public interest.

To conclude, what innovations or technological solutions do you see as having the potential to improve urban planning and land development in Côte d'Ivoire ?

Koffi MOUMINI : *To rethink our cities, an innovative approach is necessary. It is essential to slow down urban*

En réhabilitant ces quartiers, on offre des opportunités aux habitants de rester sur place, tout en valorisant ces espaces.

2. La restructuration urbaine :

Les vieux quartiers délabrés doivent être repensés. Certains bâtiments sont vétustes, les réseaux d'eau potable et d'électricité sont dépassés, et l'assainissement est souvent insuffisant ou inexistant. Une restructuration complète permettra de redonner vie à ces zones en les adaptant aux besoins actuels.

3. La requalification urbaine :

Cette approche consiste à redéfinir les fonctions de certains territoires urbains et à maximiser la densité d'occupation. Par exemple, des zones initialement dédiées à l'habitation pourraient devenir des espaces polyfonctionnels intégrant des activités économiques. Inversement, des zones d'activités pourraient accueillir des habitations pour une mixité fonctionnelle. De plus, il serait judicieux d'optimiser l'utilisation de la réserve foncière disponible. Dans les quartiers résidentiels, remplacer des villas individuelles par des immeubles modernes pourrait accueillir 15 à 20 fois plus de ménages sur une même superficie, réduisant ainsi significativement la pression de l'étalement urbain.

Ces démarches s'opposent radicalement à la logique d'expansion urbaine, qui consiste à conquérir de nouveaux territoires et à bâtir des quartiers ex nihilo. Elles offrent un moyen efficace de maîtriser l'évolution de nos villes en adoptant des solutions techniques robustes basées sur le principe des 4R : Rénovation, Réhabilitation, Restructuration, et Requalification. Le tout accompagné de la densification urbaine. C'est dans cette voie que réside l'avenir d'un développement urbain durable pour nos villes et un héritage urbain inestimable pour nos successeurs.

Merci, Monsieur MOUMINI Koffi, pour cet échange très enrichissant.

Koffi MOUMINI : Merci à vous. C'était un plaisir.

sprawl and stop continuously expanding our urban areas by opening new fronts for urbanization. There is a critical threshold, even for urban sprawl, that we have already reached without fully realizing it. Continuing to expand our cities is a dead end. The solution lies in a strong technical strategy aimed at rebuilding the city within itself. It is time to adopt this vision and focus on revitalizing existing spaces.

1. Urban Renewal :

It is crucial to renew old neighborhoods, make them more attractive, and encourage people to stay there. When housing in historic areas deteriorates, people migrate to new areas, worsening urban sprawl. By rehabilitating these neighborhoods, we provide residents the opportunity to remain while also adding value to these spaces.

2. Urban Restructuring :

Dilapidated old neighborhoods need to be rethought. Some buildings are in poor condition, the drinking water and electricity networks are outdated, and sanitation is often inadequate or non-existent. A complete restructuring will breathe the new life into these areas, adapting them to current needs.

3. Urban Requalification :

This approach involves redefining the functions of certain urban areas and maximizing occupancy density. For example, areas initially designated for housing could become multifunctional spaces incorporating economic activities. Conversely, business areas could host residences, creating functional diversity. Moreover, it would be wise to optimize the use of available land reserves. In residential neighborhoods, replacing individual villas with modern apartment buildings could accommodate 15 to 20 times more households on the same land area, significantly reducing the pressure of urban sprawl.

These approaches stand in stark contrast to the logic of urban expansion, which involves conquering new territories and building neighborhoods from scratch. They offer an effective way to manage the evolution of our cities by adopting robust technical solutions based on the 4Rs principle: Renovation, Rehabilitation, Restructuring, and Requalification, all accompanied by urban densification. This is the path that holds the future for sustainable urban development in our cities and an invaluable urban legacy for future generations.

Thank you, Mr. Koffi MOUMINI, for this very enriching exchange.

Koffi MOUMINI : Thank you. It was a pleasure.



IMMEUBLE
YALICE



Allianz Banque

REGARD URBAIN / LOOK*Lotissement d'une opération immobilière**Subdivision of a property development***L'évolution des lotissements en Côte d'Ivoire : Nouveaux défis et impacts sur le paysage urbain d'Abidjan**

Depuis les années 2000, Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, a connu une urbanisation galopante. Avec une population qui continue de croître rapidement, la demande en logements a explosé, menant à une prolifération des lotissements à travers la ville et ses périphéries. Ce développement, nécessaire pour répondre aux besoins d'une population en expansion, pose de nombreux défis aux promoteurs immobiliers, tant sur le plan de la gestion que de la planification des opérations. En analysant les projets récents, il devient crucial d'explorer comment ces initiatives façonnent le paysage urbain et modifient les dynamiques sociales.

The evolution of housing estates in Côte d'Ivoire: New challenges and impacts on the urban landscape of Abidjan

Since the 2000s, Abidjan, the economic capital of Côte d'Ivoire, has experienced galloping urbanisation. With the population continuing to grow rapidly, demand for housing has exploded, leading to a proliferation of housing estates across the city and its outskirts. This development, necessary to meet the needs of an expanding population, poses many challenges for property developers, both in terms of management and operational planning. By analysing recent projects, it becomes crucial to explore how these initiatives are shaping the urban landscape and changing social dynamics.

Les défis de la gestion et de la planification des opérations immobilières

L'accessibilité foncière et la régularisation des titres

L'un des défis majeurs pour les promoteurs en Côte d'Ivoire est l'accès au foncier, souvent entravé par des procédures administratives complexes et une cartographie incomplète des terrains. La régularisation des titres fonciers reste un goulot d'étranglement pour de nombreux projets de lotissements. Les promoteurs doivent naviguer entre le formalisme juridique et les revendications communautaires, ce qui retarde fréquemment les projets. De plus, la spéculation foncière, exacerbée par une forte demande, gonfle les prix des terrains et complexifie la rentabilité des opérations immobilières.

The challenges of managing and planning real estate transactions

Access to land and regularisation of title deeds

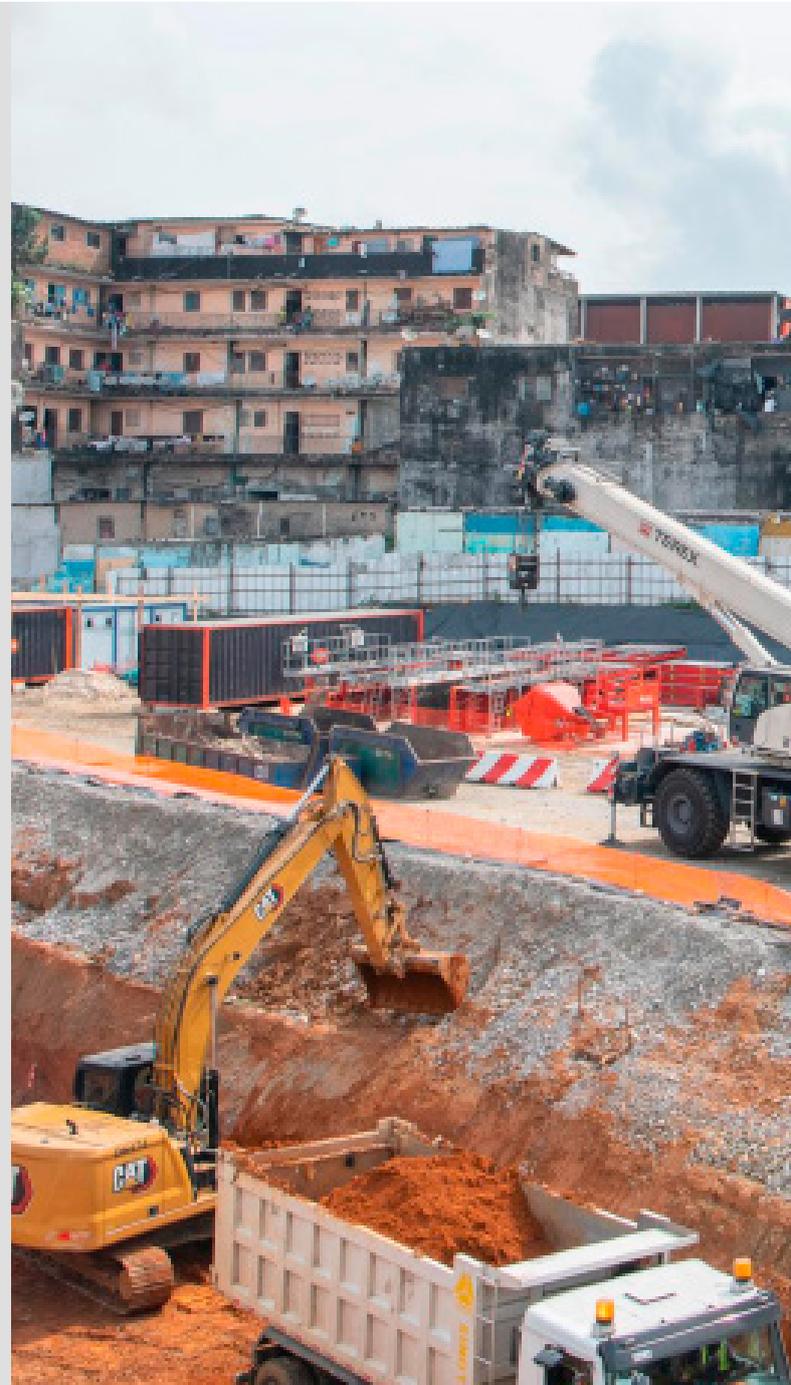
One of the major challenges facing developers in Côte d'Ivoire is access to land, which is often hampered by complex administrative procedures and incomplete land mapping. The regularisation of land titles remains a bottleneck for many subdivision projects. Developers have to navigate between legal formalities and community demands, which frequently delays projects. What's more, land speculation, exacerbated by strong demand, inflates land prices and makes it more difficult to make property developments profitable.

L'infrastructure et les équipements urbains

Un autre défi réside dans la gestion des infrastructures. Si de nombreux lotissements voient le jour, tous ne sont pas dotés des infrastructures adéquates, telles que les routes, les systèmes d'assainissement ou l'accès à l'eau potable. La pression exercée sur les équipements urbains est particulièrement palpable à Abidjan, où les quartiers périphériques peinent à suivre le rythme de croissance des lotissements. Les promoteurs doivent souvent anticiper ces besoins ou se confronter à des infrastructures publiques sous-dimensionnées. Dans certains cas, ils sont amenés à prendre en charge eux-mêmes la construction d'équipements collectifs.

Infrastructure and urban facilities

Another challenge lies in infrastructure management. While many housing estates are springing up, not all have adequate infrastructure, such as roads, sewage systems or access to drinking water. The pressure on urban facilities is particularly palpable in Abidjan, where the outlying districts are struggling to keep pace with the growth of housing estates. Developers often have to anticipate these needs or deal with undersized public infrastructure. In some cases, they have to take responsibility for building community facilities themselves.





Les nouveaux modèles de financement

Avec l'évolution des modèles économiques et le rôle croissant du secteur privé dans le développement immobilier, de nouvelles approches de financement voient le jour. Les partenariats public-privé (PPP) apparaissent comme des solutions viables pour lever les fonds nécessaires au développement de grands projets immobiliers, mais ces partenariats nécessitent une coordination efficace entre les différents acteurs. De plus, la question de l'accès au crédit pour les ménages à revenus intermédiaires reste une préoccupation majeure. Les promoteurs doivent jongler entre les attentes des investisseurs et la solvabilité des acquéreurs.

Étude de projets récents : L'impact sur le paysage urbain d'Abidjan

Les lotissements de la Riviera 4 et de Bingerville sont des exemples frappants de l'évolution rapide des quartiers abidjanais. Ces projets traduisent une vision d'urbanisme moderne, mais soulèvent également des interrogations quant à la durabilité et à l'équité de ces transformations.

New financing models

With changing business models and the growing role of the private sector in property development, new approaches to financing are emerging. Public-private partnerships (PPPs) are emerging as viable solutions for raising the funds needed to develop major property projects, but these partnerships require effective coordination between the various players. In addition, the issue of access to credit for middle-income households remains a major concern. Developers have to juggle the expectations of investors with the solvency of buyers.

Study of recent projects: The impact on Abidjan's urban landscape

The Riviera 4 and Bingerville housing estates are striking examples of the rapid evolution of Abidjan's neighbourhoods. These projects reflect a vision of modern urban planning, but also raise questions about the sustainability and fairness of these transformations.

La Riviera 4 : L'émergence des résidences fermées

Le quartier de la Riviera 4 a vu fleurir de nombreuses résidences sécurisées et fermées, destinées principalement à une clientèle aisée. Ce modèle, qui s'inspire des gated communities des pays occidentaux, redessine non seulement le paysage urbain, mais aussi les relations sociales. Si ces lotissements offrent des garanties en termes de sécurité et de confort, ils participent également à une ségrégation spatiale. La cohabitation entre ces enclaves de luxe et les quartiers populaires adjacents pose des questions sur la mixité sociale et l'accessibilité au logement pour les ménages à revenus modestes.

Bingerville et Bassam : La densification des espaces urbains

À Bingerville et à Bassam, les lotissements sont davantage orientés vers une population de classe moyenne. Ici, le principal enjeu est la densification des espaces urbains. Les promoteurs doivent concilier la forte demande de logements avec la nécessité de maintenir un cadre de vie agréable. Cependant, la course à la densité a parfois conduit à des constructions peu respectueuses des normes urbanistiques, provoquant des problèmes de congestion et de gestion des déchets. Ce développement accéléré met également en lumière l'insuffisance des services publics de proximité, tels que les écoles ou les centres de santé.

Les projets de ville nouvelle

Pour désengorger Abidjan, plusieurs projets de villes nouvelles ont été annoncés, notamment à Songon et Anyama. Ces projets visent à rééquilibrer le développement urbain en déplaçant une partie de la population et des activités économiques vers de nouveaux pôles. Ces initiatives sont emblématiques d'une volonté de planification à plus grande échelle, mais leur succès dépendra de la capacité des autorités à garantir des infrastructures de qualité et à créer des opportunités économiques viables pour les habitants. Ces villes nouvelles pourraient jouer un rôle essentiel dans la décentralisation et l'équilibre du territoire.

Riviera 4: The emergence of gated residences

The Riviera 4 district has seen the emergence of a large number of secure, gated residences, mainly designed for a wealthy clientele. This model, inspired by the gated communities of Western countries, is reshaping not only the urban landscape, but also social relations. While these housing estates offer guarantees of safety and comfort, they also contribute to spatial segregation. The cohabitation between these luxury enclaves and the adjacent working-class neighbourhoods raises questions about the social mix and accessibility of housing for low-income households.

Bingerville and Bassam: densification of urban areas

In Bingerville and Bassam, housing estates are geared more towards a middle-class population. Here, the main issue is the densification of urban spaces. Developers have to reconcile the high demand for housing with the need to maintain a pleasant living environment. However, the race for density has sometimes led to buildings that fail to comply with urban planning standards, causing problems of congestion and waste management. This accelerated development has also highlighted the inadequacy of local public services, such as schools and health centres.

New town projects

To relieve congestion in Abidjan, several new town projects have been announced, notably in Songon and Anyama. These projects aim to rebalance urban development by relocating part of the population and economic activities to new centres. These initiatives are emblematic of a desire for planning on a larger scale, but their success will depend on the ability of the authorities to guarantee quality infrastructure and create viable economic opportunities for the inhabitants. These new towns could play an essential role in decentralisation and regional balance.



Les perspectives : Quel avenir pour les lotissements en Côte d'Ivoire ?

L'évolution des lotissements en Côte d'Ivoire, et en particulier à Abidjan, laisse entrevoir plusieurs tendances. D'une part, la diversification des modèles de logements – allant des résidences haut de gamme aux quartiers plus denses – semble inévitable pour répondre aux besoins hétérogènes des habitants. D'autre part, la pression démographique et la rareté des terrains nécessitent une planification plus rigoureuse, notamment en matière de transport et d'infrastructures publiques.

Les défis futurs se situent aussi sur le terrain environnemental. Face aux changements climatiques, les promoteurs devront intégrer des normes plus strictes en matière de construction durable. Le développement des éco-quartiers et des bâtiments à faible empreinte écologique pourrait devenir un facteur différenciant pour les futurs projets.

Enfin, la question de la gouvernance urbaine reste centrale. Une meilleure coordination entre les différents acteurs (État, municipalités, promoteurs et communautés locales) sera indispensable pour garantir des lotissements harmonieux, inclusifs et durables.

Les lotissements jouent un rôle primordial dans la transformation du paysage urbain d'Abidjan. S'ils répondent à un besoin croissant en logements, ils soulèvent aussi des défis importants en matière de gestion foncière, d'infrastructures et de financement. L'analyse des projets récents révèle une dualité entre modernisation et inégalités, et interroge sur la durabilité de ces modèles urbains. Pour les promoteurs immobiliers, l'avenir des lotissements en Côte d'Ivoire réside dans une planification plus intégrée, où l'humain et l'environnement occuperont une place centrale.

The outlook: What does the future hold for housing estates in Côte d'Ivoire?

The development of housing estates in Côte d'Ivoire, and Abidjan in particular, suggests a number of trends. On the one hand, the diversification of housing models - ranging from upmarket residences to denser neighbourhoods - seems inevitable in order to meet the heterogeneous needs of residents. On the other hand, demographic pressure and land scarcity require more rigorous planning, particularly in terms of transport and public infrastructure.

Future challenges also lie in the environmental field. In the face of climate change, developers will have to incorporate stricter standards for sustainable construction. The development of eco-neighbourhoods and buildings with a low ecological footprint could become a differentiating factor for future projects.

Finally, the issue of urban governance remains central. Better coordination between the various players (State, municipalities, developers and local communities) will be essential to guarantee harmonious, inclusive and sustainable housing estates.

Housing estates are playing a key role in the transformation of Abidjan's urban landscape. While they meet a growing need for housing, they also raise major challenges in terms of land management, infrastructure and financing. An analysis of recent projects reveals a duality between modernisation and inequality, and raises questions about the sustainability of these urban models. For property developers, the future of housing developments in Côte d'Ivoire lies in more integrated planning, in which people and the environment take centre stage.

CULTURE / CULTURE

À la découverte de la marahoue et du masque gouro (le zaouli)

Discovering the marahoue and the gouro mask (zaouli)

Nichée au cœur de la Côte d'Ivoire, la région de la Marahoué offre une richesse naturelle et culturelle fascinante, symbolisée par le célèbre masque Zaouli, un trésor artistique du peuple Gouro. Explorons cette région, son environnement, son économie, sa culture vibrante, et l'importance de ce masque dans l'identité collective des Gouro.

Par Claudia SEHI – ZIDA

Nestled in the heart of Côte d'Ivoire, the Marahoué region offers a fascinating natural and cultural richness, symbolized by the famous Zaouli mask, an artistic treasure of the Gouro people. Let us explore this region, its environment, its economy, its vibrant culture, and the importance of this mask in the collective identity of the Gouro.

By Claudia SEHI – ZIDA



La région de la Marahoué, située au Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire, autour de la ville de Bouaflé, en est le chef-lieu. Ce territoire se caractérise par un paysage de savanes et de forêts, offrant une biodiversité riche et variée.

The Marahoué region, located in the center-west of Côte d'Ivoire around the city of Bouaflé, is its capital. This territory is characterized by a landscape of savannas and forests, offering a rich and varied biodiversity.





Géographie

Traversée par la rivière Marahoué, cette région joue un rôle vital dans l'agriculture et l'approvisionnement en eau des populations locales. Le climat tropical, avec une saison des pluies s'étendant de mai à octobre et une saison sèche de novembre à avril, favorise une diversité de cultures.

Géography

Crossed by the Marahoué River, this region plays a vital role in agriculture and water supply for local populations. The tropical climate, with a rainy season from May to October and a dry season from November to April, favors a diversity of crops.



Économie

L'économie de la Marahoué repose principalement sur l'agriculture, avec la culture du cacao, du café et des produits vivriers. L'élevage est également une activité importante, contribuant à la subsistance des habitants.

Economy

The economy of Marahoué primarily relies on agriculture, with the cultivation of cocoa, coffee, and food crops. Livestock farming is also an important activity, contributing to the subsistence of the inhabitants.



Culture

Peuplée par diverses ethnies, principalement Akan, la Marahoué possède une richesse culturelle notable. Les traditions, la musique et les danses sont des éléments centraux de la vie quotidienne, avec des festivals et des cérémonies qui rythment l'année.

Culture

Populated by various ethnic groups, mainly Akan, Marahoué possesses a remarkable cultural wealth. Traditions, music, and dance are central elements of daily life, with festivals and ceremonies that punctuate the year.



Tourisme

Bien que moins développée que d'autres régions, la Marahoué recèle des sites naturels et culturels attrayants, séduisant les visiteurs en quête d'authenticité et de nature. La région témoigne de la diversité et des richesses de la Côte d'Ivoire.

Tourism

Although less developed than other regions, Marahoué harbors attractive natural and cultural sites, enticing visitors in search of authenticity and nature. The region showcases the diversity and richness of Côte d'Ivoire.



Le Masque Zaouli

Le masque Zaouli est l'une des plus célèbres expressions artistiques et culturelles du peuple Gouro. Souvent associé aux rituels et aux danses célébrant les ancêtres et les esprits, il joue un rôle central dans la vie sociale et spirituelle des Gouro. Hommage à la beauté féminine, le Zaouli s'inspire de deux masques : le Blou et le Djela. Cette pratique allie sculpture, tissage, musique et danse, tout en portant l'identité culturelle de ses détenteurs et en favorisant la cohésion sociale.

The Zaouli Mask

The Zaouli mask is one of the most famous artistic and cultural expressions of the Gouro people. Often associated with rituals and dances celebrating ancestors and spirits, it plays a central role in the social and spiritual life of the Gouro. An homage to feminine beauty, the Zaouli is inspired by two masks : the Blou and the Djela. This practice combines sculpture, weaving, music, and dance, while carrying the cultural identity of its bearers and fostering social cohesion.



Caractéristiques

Le masque Zaouli, généralement en bois, se distingue par ses traits stylisés, ses formes allongées et ses motifs colorés. Décoré de peintures vives et d'ornements en tissu, en perles ou en plumes, il reflète l'artisanat local.

Characteristics

Typically made of wood, the Zaouli mask is distinguished by its stylized features, elongated shapes, and colorful patterns. Decorated with bright paints and ornaments made of fabric, beads, or feathers, it reflects local craftsmanship.

Rituels et Danses

• Danses Traditionnelles

Lors des cérémonies, le porteur du masque exécute des mouvements acrobatiques et rythmés, impressionnants et spirituels. Accompagnés de musiques traditionnelles jouées sur des instruments locaux, ces danses créent une atmosphère festive.

• Fonction Sociale

Le masque Zaouli est présent lors de célébrations, de rites de passage et de cérémonies funéraires, renforçant les liens communautaires et transmettant les valeurs culturelles aux jeunes générations.

Rituals and Dances

• Traditional Dances

During ceremonies, the bearer of the mask performs impressive and spiritual acrobatic movements. Accompanied by traditional music played on local instruments, these dances create a festive atmosphere.

• Social Function

The Zaouli mask is present during celebrations, rites of passage, and funerals, strengthening community ties and transmitting cultural values to younger generations.



Importance Culturelle

Le masque Zaouli transcende l'art ; il est un symbole d'identité culturelle pour le peuple Gouro, illustrant la richesse des traditions africaines et leur rôle dans le maintien des valeurs sociales et spirituelles de la communauté. En somme, le masque Zaouli est une expression artistique emblématique du pays Gouro, témoignant de l'héritage vivant des traditions ivoiriennes.

Le ministre ivoirien de la Culture et de la Francophonie s'est réjoui que, après la ville de Grand-Bassam, inscrite sur la liste du patrimoine mondial matériel en 2012, et le balafon sénoufo (djéguélé) en 2013, le Zaouli soit le troisième bien de la Côte d'Ivoire inscrit sur la prestigieuse liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Cultural Importance

The Zaouli mask transcends art ; it is a symbol of cultural identity for the Gouro people, illustrating the richness of African traditions and their role in maintaining social and spiritual values within the community. In summary, the Zaouli mask is an iconic artistic expression of the Gouro country, reflecting the living heritage of Ivorian traditions.

The Ivorian Minister of Culture and Francophonie expressed joy that, after the city of Grand-Bassam was inscribed on the UNESCO World Heritage List in 2012 and the Senoufo balafon (djéguélé) in 2013, the Zaouli has become the third heritage item from Côte d'Ivoire included on the prestigious UNESCO World Heritage List.

NATURE & ENVIRONNEMENT / NATURE & ENVIRONMENT

Disparition des trottoirs

Disappearing pavements

La disparition des trottoirs à Abidjan : quand la ville oublie ses piétons

À Abidjan, capitale économique et poumon urbain de la Côte d'Ivoire, un phénomène inquiétant s'accroît : la disparition progressive des trottoirs. Ce problème, qui peut sembler anodin au premier abord, reflète pourtant une crise plus profonde de l'aménagement urbain et pose la question de la place des piétons dans une ville en pleine expansion. Face à l'essor démographique et aux défis d'urbanisation, Abidjan semble avoir oublié ceux qui parcourent ses rues à pied.

The disappearance of sidewalks in Abidjan: when the city ignores its pedestrians

In Abidjan, the economic capital and urban center of Côte d'Ivoire, a troubling phenomenon is emerging: the gradual disappearance of sidewalks. While this issue may initially appear trivial, it reveals a deeper crisis in urban planning and raises crucial questions about the role of pedestrians in an increasingly congested city. Amidst demographic expansion and the challenges of urbanization, Abidjan seems to have neglected the needs of those who walk its streets.



Le trottoir, un espace en déclin

Il suffit de se promener dans les quartiers animés et même résidentiels d'Abidjan pour constater que l'espace dédié aux piétons est de plus en plus réduit. Dans de nombreuses zones de la ville, les trottoirs sont absents, obstrués ou dégradés, forçant les piétons à marcher sur la chaussée au milieu des voitures. Cette situation, loin d'être une simple gêne, constitue un véritable enjeu de sécurité publique. Chaque jour, des milliers de personnes se mettent en danger en naviguant à travers le trafic dense de la ville.

Historiquement, les trottoirs ont été conçus pour offrir aux piétons un espace sécurisé où circuler, loin des dangers de la route. Ils incarnent une séparation

Sidewalks: A diminishing space

A simple walk through the bustling, even residential, areas of Abidjan is enough to observe that the space allocated for pedestrians is becoming ever more restricted. In numerous parts of the city, sidewalks are either non-existent, obstructed, or in a state of disrepair, forcing pedestrians to walk on the road alongside vehicular traffic. This situation is not merely inconvenient; it poses a significant public safety concern. Every day, thousands of individuals find themselves at risk as they navigate through the city's dense traffic.

Historically, sidewalks were designed to offer pedestrians a safe haven, separated from the dangers of the road. They form a vital barrier between the flow of vehicles and the

essentielle entre le flux automobile et le parcours piétonnier, mais à Abidjan, cette frontière disparaît lentement. Le manque de trottoirs rend la marche à pied non seulement difficile, mais parfois même périlleuse, particulièrement pour les personnes vulnérables comme les enfants, les personnes âgées, ou celles à mobilité réduite.

Les causes d'une érosion urbaine

La disparition des trottoirs à Abidjan est le résultat de plusieurs facteurs qui se sont accumulés au fil des années. Le premier est **l'urbanisation rapide et mal planifiée**. La ville a connu une expansion rapide, avec une multiplication des constructions et des infrastructures, souvent réalisées au détriment des piétons. Les nouvelles routes sont aménagées pour favoriser la circulation automobile, et l'espace alloué aux trottoirs est souvent réduit, voire supprimé.

Par ailleurs, **le stationnement sauvage** sur les rares trottoirs existants a exacerbé la situation. De nombreux automobilistes utilisent ces espaces pour garer leurs véhicules, rendant impossible tout passage pour les piétons. Cette pratique, largement tolérée faute d'une régulation stricte, contribue à transformer les trottoirs en extensions des routes, oubliant leur vocation première.

Enfin, **le manque d'entretien** des infrastructures joue un rôle majeur. Dans certaines zones, les trottoirs sont simplement dégradés, envahis par des fissures, des trous ou des obstacles, forçant les piétons à emprunter la chaussée pour avancer. Ce manque d'investissement dans l'entretien des espaces piétons traduit une absence de priorité accordée à ce mode de transport.

pedestrian domain. However, in Abidjan, this boundary is gradually eroding. The absence of sidewalks makes walking not only challenging but, in some instances, perilous—particularly for vulnerable groups such as children, the elderly, and those with limited mobility.

Causes of urban erosion

The disappearance of sidewalks in Abidjan is the result of multiple factors that have compounded over time. The primary cause is rapid, poorly planned urbanization. The city has witnessed swift growth, with a surge in construction and infrastructure projects, often to the detriment of pedestrian spaces. New roads are primarily designed to accommodate automobile traffic, while the space allocated to sidewalks is frequently reduced or entirely eliminated.

Furthermore, illegal parking on the already limited sidewalks has exacerbated the situation. Many drivers park their vehicles on these spaces, rendering them inaccessible to pedestrians. This practice, which has largely been tolerated due to insufficient regulation, effectively transforms sidewalks into extensions of the roadway, disregarding their original purpose.

Finally, the lack of proper maintenance is a significant contributing factor. In some areas, sidewalks are simply deteriorating, filled with cracks, holes, or obstacles, forcing pedestrians to step onto the road in order to continue their journey. This neglect in maintaining pedestrian infrastructure reflects a broader disregard for this mode of transportation.





Conséquences pour les piétons

La conséquence la plus directe de la disparition des trottoirs est une augmentation des risques pour la sécurité des piétons. Les accidents de la circulation impliquant des piétons sont en hausse, notamment dans les quartiers où les trottoirs sont inexistantes ou impraticables. Sans séparation claire entre la route et l'espace piétonnier, les piétons se retrouvent à devoir partager la chaussée avec des véhicules, exposant leur vie à des dangers quotidiens.

En outre, cette situation génère un sentiment d'exclusion chez les habitants. Dans une ville où l'on privilégie de plus en plus la voiture, les piétons sont relégués au second plan, réduisant leur liberté de mouvement. Ceux qui ne possèdent pas de véhicule se voient contraints de s'adapter à des conditions de marche dangereuses, rendant leurs déplacements quotidiens plus difficiles et plus longs.

Quelles solutions pour réhabiliter les trottoirs ?

Face à ce constat préoccupant, plusieurs pistes de solutions pourraient être envisagées pour restaurer la place des piétons dans la ville d'Abidjan. La première serait une révision des plans d'**aménagement urbain**. Il est crucial de repenser l'espace public en tenant compte des besoins des piétons. Cela implique de réserver des espaces dédiés pour les trottoirs lors de

Consequences for pedestrians

The most immediate and glaring consequence of the disappearance of sidewalks is the heightened risk to pedestrian safety. Traffic accidents involving pedestrians are on the rise, particularly in neighborhoods where sidewalks are either absent or unusable. With no clear demarcation between the road and pedestrian paths, people are compelled to share the streets with vehicles, exposing themselves to daily dangers.

Moreover, this situation fosters a sense of exclusion among residents. In a city increasingly dominated by automobiles, pedestrians are relegated to the periphery, their freedom of movement severely curtailed. Those without access to vehicles are forced to adapt to unsafe walking conditions, making their daily commutes more arduous and time-consuming.

What solutions to restore sidewalks?

In light of these pressing concerns, several potential solutions should be considered to restore the rightful place of pedestrians in Abidjan. The first step would be a thorough revision of urban planning. It is imperative to rethink the allocation of public space, with a focus on the needs of pedestrians. This involves ensuring that dedicated spaces for sidewalks are incorporated into the design or rehabilitation of roadways. These sidewalks must be wide enough, continuous, and adequately protected to facilitate safe and smooth pedestrian movement.

la création ou la réhabilitation des routes. Ces trottoirs doivent être suffisamment larges, continus et protégés pour permettre une circulation fluide et sécurisée.

Ensuite, une **meilleure régulation du stationnement** est indispensable. Les autorités doivent prendre des mesures strictes contre le stationnement sauvage sur les trottoirs. Cela pourrait inclure l'installation de barrières physiques ou de poteaux dissuasifs pour empêcher l'accès des voitures aux zones piétonnes. Une telle régulation permettrait de redonner aux piétons l'espace qui leur est dû.

Enfin, il est essentiel de **sensibiliser les citoyens et les autorités locales** sur l'importance des trottoirs pour le bien-être urbain. Les trottoirs ne sont pas de simples infrastructures secondaires : ils sont le reflet d'une ville inclusive, où chacun, quel que soit son mode de déplacement, peut se déplacer en toute sécurité. La promotion d'une culture du respect des piétons pourrait également passer par des campagnes de sensibilisation, en mettant en lumière les avantages d'une ville plus marchable.

Une ville pour tous

Abidjan, en tant que ville moderne et dynamique, a tout à gagner à redonner de la place à ses piétons. Les trottoirs ne sont pas un luxe, ils sont une nécessité pour créer une ville harmonieuse, fluide et sécurisée. La réhabilitation des espaces piétonniers ne profitera pas uniquement aux piétons : elle contribuera à désengorger la circulation, à réduire les accidents et à améliorer la qualité de vie de l'ensemble des habitants.

Il est temps de réaffirmer que la ville appartient à tous, et pas seulement aux véhicules. Restaurer les trottoirs, c'est redonner aux piétons la liberté de se déplacer en toute sécurité dans une ville qui, à terme, pourrait être plus humaine, plus accessible et plus accueillante pour tous.



Secondly, more stringent regulation of parking is essential. Authorities must take decisive action against illegal parking on sidewalks, possibly by installing physical barriers or deterrent posts to prevent vehicles from encroaching on pedestrian spaces. Such measures would help reclaim the space that pedestrians rightfully deserve.

Finally, public awareness campaigns must be launched to educate both citizens and local authorities on the importance of sidewalks for the well-being of the urban environment. Sidewalks are not mere secondary infrastructure; they are a reflection of an inclusive city where all individuals, regardless of their mode of transportation, can move about safely. Promoting a culture of respect for pedestrians could include initiatives to raise awareness about the advantages of a more walkable and pedestrian-friendly city.

A city for everyone

As a modern and dynamic city, Abidjan stands to gain immensely from restoring and prioritizing pedestrian spaces. Sidewalks are not a luxury; they are a necessity for creating a harmonious, fluid, and safe urban environment. The rehabilitation of pedestrian pathways will not only benefit walkers; it will also help ease traffic congestion, reduce accidents, and enhance the overall quality of life for all residents.

It is high time to reaffirm that the city belongs to everyone—not just to vehicles. Restoring sidewalks means granting pedestrians the freedom to move about safely in a city that, in the long run, could become more humane, more accessible, and more welcoming to all.

À LA UNE / IN THE SPOTLIGHT

Ils impactent | *They are impacting*

World Architecture Mag met en lumière une sélection de profils prometteurs, de jeunes talents qui montent en puissance dans le secteur de la construction. Ces futurs leaders, déjà en train de faire leurs preuves, incarnent l'avenir de cette industrie en pleine mutation. Cette présentation, bien que non exhaustive, offre un aperçu des parcours qui façonnent progressivement le paysage du bâtiment et de l'architecture.

World Architecture Mag highlights a selection of promising profiles, young talents rising in the construction industry. These future leaders, already proving themselves, embody the future of this ever-evolving sector. This presentation, though not exhaustive, offers a glimpse into the careers that are gradually shaping the landscape of building and architecture.



Zeineb BEN SALEM - BHAR
Architecte d'intérieur / Interior designer

Depuis 2023, Zeineb Ben SALEM - BHAR fait partie intégrante de l'équipe créative de WACI, où elle exerce son talent d'architecte d'intérieur avec passion et rigueur. Diplômée de l'École Supérieure des Sciences et Technologies du Design (ESSTED) de Tunis, elle s'impose par une expertise qui allie innovation, souci du détail et créativité sans compromis.

Avec une carrière entamée dans des villes aussi dynamiques que Tunis et Dubaï, Zeineb s'est forgée un parcours professionnel riche, collaborant avec des créateurs et designers de renom. Ses projets, toujours guidés par une recherche permanente d'innovation, traduisent son approche unique de l'espace, qu'elle conçoit comme un lieu où l'esthétique et la fonctionnalité se rencontrent harmonieusement.

Voyageuse dans l'âme, elle puise dans ses expériences internationales des inspirations variées, qu'elle intègre avec finesse dans chacun de ses projets. Son processus créatif, minutieux et collaboratif, la conduit à travailler étroitement avec ses clients à chaque étape de la conception initiale à l'exécution, en passant par la scénographie, afin de leur offrir des espaces sur mesure.

Aujourd'hui, Zeineb incarne un leadership créatif au sein de WACI, où elle poursuit sa quête de perfection dans chaque projet, contribuant à faire évoluer l'architecture d'intérieur vers de nouveaux horizons.

Since 2023, Zeineb Ben SALEM - BHAR has been an integral part of the creative team at WACI, where she passionately and meticulously exercises her talent as an interior architect. A graduate of the École Supérieure des Sciences et Technologies du Design (ESSTED) in Tunis, she stands out for her expertise, which blends innovation, attention to detail, and uncompromising creativity.

With a career that began in dynamic cities like Tunis and Dubai, Zeineb has built a rich professional background, collaborating with renowned creators and designers. Her projects, always driven by a constant quest for innovation, reflect her unique approach to space, which she envisions as a place where aesthetics and functionality meet harmoniously.

A natural traveler, she draws varied inspirations from her international experiences, which she seamlessly integrates into each of her projects. Her meticulous and collaborative creative process leads her to work closely with her clients at every stage from initial concept to execution, including scenography to deliver bespoke spaces.

Today, Zeineb embodies creative leadership at WACI, where she continues her pursuit of perfection in every project, contributing to the evolution of interior architecture toward new horizons.



Hassan TRAORE
Ingénieur en bâtiment / Building engineer

Depuis plusieurs années, Abdoul Hassan TRAORÉ incarne un leadership technique solide au sein de World Architecture Côte d'Ivoire, où il supervise l'intégralité des activités techniques et opérationnelles des projets de construction. Fort d'une expertise en ingénierie structurelle et gestion de projets, il pilote chaque étape des réalisations, de la conception à la livraison, assurant des résultats en parfaite conformité avec les objectifs de qualité, délais et coûts.

Diplômé en ingénierie, Abdoul Hassan s'est distingué par son approche rigoureuse des calculs de structures, notamment pour des projets complexes tels que des immeubles résidentiels et commerciaux, des bureaux et des espaces publics. Grâce à sa maîtrise des processus de planification stratégique et de gestion budgétaire, il garantit une optimisation continue des ressources et des délais, tout en préservant l'excellence dans l'exécution des travaux.

Son savoir-faire technique, allié à une capacité éprouvée à diriger des équipes multidisciplinaires, fait de lui un acteur incontournable du Cabinet.

For several years, Abdoul Hassan TRAORÉ has been a technical leader at World Architecture Côte d'Ivoire, overseeing the entirety of technical and operational activities for construction projects. With expertise in structural engineering and project management, he leads every phase of the projects, from design to delivery, ensuring results that meet strict standards of quality, timelines, and budgets.

A graduate in engineering, Abdoul Hassan has distinguished himself through his rigorous approach to structural calculations, particularly for complex projects such as residential and commercial buildings, offices, and public spaces. His mastery of strategic planning and budget management processes ensures continuous optimization of resources and schedules while maintaining excellence in the execution of works.

His technical expertise, combined with a proven ability to lead multidisciplinary teams, makes him a key player within the firm.



Bonne *Happy New Year* Année 2025

En 2024, nous avons créé, imaginé et réalisé ensemble des projets inspirants.

2025 s'annonce comme une page blanche, prête à être remplie de vos rêves, ambitions et idées les plus audacieuses. Toute notre équipe vous adresse ses meilleurs vœux pour une année riche en santé, succès et créativité.

Merci de nous confier vos aspirations et de nous permettre de les transformer en réalité.

Très belle année 2025 à vous et à vos proches !

In 2024, we created, imagined, and brought inspiring projects to life together.

2025 unfolds like a blank canvas, ready to be filled with your dreams, ambitions, and boldest ideas. Our entire team sends you its best wishes for a year filled with health, success, and creativity.

Thank you for trusting us with your aspirations and allowing us to bring them to life.

Wishing you and your loved ones a wonderful 2025 !

ANOH STÉPHANE CISSE

Architecte – Urbaniste DEIAU
Directeur Général





WACI
WORLD ARCHITECT
CÔTE D'IVOIRE



**CONCEVOIR
AUJOURD'HUI
LES ESPACES
DE DEMAIN**