

**PREMIERE (1ère)
PUBLICATION
NON INDEXEE**

1- Kouamé Ferdinand NZI, Sinaliou KAMAGATE, ALOKO-N'guessan Jérôme, (2018), Effets de la dynamique du réseau de voirie sur la structuration de l'espace urbain métropolitain abidjanais, in Regardsuds, Revue scientifique de Géographie, Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire), parution de Décembre 2018, pp 165-175



www.regardsuds.org

Revue de Géographie, d'Aménagement Régional et de Développement des Suds (REGARDSUDS)

DEUXIEME NUMERO 2018

**Institut de Géographie Tropicale Université Félix Houphouët-Boigny
(Abidjan-Côte d'Ivoire)**

ISSN 2414-4150

La ligne éditoriale

Pourquoi REGARDSUDS ? Si l'offre éditoriale dans le domaine de la géographie est abondante et diffuse à travers les nombreuses revues de géographie et disciplines connexes, il n'existe aucune revue de géographie axée spécifiquement sur l'Aménagement et le Développement des Suds. REGARDSUDS se donne pour mission de combler les connaissances et la production scientifiques laissées vacantes en lui apportant, à travers la contribution des auteurs, une réflexion théorique et pratique, de haut niveau scientifique. La Revue souhaite vivement se positionner comme un lieu de débat pour tous les chercheurs en géographie, en urbanisme et en aménagement sur les questions de développement. REGARDSUDS est au service des chercheurs, des praticiens et des doctorants.

L'équipe éditoriale

Directeur de publication

Educi

La direction de publication de Regardsuds est assurée par les Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI), qui est chargée de la politique éditoriale de la revue. Elle est également chargée d'insérer la revue dans les réseaux nationaux et internationaux.

Tel. /fax: (00225) 22 444 835 // 24 001 256

BP V34 Abidjan 01

Email: infos@revues-ufhb-ci.org

Rédacteur en chef

Le rédacteur en chef assure la bonne marche de la revue sur les plans administratifs et techniques. Il participe au Comité de direction où il dispose d'un droit de veto sur toute initiative mettant en cause le fonctionnement de la revue.

Dr KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de conférences du CAMES

Email : kablanjoseph@yahoo.fr

Rédacteur en chef adjoint

Le rédacteur en chef adjoint assiste le rédacteur en chef dans ses fonctions, et le supplée en cas d'indisponibilité. Il participe au comité de rédaction et ne bénéficie pas du droit de veto. Le rédacteur en chef adjoint est chargé également de la trésorerie et de la recherche de fonds au bénéfice de la revue.

Dr KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Maître de conférences du CAMES

Email : koffididia@gmail.com

Les membres fondateurs de la revue

Ils font partie de facto du comité de direction, et sont membres de droit. Ils sont chargés de veiller à la pérennité de la revue. Ils ont un rôle de veille stratégique.

Comité de rédaction et/ou secrétariat

Le comité de rédaction est un organe opérationnel qui associe des compétences variées et chargées de l'évaluation et du suivi d'évaluation des textes soumis pour publication. Il assure l'animation de la revue par une gestion de l'interface entre les auteurs et le comité scientifique et de lecture.

Le premier Secrétaire

Il assure l'interface entre les auteurs et le comité scientifique. Il est chargé de veiller au processus d'évaluation, de validation et de publication des manuscrits. Il lui revient également de choisir parmi les membres du comité scientifique et de lecture celle ou celui apte à évaluer le manuscrit.

Dr TRAORE Porna Idriss, Maître assistant du CAMES

Email : traore.pornaidriss@yahoo.fr

Le deuxième Secrétaire

Il est chargé de vérifier les formats et la qualité des illustrations dans les manuscrits. Son rôle consiste également à insérer dans les réseaux nationaux et internationaux la revue afin de lui assurer une visibilité.

Dr OUATTARA Seydou, Maître assistant du CAMES

Email : oseydou39@yahoo.com

Le troisième Secrétaire

Il est chargé de vérifier la conformité des manuscrits par rapport à la note aux auteurs (normes du CAMES). Il est également le responsable des relations avec l'éditeur (EDUCI).

Dr ADAYE Akoua Assunta, Maître-assistant du CAMES

Email : adayeakoua@yahoo.fr

Le quatrième Secrétaire

Il est chargé du volet statistique des manuscrits.

Dr ESSO Lasme Jean Charles Emmanuel, Maître-assistant du CAMES

Spécialité : Démographe statisticien

Email : docteuressoemmanuel@gmail.com

Le cinquième Secrétaire

Il veille à la bonne traduction des manuscrits en anglais.

Dr KONE Moussa, Maître-Assistant du CAMES

Email : moussakci@yahoo.fr

Le secrétariat de rédaction est appuyé par les doctorants qui assurent diverses tâches (lecture des manuscrits, informatique, etc.)

Dr KONE Mamadou

Email : mkkmamadou@gmail.com

DADIE François Aka

Email : akafrancoisdadie@yahoo.fr

SILUE Kounamiga

Email : kpaulmariesilue@gmail.com

YEBOUA Koffi Denis

Email : denis.yeboua@yahoo.com

PERIODICITE : REVUE BIANNUELLE

Lecomité scientifique de lecture

AKIBODE Ayechero Koffi, Professeur titulaire, Université de Lomé, Togo
Akindes Francis, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
ALLA Della André, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
ALOKO-NGUESSAN Jérôme, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
ANOH KOUASSI Paul, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
ATTA Koffi Lazare, Maître de Recherche, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire. Abidjan, Côte d'Ivoire
ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur titulaire à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
BANISTER David, Professeur, Université d'Oxford, Royaume-Uni
Baouni Tahar, Professeur, Ecole Polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger (Algérie) – Algérie
BIGOT Sylvain, Professeur des Universités, Université Joseph Fourier de Grenoble, France.
CHENG-MIN Feng, Professeur, Université Nationale de ChiaoTung, Chine
Dablanc Laetitia, Directeur de Recherche, Institut Française des Sciences et Technologie de Transport, Développement et réseaux (IFSTTAR), France
D. MAY Anthony, Professeur, Université de Leeds, Royaume-Uni
Hauhouot Asseypo Célestin, Professeur Titulaire, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.
GOGBE Téré, Professeur titulaire, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.
HUZAYYIN Ali, Professeur, Université de Caire, Egypte
KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.
KRISHNA Rao, Professeur, Institut Indienne de Technologie Bombay (IITB), Inde
Koli Bi Zuéli, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.
NASSA Dabié Désiré Axel, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.
ONGOLO ZOGO Valérie, Professeur titulaire, Université de Yaoundé, Cameroun
TAPE Bidi Jean, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
YAPI AFFOU Simplicie, Directeur de recherche, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
YOSHITSUGU Hayashi, Professeur, Université de Nagoya, Japon

SOMMAIRE

DIBY Kouakou Martine ; KONAN Kouassi Toussaint

L'habitat, un défi dans la promotion immobilière privée à Abidjan : Cas des communes de Cocody et d'Abobo (Abidjan-Côte d'Ivoire) [texte intégral]pp 6-25
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

DIOMANDE Béh Ibrahim, KOUAME Bosson Amédée

Influence du climat sur l'évolution de la pneumonie dans la ville de Bouaké au Centre-nord de la Côte d'Ivoire [texte intégral].....pp 26-38
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

DIARRASSOUBA Bazoumana ; KOFFI Loukou Armand

La décharge publique d'Assouman Yaokro (Bouake, Côte d'Ivoire): Etude des effets néfastes sur la santé des populations riveraines [texte intégral] pp39-56
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

DIOP Ndiacé ; NGOM Ndèye ; CASSÉ Lamine Ousmane

L'accès au logement et aux services sociaux de base : encore de très fortes inégalités au Sénégal [texte intégral].....pp 57-70
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

SOUMAHORO Manlé

De la marginalisation à l'autonomisation de la femme dans l'agriculture de plantation : quand les femmes deviennent des planteurs dans l'Indénie [texte intégral]pp71-83
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

BRISSY Olga Adeline. KOUASSI Konan ; SREU Eric ; ASSI-KAUDJHIS Joseph Pierre

Corrélation entre la desserte médicale et l'utilisation des établissements sanitaires de premier contact dans le District Sanitaire de Bouaké Sud (Centre de la Côte d'Ivoire) dans un contexte post-crise [texte intégral].....pp 84-101
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

MOURITALA Abou, IBOURAÏMA Yabi, EVARISTE O. B. Adeoti, EULOGE Ogouwale

Durabilité socio-territoriale des aménagements hydro-agricoles de la plaine inondable dans le doublet Dangbo-Adjohoun au sud-est du Bénin [texte intégral].....pp 102-113
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

KASSI Anne Madeleine ; COULIBALY Amadou ; DIABAGATE Abou ; GOGBE Téré

Désordre urbain et cadre de vie à Abidjan : cas du quartier Sideci à Yopougon (côte d'Ivoire) [texte intégral]pp 114-131
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

BAMBA Vakaramoko ; KOFFIE-BIKPO Céline Yolande

Les contraintes liées au transport des produits vivriers au marché de gros de Bouaké (côte d'Ivoire) [texte intégral].....pp 132-143
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

KOKO Adjoua Tchrehoua Natacha ; TUO Péga ; ANOH Kouassi Paul

Gestion de l'environnement et santé de la population dans la ville de San-Pedro (Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire) [texte intégral]pp 144-164
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

N'ZI Kouamé Ferdinand; Sanaliou KAMAGATE; ALOKO N'Guessan Jérôme

Effets de la dynamique du réseau de voirie sur la structuration de l'espace urbain métropolitain abidjanais [texte intégral]pp 165-175
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

DOGBA Romuald Junior; NASSA Dabié Désiré Axel

Akéikoi, village d'Anyama, quartier d'Abobo : reflet d'une localité de l'entre-deux [texte intégral].....pp 176-187
Septembre 2018 Espace, Société, Territoire

Effets de la dynamique du réseau de voirie sur la structuration de l'espace urbain métropolitain abidjanais.

Kouamé Ferdinand N'ZI,

Doctorant,

nzikouame610@gmail.com

Sanaliou KAMAGATE,

Maître-Assistant

ksanaliou@yahoo.fr

Laboratoire de Recherches Espaces-Systèmes et Prospective)

ALOKO N'guessan Jérôme,

Directeur de Recherches (CAMES),

Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny

Résumé

Afin de montrer la contribution du réseau de voirie dans le processus de structuration de l'espace urbain à Abidjan, une étude a été menée dans le district métropolitain abidjanais sur les effets de la dynamique du réseau de voirie en lien avec la structuration de l'espace urbain à Abidjan. Une re-construction historique de la structure urbaine et une observation directe de terrain ont permis d'apprécier la question. En effet, plus d'un demi-siècle, après l'indépendance, le réseau viaire abidjanais a connu une réelle dynamique en lien avec la croissance de la structure urbaine de l'espace métropolitain abidjanais. Cependant, il connaît aujourd'hui des difficultés liées à la pression démographique, à la surcharge du trafic sur le réseau viaire et à la détérioration de la voirie. Aussi va-t-il un impact sur l'organisation urbaine de l'espace métropolitain abidjanais. En définitive, notre étude a pu vérifier que d'importants investissements ont été consentis par l'Etat ivoirien, au profit du réseau de voirie dans le processus de mise en place de la structure urbaine de la ville. Cependant, ce réseau viaire structurant a un impact sur l'organisation urbaine de l'espace métropolitain abidjanais

Mots clés : Espace urbain, effets, dynamique, réseau de voirie, structuration

Network of roadway system dynamic effects on structuring of Abidjan metropolitan urban space

Abstract

To show the contribution of the network of roadway system in the process of structuring of the urban space in Abidjan, an investigation has been led in metropolitan district of Abidjan, on effects of the network of roadway system led in the structuring of the urban space in Abidjan. An historic reconstitution and a direct observation have been ley an investigation made. Indeed, more than half a century, after the independence, Abidjan network of roadway system knew a real dynamic in connection with the growth of the urban structure of metropolitan space of Abidjan. However, it knows today, difficulties connected to the demographic pressure, to the overload of the traffic on the network of roadway system and in the deterioration of the network of roadway system. Also, it has an impact on the urban organization of Abidjan metropolitan space. After all, our study was able to verify that important investments were granted by Ivorian State, for the benefit of the structuring ways which guided the process of the implementation of the urban structure of the city. But also, that network of roadway system structuring has an impact on the urban organization of Abidjan metropolitan space.

Keywords: Urban space, effects; dynamic, network of roadway system, structuring.

Introduction

A Abidjan, au sein de l'espace métropolitain, grâce à d'importants investissements de l'Etat, plus de 211 millions d'euros soit environ 139 milliards de Frs CFA, ont été consentis pour améliorer la sécurité et la qualité de la voirie urbaine abidjanaise (Rapport ageroute, 2010, p2.). Ils ont permis la réalisation des principaux axes de circulation au sein de l'espace urbain abidjanais. Aussi, la voirie urbaine de l'espace métropolitain abidjanais reste-t-elle diversifiée, notamment des échangeurs, voies express, ponts, boulevards, voies d'intérêt national et communal. Ainsi, les mutations opérées par la structure urbaine, paraissent suivre la relative dynamique de son réseau de voirie. Cependant, les constats faits, montrent une insuffisance de voies de communication due à la croissance démographique (de 1000 habitants en 1920, 500.000 habitants en 1970, 1.200.000 habitants en 2000, Abidjan comptait déjà 4.562.900 habitants en 2009 et plus de 6 millions d'habitants en 2014 (Estimations INS,2014) et aussi un accroissement du parc automobile, estimé à plus de 142.000 véhicules en circulation sur le réseau de voirie (Rapport bilan Ministère des Transports, 2010 p.6). L'importance du parc automobile abidjanais quant à la mobilité sur le réseau viaire, se situait à une proportion plus importante de véhicules personnels (74,2%) avec 114.424 véhicules, suivis de 14.689 camions soit (9,5%), 8200 taxis compteurs soit (5,3%) et 5.500 engins à deux roues motorisées soit (3,6%) du parc automobile (Rapport bilan Ministère des Transports, 2010p.6). Quant aux services privés de taxis collectifs qui exercent une part de marché du trafic, a plus que doublé en deux décennies. Elle est passée de 6% en 1988 à 17% en 1998 et à 36% en 2008. Aujourd'hui, cette part du marché des services privés de taxis collectifs, laisse présager une surcharge du réseau de voirie, vu son influence et le volume de véhicules, qui était estimé en 2010 à 5000 véhicules.

Cette surcharge liée au trafic, le déplacement quotidien des populations des différentes communes environnantes vers la centralité et l'indiscipline des conducteurs, ont pour corollaire les nombreux engorgements et congestions (embouteillages) sur les voies urbaines. La détérioration de la voirie due au poids du trafic routier, la mise à niveau approximative de la voirie urbaine et les nombreux conflits fonciers, sont entre autres, autant de préoccupations que la réalité liée au réseau de voirie abidjanais présente. Il y a donc lieu de se demander comment le réseau de voirie contribue-t-il à la structuration de l'espace métropolitain abidjanais ? Et quels sont les effets induits du réseau viaire structurant sur l'organisation de l'espace urbain métropolitain ? Les réponses à ces interrogations, permettront d'apprécier la contribution du réseau de voirie à la structuration de l'espace urbain abidjanais.

1-Méthodologie

1.1 Cadre d'étude

Notre étude a porté sur l'espace du district métropolitain d'Abidjan, prenant en compte les (10) dix communes de l'espace urbain abidjanais. Le choix de ces communes (Tableau 1 : Choix des communes) a obéi à l'importance et à la variété des ouvrages et du niveau d'équipement mis en place dans chaque commune. Notre espace d'étude est situé sur un sol ferralitique avec une large auréole de sols fortement dénaturés. Le climat est de type tropical humide, avec une pluviométrie abondante et deux (2) saisons sèches. Une végétation

appartenant au domaine guinéen, faite de forêts ombrophiles clairsemées par endroits. Il est occupé par une population cosmopolite et d'autochtones « ébriés ».

1.2 Matériels et méthodes

Le matériel et la méthode de notre étude reposent sur deux piliers essentiels. Tout d'abord, nous avons fait le choix d'une approche diachronique, afin de mieux cerner les dynamiques de croissance de l'espace urbain abidjanais. Cette première approche s'est faite à travers le processus de reconstruction historique du tissu urbain abidjanais, en lien avec la dynamique de réseau de voirie ; ce qui a constitué l'un des axes majeurs de pensée de notre méthodologie. Enfin une observation directe, pour s'approprier notre terrain d'enquête.

Tableau 1 : Choix des communes

Zone d'étude	Région	Les dix (10) Communes choisies	Taille de la Commune	Zone d'influence/Niveau d'équipement
Espace métropolitain abidjanais	Région des Lagunes	Abobo	100 km ²	PCNEF
		Attécoubé	32,2 km ²	PCNEM
		Adjamé	12,10 km ²	PCNEF
		Cocody	90 km ²	PCNES
		Koumassi	8,74 km ²	PCNEM
		Marcory	12,5 km ²	PCNEM
		Plateau	2,50 km ²	PCNES
		Port-Bouet	77,45 km ²	PCNES
		Treichville	9 km ²	PCNES
		Yopougon	153,06 km ²	PCNES
Total	01	10		

Source : Enquêtes de terrain, N'ZI K. Ferdinand (Mai 2009 - juillet 2009)

PCNES : Pôle Communal d'un niveau d'équipement supérieur

PCNEM : Pôle Communal d'un niveau d'équipement Moyen

PCNEF : Pôle Communal d'un niveau d'équipement Faible

1.3 Matrice de pensée méthodologique

Notre méthodologie prend appui sur l'approche dite de la « re-construction historique » du lieu comme une contribution à la compréhension de la structuration de l'espace urbain abidjanais, en lien avec la dynamique de son réseau de voirie. Elle intègre aussi la dimension historique et le devenir de l'espace métropolitain abidjanais. Rappelons que la ville a une histoire, qui s'exprime dans les rythmes et les périodes d'utilisation des lieux, qui favorisent ou non la co-présence et le lien social. Elle possède aussi un avenir dont la trame urbaine est perçue dans les mutations ou croissance de l'espace urbain. Cette approche par « la re-construction » est nécessaire à la compréhension de la structure actuelle de l'espace métropolitain abidjanais.

Ainsi, pour aboutir aux résultats de notre étude, deux (2) techniques ont été utilisées, à savoir, l'observation directe du terrain et l'approche diachronique, qui vise la re-construction historique du tissu urbain abidjanais ; ce qui rends plus explicite la compréhension du processus de structuration de l'espace urbain. Aussi, afin d'appréhender les effets de la dynamique du réseau viaire sur la structuration de l'espace métropolitain abidjanais, une

échelle prise au niveau de la ville, nous va-t-il permis de travailler sur les entités géographiques retenues, notamment : les différentes voies de communication ; l'habitat ; les activités humaines et les équipements.

2-Résultats

Pour la conduite de notre étude et suite au traitement des informations collectées, nous nous sommes proposé de présenter nos résultats en deux (2) parties. Chaque partie est ainsi, l'occasion de cerner au mieux, la contribution du réseau de voirie à la structuration de l'espace urbain abidjanais. Aussi, avons-nous abordé, dans un premier temps, comme point de départ de notre réflexion, le lien entre la dynamique dans le temps de la structure urbaine de l'espace métropolitain abidjanais et l'organisation du système de voirie.

Cette approche vise à comprendre le processus de mise en place de la structure urbaine de l'espace métropolitain, à travers une re-construction historique du processus d'occupation spatiale de l'habitat urbain, des activités modernes et infrastructures économiques, en lien avec la dynamique spatiale du réseau de voirie. Enfin, voir dans une seconde partie, l'impact du réseau viaire structurant sur l'organisation urbaine de l'espace métropolitain abidjanais.

2.1 Lien entre la dynamique dans le temps de la structure urbaine Abidjanaise et l'organisation du système de voirie

2.1.1-Avant 1960

Dès 1926, les premiers instruments d'une politique de l'habitat à Abidjan seront mis en place par l'administration coloniale. Pour la gestion de cette politique, l'office des habitations économiques (ohe) sera créé. Le décret de 1949 en fixera les objectifs et le premier cadre général de production de logements économiques sera mis en œuvre. C'est à partir du plan Badani, en 1948, que la structuration de l'espace urbain abidjanais prendra réellement appui sur cette politique de logements publics. Elle sera orientée par une voirie urbaine naissante. Les travaux d'aménagement pour cette voirie verront en 1940, la création d'un pont élévateur, puis la construction, d'un pont fixe, le pont Félix Houphouët Boigny, en 1958. Dès les années 1950, l'espace urbain abidjanais laisse ainsi apparaître un zoning fonctionnel, par le truchement de deux (2) zones d'influence (Carte1 : Principales voies urbaines à Abidjan, 1960-1975), d'où seront concentrées l'essentiel de la voirie et des activités humaines. La première zone plus au Sud, abrite le canal de Vridi (1950) et le Port d'Abidjan (1951). Plus au Nord, la seconde zone d'influence, présente une surface bâtie, estimée à environ 33.685 ha (sihci, 1952), qui se structure autour des communes du Plateau et d'Adjamé.

Aussi, dès 1952, la Société Immobilière d'Habitation de Côte d'Ivoire (sihci), produira-t-elle près de 3750 logements à Abidjan. Cette première société fusionne avec la succi, créée en 1959. « *Elle construit dans les quartiers d'Adjamé et de Treichville, des immeubles et logements locatifs, pour les fonctionnaires et européens de la coopération* » (Bernus, 1962 p.419). Les travaux d'aménagement sur le site du port d'Abidjan et du canal de vridi, constituent un bloc homogène, au voisinage du quartier de Treichville, où sont construites les premières rues et avenues de la ville. Elles représenteront l'essentiel de la voirie à cette époque. Ces premiers quartiers et ouvrages successifs seront les prémisses de l'habitat, de l'équipement et de la voirie urbaine à Abidjan.

2.1.2-Entre 1960-1980

Le plan étape en 1960, accélère et concrétise les directions données à la trame urbaine abidjanaise par le plan Badanien 1948. Il accorde une plus grande importance à l'activité résidentielle. Il prévoit le développement et l'implantation de programmes d'habitats économiques sur le plateau du Banco, à Cocody et à la Riviera. Ce plan consolide l'évolution de la structure urbaine de la ville d'Abidjan. Ainsi, dès les années 1960, l'État ivoirien va redéfinir sa politique de logement. Pour réaliser ces objectifs, la mise à la disposition de sociétés immobilières, de terrains viabilisés, à titre gracieux et une gratuité totale des voies de circulation et réseaux divers, primaires et secondaires. Ensuite, l'octroi d'un fonds de démarrage par l'Office de Soutien de l'Habitat Économique (oshe). Le plan (aura) en 1969 et le plan directeur de 1974, permettront les réalisations de logements de la sicogi (1964). *« Cette extension de l'habitat à Abidjan sera accompagnée d'une différenciation socio-économique des différents quartiers »* (P.Haeringer, 1969,p.111-112).

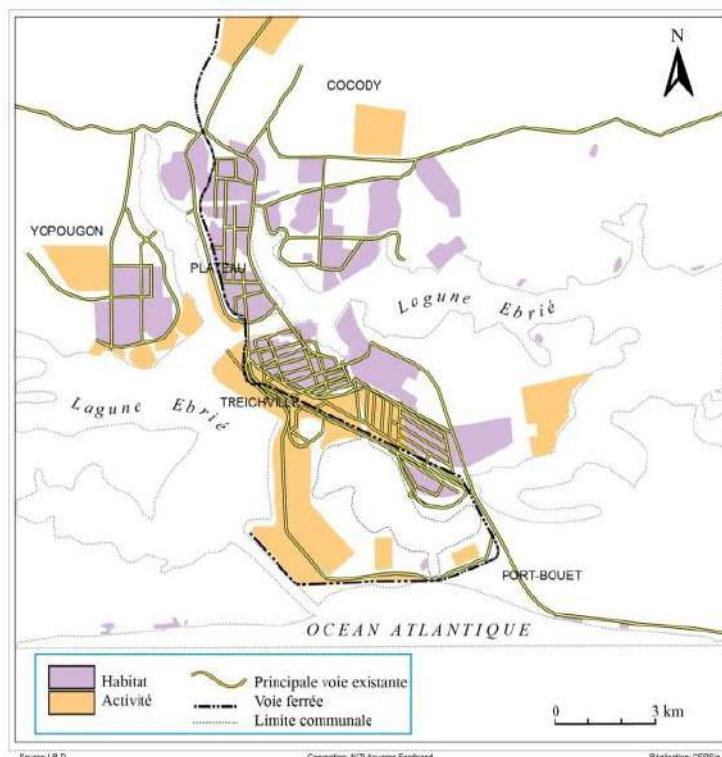
Entre 1960 et 1970, la production de logements économiques est évaluée à 5000 unités, (sicogi et sogephia, 1973). Elle est essentiellement localisée dans les quartiers centraux d'Adjamé, de Marcory et de Cocody. Aussi, la période de 1970 à 1980 est-elle, celle des grandes opérations immobilières des deux sociétés publiques. Elles sont réalisées dans les quartiers périphériques d'Abobo, de Williamsville, de Riviéra, de Port-Bouet et surtout de Yopougon. Plus de 40.000 logements économiques seront construits au cours de cette période, avec le début de réalisation de sites industriels de Koumassi et de Yopougon.

Les années 1970, verront l'organisation de la voirie abidjanaise autour de deux axes diamétralement opposés, Ouest-Est/Nord-Sud, sur lesquels vont se greffer les ramifications secondaires vers le littoral et l'hinterland. L'extension de la capitale, va donc bénéficier de la réalisation des principales voies de circulation, rapides et diversifiées notamment : l'autoroute du Sud (à Treichville), le boulevard lagunaire, la rocade, la corniche, l'autoroute du Nord (traversant Yopougon), l'autoroute de l'Est (à Abobo) et l'échangeur de l'Indénie (à Adjamé). En plus du pont Félix Houphouët Boigny en 1958, un second pont en 1972, franchit désormais la lagune Ebrié, le pont Général De Gaulle (Carte 1 : Principales voies urbaines à Abidjan, 1960-1975).

2.1.3-De 1980 à 2002

Dès les années 1980, les difficultés économiques que va connaître la Côte d'Ivoire, suite à la chute des prix de ses principales matières premières, les investissements au profit de l'habitat et des infrastructures routières à Abidjan, vont connaître une baisse, d'où un ralentissement de la production de logements et la création de nouvelles voies de communication. Mais, malgré la crise, les sociétés immobilières publiques, (sicogi et sogephia) vont produire 35.111 unités de logement en 1990, dont 25.069 pour la sicogi, soit 51,6 %, en logements économiques (sicogi, 1990). La sogephia, quant elle, produira 29.100 unités de logements urbains dont la majorité à Abidjan, soit 26.269 unités (sogephia, 1990).

Carte 1 : Principales voies urbaines à Abidjan, 1960-1975

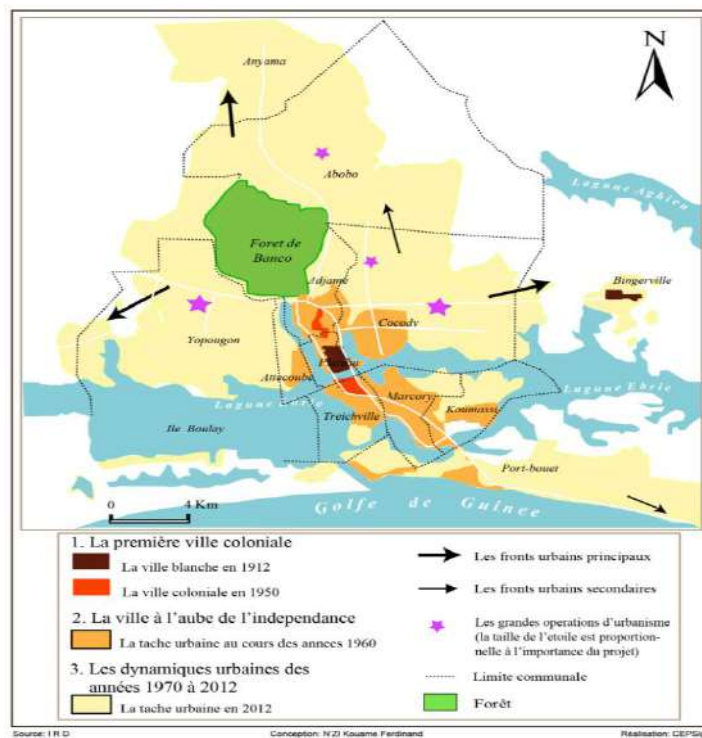


Source : IRD

Conception : N'ZI K. Ferdinand

Réalisation : CEPsig,2009

Carte 2 : Dynamiques urbaines de l'espace métropolitain abidjanais,1912-2002



Source : IRD

Conception : N'ZI K. Ferdinand

Réalisation : CEPsig,2009

Tous ces logements répartis dans les différentes communes, vont fixer le niveau et la qualité du développement résidentiel à Abidjan. Aussi, face à cette récession économique, l'insuffisance de voies de circulation, pour la mobilité des différents moyens de transport sur les différents axes, seront perceptibles à cette période. La voirie interne comprendra pour l'essentiel les autoroutes du Nord (vers Yopougon) ; de l'Est (vers Abobo) et les boulevards Valérie Giscard d'Estaing et de Marseille (à Treichville). La décennie 1990 à 2000, du fait de la crise économique et des contestations socio-politiques, mettront de plus en berne les investissements de l'Etat au profit du réseau viaire abidjanais. Cependant, à la suite des élections de 2000, l'appareil étatique va relancer la mise à niveau d'infrastructures routières, notamment la construction de nouvelles voies à Abidjan. Le réseau viaire connaîtra, une nouvelle vitalité dans sa dynamique et va reprendre son rôle de guide au profit avec de l'étalement de la structure urbaine à Abidjan.

2.1.4 Entre 2002-2010

Après les années 2000, l'espace métropolitain abidjanais dispose encore, en terme quantitatif de linéaire de voies, en terre ou revêtu ; traduisant ainsi une spatialité non négligeable bonne du revêtement du réseau de voirie à Abidjan (Tableau 2 : Détail quantitatif du linéaire de voirie à Abidjan).

Tableau 2 : Détail quantitatif du linéaire de voirie à Abidjan

	TOTAL	En terre		Revêtu		Taux de voirie		
Communes	En terre et revêtu	Linéaire (km ²)	%	Linéaire (km ²)	%	En terre	Revêtu (%)	Superficie (km ²)
Abobo	125,4	57,7	36	67,7	54	12	10	82
Treichville	71,8	7,1	10	64,8	90	1	10	12
Marcory	54,5	6,1	11	48,4	89	1	7	15
Yopougon	451,5	288,5	64	163	36	61	24	119
Port-bouet	55,2	15,2	28	40	72	3	6	69
Plateau	26,8	0	0	26,8	100	0	4	5
Attécoubé	47,4	21,1	44	26,4	56	4	4	33
Koumassi	126,8	51,8	41	75,1	59	11	11	14
Adjamé	7	3,4	7	43,3	93	1	7	9
Cocody	134,7	24,8	18	109,9	82	5	17	64
Totaux	1174	476	42	665	58	100	100	

Source : AGEROUTE, 2004

Certaines communes disposent en cette période, d'une proportion importante en linéaire de voies en terre ou revêtu, à savoir Yopougon avec 451,5 km² (38,46 %), Cocody 134,7 km (11,47%); Koumassi 126,8 km² (10,80%) et Abobo 125,4 km² (10,68%). Par contre, cette période verra une décennie de crises socio-politiques successives, qui mettra en mal l'existant. Faute d'investissements au profit de la mise à niveau ou de la création de nouvelles voies, elles vont se détériorer progressivement. La production de logements par l'Etat et le secteur privé sera en baisse au cours de cette période de crises.

2.1.5-De 2010 à nos jours

A partir de 2010, le constat lié à la croissance de l'habitat à Abidjan, est celui d'une refonte de la politique de l'habitat, vu l'arrêt des investissements au profit de la création de logements et d'infrastructures routières, au cours de la précédente décennie. Cette longue période de crises a mis en veilleuse les initiatives étatiques dans ces secteurs. Aussi, l'état de détérioration de la voirie urbaine à Abidjan va-t-elle s'accroître durant cette période. Mais, après la crise post-électorale de 2010, un élan de reprise économiques va permettre à l'Etat de relancer les activités d'aménagement, avec une nouvelle politique de l'habitat, et la mise à niveau du réseau de voirie fortement dégradé. Un programme gouvernemental de construction de « logements sociaux », et la création de nouvelles voies urbaines seront mis en œuvre, avec l'appui des banques et sociétés immobilières accréditées. La trame urbaine en sera bénéficiaire avec une nouvelle configuration viaire en perspective, à travers la construction de voies express, de ponts et de logements à Abidjan.

2.2- Impact du réseau viaire structurant sur l'organisation urbaine de l'espace métropolitain Abidjanais

2.2.1-Impact socio-économique et environnemental du réseau viaire

Les effets produits par le réseau de viaire sont surtout d'ordre socio-économique et environnemental. Ce sont déjà plus de 211 millions d'euros soit environ 139 milliards de Frs CFA, investis pour améliorer la sécurité et la qualité de la voirie (Rapport ageroute, 2010 p.2). Ces investissements visent la création de nouvelles voies à Abidjan, pour une nouvelle configuration de l'espace urbain. Elles participent ainsi à la dynamique de la structure urbaine de l'espace métropolitain. L'impact environnemental reste cependant lié aux émissions de gaz, par les nombreux moyens de transport circulant sur le réseau viaire.

Pour la plupart vieillissants et en mauvais état, ils polluent considérablement l'environnement urbain. Il est évalué à 64 millions de tonnes les émissions de gaz carbonique (CO₂) dues à la mobilité urbaine, soit près de la moitié des émissions des transports. (Rapport, ESI, Konaté Idris Katié, ENSTP, 2010, p.24). La circulation urbaine à Abidjan est donc pour une part importante, responsable de la pollution de l'air. Au-delà des enjeux globaux, les émissions de gaz ont des impacts directs sur la santé publique et la qualité de vie des populations au sein de l'espace métropolitain abidjanais.

2.2.2-Impact lié aux contraintes du trafic routier à Abidjan

Le trafic actuel sur le réseau de voirie à Abidjan n'est que le reflet des constats faits par rapport aux contraintes de circulation sur ledit réseau. Ce sont en autres, la pression démographique, l'insuffisance des voies de communication, leur état de dégradation avancée de la voirie, un parc automobile croissant (142.000 véhicules en circulation -Rapport bilan Ministère des Transports, 2010 p.6), l'indiscipline des usagers et la surcharge des voies urbaines. Elles expliquent les difficultés de circulation et les nombreuses congestions observées sur les voies urbaines à Abidjan (Photo1 : Congestion de voie à Abidjan).

Le réseau de voirie abidjanais dans sa grande partie est vieux d'un demi-siècle. Les premières voies datent des années 1950. Aussi, faut-il noter, que les activités d'entretien et d'aménagement restent coûteuses. Mais, les négliger ne peut qu'accroître la détérioration du réseau de voirie abidjanais. Le marquage des routes fortement dégradées, concerne les 1/3 de

de la voirie abidjanaise (Rapport d'étude S2IC-ARC Ingénierie, de l'ageroute, 2010, p.15). La spatialité de cette détérioration de la voirie urbaine gagne progressivement l'ensemble du réseau de voirie abidjanaise. Ce qui constitue l'une des limites à son extension. Ces contraintes affectent considérablement les activités humaines et impactent durablement l'étalement de la structure urbaine de l'espace métropolitain abidjanaise.

Photo 1: Congestion de voie à Abidjan (Carrefour sable -Yopougon)



Cliché N°ZI K. Ferdinand, 2009

3-Discussion

La discussion des résultats de notre étude comparativement à d'autres études similaires, laissent transparaître deux réflexions complémentaires, à savoir qu'il existe non seulement une articulation entre la formation du tissu urbain et le réseau viaire, mais aussi un impact du réseau viaire structurant sur l'organisation de l'espace urbain.

3.1-Articulation entre la formation du tissu urbain et le réseau viaire

Déjà, avant 1960, le zoning fonctionnel de l'espace métropolitain abidjanaise est construit autour de deux zones d'influence ; un bloc homogène au Sud de la ville, fait d'infrastructures et d'équipements et au Nord, un bloc où se situent le centre administratif et la plupart de l'habitat urbain. La réalisation de grands axes de communication (autoroutes, boulevards, rocade, ponts, échangeurs, rues...) durant la décennie (1960-1970) va-t-elle densifier le réseau viaire. Une réalité que F. Leimdorfer (1999, p.51) souligne en ces termes : « *l'Abidjan des années 1960-1970 a été structuré par le rapport binaire Plateau (ville administrative et centre des sièges sociaux) -Treichville-Adjamé (quartiers populaires) et par de grandes opérations d'aménagement, d'urbanisme et de logements sur l'ensemble de l'espace urbain* ». La période allant de 1970 à 2000, nonobstant la crise des années 1980-1990, va connaître enregistrer de l'extension de la voirie abidjanaise, organisée autour de ces deux (2) grands zones d'influence. Aussi, les différents plans urbains successifs (plan Badani, 1948 ; plans étapes, 1960 ; plan d'urbanisme de l'aura, 1969 ; plan directeur de 1974) et les programmes de constructions immobilières (sicogi, 1964 ; sogephia, 1973), avec l'apport des différents axes de communication créés, sont-elles faciliter et guider la trame de la structure urbaine de

l'espace métropolitain abidjanais. Ce même constat, a fait l'objet d'une étude menée à Libreville (Gabon) par H.C. ENGO-Assoumou (2007 p.153), qui selon lui, les différentes structures urbaines en Afrique, à l'image de la ville de Libreville au Gabon, permettent de réfléchir sur la complexité des réalités de cette capitale, cela à partir de l'articulation entre les voies de circulation et la formation du tissu urbain, ce qu'il appelle « *les autres éléments urbains* ». Cette étude souligne aussi bien les rapports entre une certaine catégorie d'équipements publics, notamment la voirie urbaine et l'organisation d'une agglomération métropolitaine d'Afrique noire, à l'image de la capitale gabonaise, Libreville.

Pour ce faire, notre étude a fait le même constat, à savoir que le réseau viaire au sein de l'espace métropolitain abidjanais établit fort bien, un lien qui articule et guide la création de zones d'habitation et des pôles d'activités humaines structurants. Ce rôle de guide à l'étalement du tissu urbain, témoigne naturellement de la croissance de la structure urbaine de l'espace urbain abidjanais. Il demeure un excellent indicateur, permettant, non seulement d'observer l'existence d'une diversité de voies de communication, qui participent à cette croissance de l'espace urbain, mais permettent d'appréhender l'effectivité de l'articulation qui existe bel et bien entre le réseau de voirie et la formation de la structure urbaine de l'espace métropolitain abidjanais.

3.2-L'impact du réseau viaire structurant sur l'organisation de l'espace urbain

La gestion de l'accroissement des déplacements quotidiens et celle de l'étalement urbain sans cesse croissant, présentent un impact certain du réseau viaire sur l'organisation de l'espace urbain. Une mise à niveau du réseau de voirie abidjanais fortement dégradé, participe non seulement à une durée de vie plus longue des infrastructures créées, mais surtout facilite la fluidité du trafic interne et impacte positivement les activités humaines et le déplacement des personnes et des biens au sein de l'espace urbain. Mais, comme le soulignent dans leur étude, T. Tamo Tatiétsé et A. Bidja, (2001, p.6), un autre effet majeur du réseau viaire reste « *la forte densité du trafic avec des pointes très élevées dans les principaux carrefours, l'engorgement du trafic consécutif aux embouteillages de plus en plus persistants* », rendent difficile l'étalement urbain. Aussi, le développement urbain, en lien avec le réseau d'infrastructures routières, reste-t-il indispensable pour l'étalement du tissu urbain. Il initie un nouveau rapport entre l'habitat et les voies urbaines.

Ainsi, « *l'urbanisation des populations n'est pas nouvelle, mais elle se poursuit et la ville ou plutôt l'espace urbain prend une place de plus en plus grande et devient presque omniprésent* » (P. Haeringer, 1998, p.86). Et cette « *transition urbaine* » (M. Wiel, 1999, p.121), « *alimentée par une croissance urbaine forte, se traduit par un redéploiement de la ville dans son périmètre* » (M. Millot, 2003, p.18), à savoir une extension qui peut prendre différentes formes, selon différents contextes et différentes contraintes. Aussi, comme le souligne F. Choay « *les réseaux (le réseau de voirie s'entend) deviennent alors les garants des interactions consubstantielles à l'espace urbain* » (F. Choay, 1998, p.90). L'auteur parle donc de « *l'ère du branchement* » (F. Choay, 1998, p.90), où le réseau viaire devient central pour toute question d'aménagement, en impactant positivement l'espace urbanisé.

En particulier, l'accessibilité des lieux devient un enjeu majeur pour les périphéries si elles veulent rester attractives. Ainsi, la nouvelle réalité urbaine se caractérise par un redéploiement géographique des espaces urbains où vivent les populations, en lien avec une augmentation

des vitesses de déplacements, liée à l'étendue du réseau de voirie. Cet étalement s'accompagne d'une forte utilisation de moyens de déplacement sur la voirie viaire. Le réseau de voirie devient alors essentiel pour garantir l'accessibilité des espaces.

Conclusion

Après l'indépendance, la bonne santé de l'économie ivoirienne va impulser l'extension spatiale de la capitale abidjanaise. Elle verra au fil des décennies une densification de son réseau de voirie. Les grandes voies de desserte entre les différents quartiers et communes ont été créées à cette période. Une réelle mutation de la voirie urbaine abidjanaise s'est donc opérée durant les premières décennies après l'indépendance. On verra, la densification des activités humaines et la mise en œuvre par l'Etat ivoirien d'une politique de l'habitat public, qui sera guidée par la création de nouvelles voies à Abidjan. Cependant, la croissance démographique, l'importance du parc automobile, le volume et la forte pression du trafic sur les infrastructures routières existantes, tendent à les dégrader progressivement. Aussi, cette réalité laisse-t-elle entrevoir de réels besoins de mise à niveau du réseau de voirie, qui durant des décennies, a eu un impact certain sur l'organisation de l'espace urbain. En définitive, le réseau de voirie abidjanais reste révélateur des logiques sociales et politiques productrices d'espace. Sur le plan spatial, la dynamique du réseau de voirie à Abidjan reste un excellent indicateur de croissance de la structure urbaine. Les investissements consentis ont considérablement participé et impacté positivement la structure urbaine de la ville. Les aménagements futurs devront demeurer en étroite relation avec la dynamique spatiale de la structure urbaine et en lien avec l'organisation du système de voirie au sein de l'espace métropolitain abidjanais.

Références bibliographiques

ALOKO N'guessan Jérôme, 1996, *Processus de la structuration de l'hinterland du port de San Pedro*, In : Cahiers de Géographie Tropicale, n°04, IGT, Abidjan, p. 101-110.

ENGO-Assoumouh, 2001, *Voirie et structuration urbaine dans la croissance urbaine dans la ville de Libreville*, Thèse de doctorat, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Université Pierre Mendès, Grenoble, 545p.

FAIVRE d'Acier Bruno, 1992, *La voirie urbaine : l'accumulation à la gestion patrimoine*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, Lyon, 238p. Cité le 10 septembre 2009.

FOLTELE Jean Claude, 2007, *Quel rôle du réseau de voirie sur la distribution des flux piétonnier ?* Les cahiers Scientifiques du Transport, n° 51, Paris, p. 27-44.

KASSI Irène, 2010, *Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan*, in : Les Cahiers d'Outre-Mer, n° 251, Abidjan, 192 p. Citée le 10 septembre 2009.

KONATE Katié Idriss, 2009, *Amélioration de la fluidité du trafic automobile à Abidjan : Définition d'un programme d'aménagements des voies primaires du schéma directeur de la ville d'Abidjan*, Rapport de travail de fin d'études, Abidjan, 98p.

Note aux auteurs_Regardsuds

Généralité et structure de l'article

Le texte d'un article scientifique publié par la revue Regardsuds présente les caractéristiques suivantes : 8 à 15 pages, police Times New Roman, caractère 12, interligne 1,15. Mais le résumé a la taille 10 avec interligne simple.

La structure d'un article publié par la revue Regardsuds doit être conforme aux règles de rédaction scientifique, selon que l'article est une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain.

- Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en Français [300 mots maximum], Mots clés [5 mots maximum], [Titre en Anglais] Abstract, Keywords, Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Références bibliographiques.

- Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : Titre, Prénoms et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en Français [300 mots au plus], Mots clés [5 mots au plus, le premier se rapporte à l'espace et tous étant dans le résumé], [Titre en Anglais], Abstract, Keywords, Introduction, Méthodologie explicite, Résultats, Discussion clairement notifiée, Conclusion, Références bibliographiques.

Présentation des titres

Les titres de niveau 1 sont en gras, taille 14, police Time New roman, centrés, espace avant 18, espace après 6, interlignage simple. Ne pas numéroter l'introduction et la conclusion. Les titres de niveau 2 sont en gras, taille 12, police Time New roman, alignés à gauche, espace avant 18, espace après 6, interligne simple. Les titres de niveau 3 sont en gras, italique, taille 12, police Time New roman, alignés à gauche, espace avant 18, espace après 6, interligne simple. Les titres de niveau 4 sont en italique, taille 12, police Time New roman, alignés à gauche, espace avant 18, espace après 6, interligne simple. Les intertitres ne doivent pas être isolés en bas de page, mais toujours suivis d'un paragraphe (format > paragraphe > enchaînement > paragraphes solidaires). Les titres des illustrations, tableaux etc sont en gras, italique, taille 10, police Time New roman, alignés à gauche, espace avant 12, espace après 6, interligne simple. La numérotation se fait en chiffre arabe.

Citation

Les passages cités sont présentés en italique et entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépassent trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en romain et en retrait. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante :

- (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur, année de publication, pages citées);
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples:

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquiert une perspective multiculturelle et globale (...),

d'accroître le domaine des mathématiques: alors qu'elle s'est pour l'essentiel occupé du groupe professionnel occidental que l'on appelle les mathématiciens(...) ».

- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit: Qu'on ne s'y trompe pas: de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont fait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire.

- Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement. Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socio-culturelle et de civilisation traduisant une impréparation sociohistorique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

Notes de bas de page

Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en série continue et présentées en bas de page.

Références bibliographiques

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Éditeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Éditeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre, le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{de} éd.). Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Exemple :

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, nombre de pages.

AUDARD Cathérine, 2009, *Qu'est-ce que le libéralisme ? Éthique, politique, société*, Paris, Gallimard, nombre de pages.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF, nombre de pages.

DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogenes*, 202, 4, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, Paris, L'Harmattan, nombre de pages.

Typographie française

Il est interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras. Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'orthographe des noms, les abréviations... Les appels de notes sont des chiffres arabes en exposant, sans parenthèses, placés avant la ponctuation et à l'extérieur des guillemets pour les citations. Tout paragraphe est nécessairement marqué par un alinéa d'un cm à gauche pour la première ligne.

Les images et les fichiers supplémentaires

Pour les cartes ne pas oublier d'indiquer l'échelle graphique et l'orientation. Les illustrations doivent être insérées dans votre texte, mais également fournies dans des fichiers à part (fichiers supplémentaires dans le logiciel d'origine) lors de votre dépôt sur notre plate-forme. Au moment du dépôt du fichier supplémentaire, veuillez entrer les informations suivantes dans le titre :

NomAuteur_TypeFigureNumFigure

Exemple : dupont_carte1.jpg/ dupont_tableau1.doc / dupont_figure1.png

Pour éviter toute erreur :

Vous devez insérer chaque image à sa place dans l'article ou, à défaut, indiquer le nom du fichier fourni séparément pour éviter toute confusion dans le placement et l'ordre des figures. Vous indiquerez également l'emplacement précis des tableaux avec le nom du fichier, que vous avez mis en fichiers supplémentaires afin qu'il n'y ait aucune confusion. Par ailleurs, n'oubliez pas de vérifier que les renvois cités dans le corps du texte correspondent bien à la numérotation des illustrations avant de déposer votre article.

Le format des images

On recommande aux auteurs de bien vérifier que les illustrations aient une résolution suffisante pour être lisibles à l'impression, au moins 200 à 300 dpi. Une image insérée dans un document Word prévue dans le corps de l'article devrait faire au minimum de 1 000 pixels de large. Lorsqu'il s'agit d'un fichier placé en annexe, sa largeur devrait être comprise entre 2500 et 3500 pixels.

Il est également important de faire en sorte que la qualité de l'image subisse le moins de dégradations possibles au cours de son traitement, et de s'assurer qu'une version retravaillée est autant que possible fidèle à l'originale (il faut s'assurer notamment qu'au moment de la réduction d'une image, les proportions hauteur/largeur sont bien conservées). Vous trouverez ci-dessous à la section "Pour obtenir une qualité optimale" une aide à la réalisation de vos images.

Quelques recommandations essentielles

Dans Photoshop, il est déconseillé de choisir l'option « Enregistrer pour le Web », afin de limiter certaines dégradations de l'image (la diminution de la résolution notamment) ; il est donc préférable d'utiliser l'option « enregistrer sous » qui permet de conserver la meilleure qualité possible d'une image au moment de son enregistrement. L'enregistrement d'une image pour publication sur le Web peut se faire au format GIF, JPEG ou PNG, mais ne devrait se faire qu'au format JPEG ou PNG. Pour l'édition électronique, les images couleurs au format JPEG et PNG doivent être en mode RVB et non en mode CMJN (utilisé pour l'impression).

Dans quels cas utiliser ces formats d'image

Le format de compression GIF est utilisé pour les images contenant des aplats de couleurs, et peu de dégradés (illustrations, dessins...) ; ce format est à éviter autant que possible, notamment pour les photographies, car il ne supporte que 256 couleurs et dégrade fortement la qualité des images. Le format JPEG est un format de compression qui gère quant à lui plusieurs millions de couleurs, il s'agit donc d'un format adapté aux photographies, aux peintures, etc., contenant beaucoup de dégradés. Il entraîne néanmoins une perte de qualité de l'image ; l'enregistrement dans ce format ne devrait donc se faire qu'en choisissant la meilleure qualité possible au moment de l'enregistrement. Le poids d'un fichier PNG est cependant plus important que pour un fichier au format JPEG. Il peut être utilisé pour les

documents contenant peu d'illustrations. Pour un document contenant beaucoup d'images, il peut parfois être préférable d'utiliser des images au format JPEG. Il est déconseillé d'utiliser le format PNG pour des images contenant des zones de transparence car ces zones seront mal interprétées par certains navigateurs et perdront leur transparence.

Pour obtenir une qualité optimale

Les formats d'images pour le Web avec perte (JPEG et GIF) dégradent la qualité de l'image, notamment en supprimant ou en remplaçant des pixels. Le but de ce type de format est de produire une image d'un poids moins important que l'original, en jouant sur des altérations normalement invisibles (ou quasiment invisibles) à l'œil nu. L'enregistrement dans un de ces formats ne doit intervenir qu'à la fin du traitement de l'image, lorsque celle-ci est prête à être publiée de manière définitive, la qualité de l'image se dégradant un peu plus à chaque nouvel enregistrement, de manière irréversible, ce qui peut produire des images au final totalement illisibles ou inexploitables au moment de leur publication. Il est donc fortement recommandé d'enregistrer une image dans ces formats uniquement lorsque toutes les modifications souhaitées ont été apportées à l'image. Jusqu'à sa dernière modification, l'image ne devrait donc être enregistrée que dans des formats sans perte (PSD, PNG, TIFF) et ensuite au format JPEG ou GIF. Le format PNG est le plus recommandé.

Le titre de vos illustrations

Les titres des illustrations seront placés au dessus des illustrations et numérotés par type : tableaux, cartes, figures, photos, encadrés etc. Les titres n'apparaissent pas dans l'illustration, mais dans le texte et respecteront la présentation :

Figure 1 : Evolution des prix de l'immobilier à Paris entre 1950 et 1990

La source de vos illustrations

La source de l'illustration doit être indiquée clairement et sera placée sous l'illustration. On précisera la source des données ayant permis la réalisation de l'illustration (par exemple : US Census, 2001) et la source de l'illustration elle-même si l'auteur utilise une illustration déjà publiée dans un ouvrage.

Autres conditions

La revue Regardsuds ne publiera que des contributions originales, pertinentes et de bonne facture. Pour y parvenir, elle s'abstient de publier tout article dont les rapports d'instruction sont défavorables.

N.B. Le non-respect des prescriptions du présent canevas peut justifier le refus de votre article.