



**THEME : ETAT DES LIEUX ET LEÇONS ARCHITECTURALES DE LA TRAME
URBAINE COLONIALE DES VILLES DU RAIL DE COTE D'IVOIRE : LE CAS
D'AGBOVILLE.**

OUHOSSE Yves Martial/ YAO Kouadio Théodore/ Pr. KOUAME Aka

Département d'Histoire,

Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody (Côte d'Ivoire)

ouhosseyves1988@gmail.com/yaotheodore@gmail.com /Kouameaka@yahoo.fr

Résumé :

Dans les villes de Côte d'Ivoire d'aujourd'hui, la tendance à la périurbanisation et le fait que la forme urbaine est de plus en plus polycentrique, nous conduisent à penser le développement urbain dans un cadre plus vaste. Dans la construction de villes nouvelles en Côte d'Ivoire, il est intéressant d'examiner dans quelle mesure l'urbanisation coloniale des villes du rail constituent ou pourrait constituer l'armature principale de ces villes. On entend par villes du rail, toutes les villes qui doivent leur naissance ou leur développement grâce au tracé du chemin de fer. C'est dans ce contexte, que notre étude vise à étudier le modèle urbain du noyau colonial d'Agboville. En nous appuyant sur l'étude de sa trame ancienne, l'objectif de cette étude, est de fournir des idées nouvelles pour la construction de villes du futur en Côte d'Ivoire. Pour y parvenir, plusieurs techniques de recueil ont été combinées dont l'enquête de terrain, et l'examen de sources écrites, orales, archéologiques et visuelles. Les résultats obtenus à la suite de ses recherches ont permis de faire la présentation du noyau colonial d'Agboville et ses composantes, et de déduire des leçons architecturales pour la création de villes nouvelles.

Mots-clés : Agboville, urbanisme colonial, villes nouvelles, Côte d'Ivoire.

***THEME: STATE OF PLAY AND ARCHITECTURAL LESSONS OF THE COLONIAL
URBAN FABRIC OF THE RAIL CITIES OF IVORY COAST : THE CASE OF
AGBOVILLE.***

Abstract

In the cities of Ivory Coast, the trend towards peri-urbanization and the fact that the urban form is increasingly polycentric, lead us to think about urban development in a broader context. In the construction of new cities in Ivory Coast, it is interesting to examine the extent to which the colonial urbanization of rail cities constitutes or could constitute the main framework of these cities. Rail cities are all cities that owe their birth or development through the route of the railway. It is in this context that our study aims to study the urban model of the colonial core of Agboville. Based on the study of its ancient fabric, the objective of this study is to provide new ideas for the construction of cities of the future in Ivory Coast. To achieve this, several collection techniques were combined, including field investigation, and the examination of written, oral, archaeological and visual sources. The results obtained as a result of his research made it possible to present the colonial core of Agboville and its components, and to deduce architectural lessons for the creation of novel cities.

Keywords: Agboville, colonial urbanism, new towns, Ivory Coast.

Introduction

Dès l'instant où la Côte d'Ivoire a été déclarée colonie en 1893, l'une des préoccupations majeures du colonisateur français a été d'en organiser son espace par la création d'un réseau de villes et de voies commerciales à des endroits bien précis. La réalisation de ce projet a impliqué la mise en place d'infrastructures économiques et politico-administratives adéquates (Segla, 1978, p. 13). Edifié de 1903 à 1954, entre la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta (actuel Burkina-Faso) la construction du chemin de fer qui répond à ce que Semi-Bi Zan appelle « *les équipements publics d'intérêts économique* »¹, s'inscrit dans cette logique. Long de 1.147 Kilomètres, ce chemin de fer a joué un rôle prépondérant dans l'évacuation des produits locaux vers la métropole, mais aussi dans le processus d'urbanisation et de création des villes ivoirienne comme Abidjan, Dimbokro, et Agboville (Maestri, 1976, p. 674). C'est cette dernière qui fera objet de notre étude. Située au sud de la Côte d'Ivoire à 80 kilomètres d'Abidjan la capitale économique, Agboville demeure à ce jour l'une des rares villes créées par le colonisateur. Pourtant à l'origine, elle ne se prêtait pas à l'éclosion d'une ville. Elle doit surtout sa naissance à la construction de la gare ferroviaire en 1907 et, plus tard, par l'édification à son pourtour d'autres édifices administratifs, économiques, religieux qui ont renforcé son importance dans la Côte d'Ivoire coloniale. Au-delà de la révolte des Abbeys, cette ville est connue pour son développement économique pendant la colonisation. Déjà en 1908 elle avait acquis le statut de chef-lieu de cercle et de commune de moyen exercice en 1953. Aujourd'hui, elle est le chef-lieu de la région de l'Agneby-Tiassa avec une population estimée notamment en 2001 à plus de 135 082 habitants (RGPH 2021)². Malheureusement, après l'indépendance et surtout vers les années 1980³, la ville a subi un phénomène de transformations et de démolitions de son cadre bâti colonial. Ces dernières années, cette situation prend une allure très rapide, les actions citées auparavant se multiplient, modifiant l'aspect architectural et urbain du tissu colonial de la ville. Quoiqu'il renferme d'énormes potentialités comme la parfaite rigueur de son tracé, la pluralité des styles architecturaux employés pour la construction de ses édifices, il est en perte de vitesse. C'est dans cette optique que notre étude s'inscrit pour répondre à cette question : ***Quelles sont les leçons architecturales que nous pouvons tirer de l'héritage de l'urbanisation coloniale d'Agboville pour la création de villes nouvelles dans la Côte d'Ivoire d'aujourd'hui ?*** Notre travail s'articule autour de deux grands objectifs, en premier lieu, l'étude du fait urbain colonial de la ville du rail par excellence qu'est Agboville, et proposer des idées nouvelles pour la construction des villes nouvelles en Côte d'Ivoire. En second lieu, bien que s'inspirant du cas d'Agboville, cette étude vise à attirer l'attention des pouvoirs publics sur les questions de gestion des ressources patrimoniales notamment le patrimoine bâti hérités de la colonisation.

¹ L'équipement public d'intérêt économique est composé : du chemin de fer, routes, ports, canaux, postes et télécommunications, infrastructure aéronautique civile et équipement énergétique. Il s'agit en gros des travaux immobiliers visant un but d'utilité générale et exécutés soit pour le compte de la puissance publique soit pour la réalisation d'une mission de service public. Cf Semi-bi Zan, *La politique coloniale des travaux publics en Côte 1930-1944*, Thèse de 3 cycle d'Histoire, Paris Université de Paris VII, 1973, p. VIII.

² Recensement général de la population et de l'habitat de 2021.

³ La promulgation de la loi n° 87-806 du 28 juillet 1987 portant protection du patrimoine culturel.

1. Méthodologie

Pour réaliser nos objectifs et apporter une réponse à la problématique telle que définie, trois orientations méthodologiques se sont dessinées devant nous. D'abord nous nous sommes appuyés sur les documents d'archives conservés aux Archives Nationales de Côte d'Ivoire (A.N.C.I) et du Sénégal (A.N.S) concernant la ville d'Agboville. Cette collecte s'est déroulée entre Février 2021 et Septembre 2021. Certes, nous avons eu assez d'information concernant la construction de certains bâtiments et la structuration de son tissu colonial, mais concernant les conditions historiques de sa genèse, ses caractéristiques et ses composantes architecturales, nous sommes restés sur notre faim. C'est pourquoi, nous avons orientés par la suite nos recherches vers une prospection documentaire basée sur une série d'ouvrages et d'articles scientifiques à notre disposition dans le but de combler cette lacune. Pour conclure cette recherche documentaire, nous avons effectué une enquête de terrain dans la trame coloniale d'Agboville du 8 Juillet 2022 au 10 Juillet 2022 pour évaluer son état actuel. L'exploitation de toutes ces informations a permis une analyse croisée afin d'apporter des éléments de connaissance scientifique sur le tissu colonial de la ville.

2. Résultats

Les résultats obtenus à la suite de toutes ses recherches se présentent sous trois axes : le premier axe est la présentation du noyau colonial d'Agboville, le second axe met en exergue la lecture architecturale de certaines de ces constructions, et pour finir le dernier axe met en relief les enjeux de sa gestion.

2-1-Présentation de la trame urbaine coloniale d'Agboville

Ce premier axe s'attèle à présenter la trame urbaine coloniale d'Agboville, en mettant en exergue sa genèse, sa structuration et ses composantes urbaines.

2.1.1. Genèse de la construction

La colonisation est un phénomène spatial par excellence car les colonisateurs comme la France en Afrique Française ont toujours eu besoin d'espace, de matières premières, de main-d'œuvre, de producteurs, de consommateurs dans ces nouvelles colonies. Cette action visait à sécuriser les lieux qui allaient recevoir les colons européens. La construction de la trame coloniale d'Agboville trouve écho dans cette préoccupation. C'est en 1903, lors de sa tournée préparatoire pour les travaux d'étude pour la construction d'un chemin de fer en Côte d'Ivoire, que le Capitaine du génie militaire Crossons Duplessis choisit comme finalité à ce tracé le pays abbey. Sous l'impulsion de l'administrateur du cercle des lagunes Lamblin, il choisit en 1903 pour l'établissement du nouveau poste en pays abbey, Ery-Macouguié⁴ (E. Maestri, 1976, p. 337). Les travaux du chemin de fer débuté à Abidjan le 6 Novembre 1903, vont atteindre le pays abbey en 1904 par l'ouverture de la gare d'Ery-Macouguié⁵. Mais la construction d'un ouvrage d'art important sur le fleuve Agneby, jointe à la nécessité de satisfaire les besoins en eau au chemin de fer et d'une épidémie de malaria qui décimait les colons européens, (Segla, 1978, p. 13). En 1909 le poste d'Ery-Macouguié est transféré à Agboville. L'année suivante, la gare d'Ery-Macouguié est supprimée au trafic. Agboville est née, engendrée par le chemin de fer puisqu'aucun village abbey n'existait dans un rayon de cinq kilomètres autour de la gare.

⁴ Aujourd'hui Ery-Macouguié est un village situé à 7 Kilomètres d'Agboville.

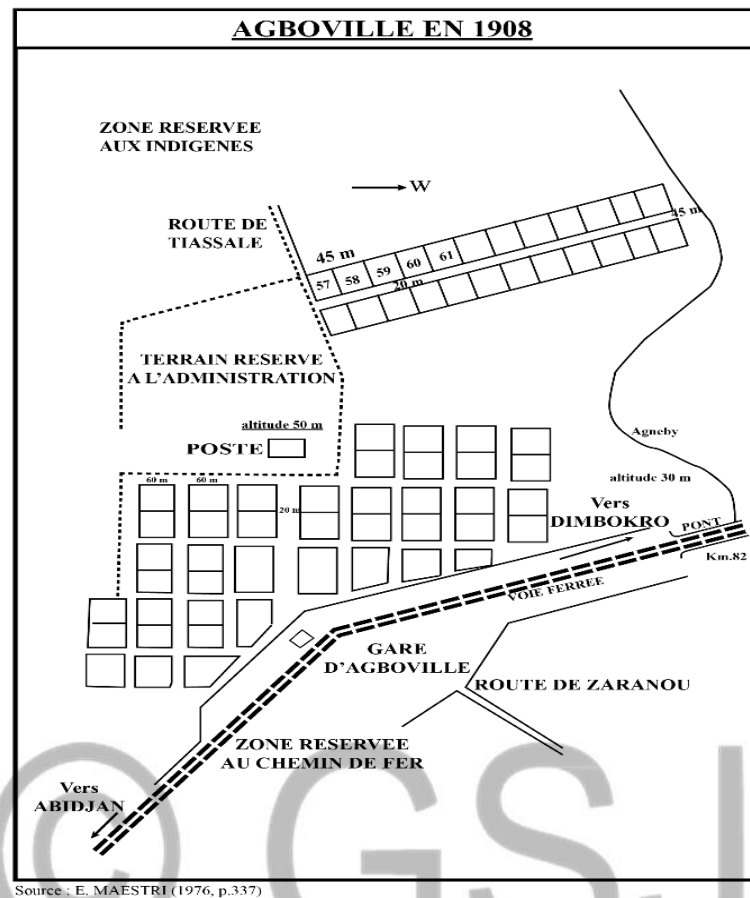
⁵ ANS : O 160 : Chemin de fer de Côte d'Ivoire (et port). Rapport périodiques. (1905-1906)

Les contingences ferroviaires et sanitaires expliquent seules le choix de ce site en forêt marécageuse, au relief accidenté, bien peu favorable à l'éclosion d'une cité. On peut donc dire que la genèse d'Agboville est, en partie tributaire de l'implantation de la gare ferroviaire. Se référant à la théorie des lieux centraux, Christaller et Lösch affirment que la fonction première d'une ville est de jouer le rôle de « *lieu central* » qui est un lieu d'échange de biens et de services, dans un milieu agricole où se fait la production. Agboville, de par sa gare ferroviaire, devient ainsi un lieu central avec un pouvoir d'attraction sur les populations et particulièrement les commerçants (Koutoua, 2019, p.117). Cependant, l'organisation de la ville dans le domaine socio-politique et sa planification au niveau administratif et économique, vont être le fait d'une institution dont la mise en place ne tarde pas à suivre celle de la gare, l'administration coloniale qui s'établit à Agboville quelque deux ans après l'ouverture de la gare. La ville devient par la même occasion chef-lieu du cercle de l'Agneby en 1915. L'administration en premier, et les maisons de commerces qui vite s'installèrent dans le nouveau poste administratif pour l'exploitation des produits locaux comme le bois, la banane, le cacao et le café.

2-1-2- La structuration urbaine de la trame coloniale

La structuration de la trame urbaine coloniale d'Agboville n'est qu'une reproduction de ce qui se fait en Europe vers le début du XIX^e siècle, c'est-à-dire un plan en damier, un modèle uniforme, à l'image des villes romaines. A cette époque, en effet, toutes les villes, qu'elles soient créées ou transformées, suivent ce modèle, à l'exception de quelques villes coloniales où les particularités imposées par le site amènent à proposer d'autres formes de tracé. Leonardo Benevolo nous fait une description du noyau colonial en ces mots : « *un échiquier de rues rectilignes, qui définissent une série d'ilots, presque toujours carrées. Au centre de la ville, en supprimant ou en réduisant quelques ilots, on ouvre une place sur laquelle donnent les édifices les plus importants : l'Église, la mairie, les maisons des marchands et des colons les plus riches* » (Radouane, 2012, p. 31). Le plan de 1908 qui rend compte de la manière dont le colonisateur Français a conçu la ville d'Agboville (voir figure 1 ci-dessous) répond à ces mêmes caractéristiques.

Figure n° 1 : Carte d'Agboville en 1908



Sur ce plan, nous pouvons voir que la structuration du quartier colonial est essentiellement dictée par un zonage. Ce zonage, prévoit un centre urbain qui devrait être organisé autour de quatre principales zones: une zone réservée aux indigènes, au chemin de fer, à l'Administration et une zone aménagée au centre. Sur le plan, la zone réservée aux indigènes a été envisagée pour être à l'écart des autres zones. Outre cette zone, le terrain réservé à l'Administration sur lequel on peut voir l'emplacement prévu pour la poste a été délimité pour ne pas être mêlé à la zone aménagée au centre du plan. La zone prévue au centre du plan est formée de lots à bâtir de formes quadrangulaires. Ces lots mesurent 60 mètres de large et sont séparés par des rues dont certaines font 20 mètres⁶. Cette disposition incarne des velléités d'organisation assez rationnelle de cette zone de la ville. Quant à la zone réservée au chemin de fer, elle montre l'emplacement de la gare ferroviaire. Dans l'ensemble, le plan a été conçu de sorte à ce que la voie ferrée fasse tampon entre la zone réservée au chemin de fer et les autres zones sus mentionnées. Outre la voie ferrée, d'autres voies de communication ont été envisagé pendant la conception de la trame coloniale d'Agboville en vue de l'ouverture de la ville sur Tiassalé et Zaranou. La réussite de cette entreprise dans les autres villes coloniale a nécessité la présence d'un site qui offre la possibilité de construire une ville en amphithéâtre⁷. A Agboville, le site

⁶ Selon les mesures de terrain

⁷ Type de ville envisagée à l'époque coloniale. Le but était de permettre à l'administration coloniale installé sur le plateau le plus dominant de voir de voir ce qui se passe dans les autres parties de la ville qui sont en contrebas ou de part et autre de ce plateau.

n'était pas favorable à la réalisation de ce modèle de ville voire à l'éclosion d'une cité. En effet, ce terrain était alors couvert de forêt dense, est accidenté. Ce relief accidenté forme une série de mamelons et de cuvettes de petites dimensions, sans un espace plat, sans un plateau large dominant la région (Grivot, 1955, p.84).

Cette structuration est l'œuvre des ingénieurs du génie militaire chargés par l'administration coloniale de plusieurs missions dont la création de nouvelles villes coloniales, la construction de voies de pénétration comme le chemin de fer, les routes. C'est donc dans l'art militaire que les ingénieurs du génie puisent les connaissances nécessaires pour le dessin des plans d'aménagements des villes indispensables aux colons. C'est dans les cours enseignés aux ingénieurs, notamment la castramétation⁸ que l'on trouve les explications des plans d'alignement, des gabarits, et des longueurs des rues proposées par les ingénieurs du génie militaires. Aujourd'hui, ce noyau représente le cœur de la ville et en même temps sa partie la plus ancienne, Il concentre aussi l'essentiel des services comme la mairie, la poste, les banques, les écoles et des commerces. L'utilisation de ce modèle ne se limite pas seulement à la création des villes, puisqu'il est considéré comme un instrument très général, applicable à n'importe quelle échelle : pour dessiner une ville, pour partager un terrain ou même pour marquer les frontières d'un Etat.

2.2. Les composantes du noyau colonial

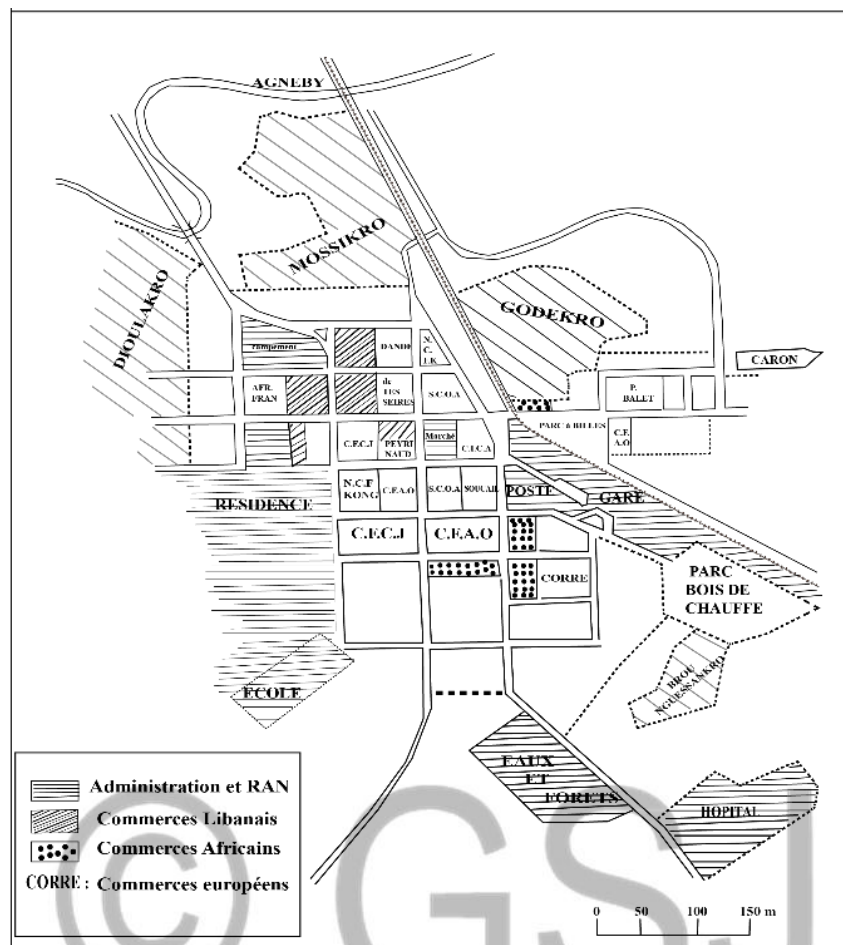
Les premières actions d'aménagement du site qui abrite aujourd'hui la ville d'Agboville sont relatives aux travaux de déboisement et de pose de voie pour le passage du train entre 1905 et 1907⁹. Selon les dernières données de la période coloniale, le noyau totalise une superficie de 2.500 hectares en 1936. Parallèlement à ces actions, des travaux de nivellement (déblais et remblais) du terrain ont été envisagés afin de créer un espace favorable aux échanges commerciaux. Tous les ravins ont été comblés. Pour que le site réunisse les conditions pour un morcellement à l'usage du commerce. En 1908, la puissante Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest (C.F.A.O) a implanté un bâtiment dans une de ces concessions dans le centre loti. Mais, cet espace s'est avéré insuffisant pour l'implantation des compagnies qui envisageait de prendre part à l'activité commerciale créée en ces lieux. C'est dans ce contexte qu'un lotissement complémentaire a été dressé en 1926¹⁰. La carte ci-dessous (figure n°2) présente la configuration de la ville après les différentes opérations de nivellement.

⁸ La castramétation est une technique de construction qui vise à bâtir les villes ou les édifices en s'inspirant du modèle militaire c'est-à-dire basée sur un modèle de défense à l'image des camps militaire. Elle tire sa source de l'antiquité Grecs et Romains.

⁹ ANS, 1D186 Opérations en Côte d'Ivoire.

¹⁰ ANCI, OO 748, Arrêté portant approbation d'une modification du plan de lotissement complémentaire d'Agboville (cercle de l'Agneby).

Figure n° 2 : Carte d'Agboville en 1936



Source : J.L. I.F. STRAT Agboville, une ville soudanaise dans la forêt, Thèse 3^e Cycle; citée par Z. SEMI-Bi (1973, p.696)

Sur cette carte, on perçoit une zone lotie où les maisons de commerce sont concentrées de part et d'autre de la voie et la gare ferroviaire. Cette concentration topographique des compagnies de commerce, avait pour but de concentrer le mouvement de commerce en un seul point de la ville. Le plan d'urbanisme de ce centre s'apparente à un plan en damier¹¹. En effet, les voies en présence rectilignes, se croisent en angle droit, créant des ilots de formes quadrangulaires (carré ou rectangulaire). Ces dispositions, notamment l'alignement optimal des rues, témoignent d'une rationalité de la voirie qui est considéré comme la forme urbaine la plus élégante, la plus agréable qui répond davantage aux besoins généraux de la vie (Juan, 2011). Outre les bâtiments de commerce, la carte présente l'emplacement des différents services administratifs que la ville a abrité à l'époque coloniale. Ces derniers sont dispersés à proximité et autour du centre loti car le site n'offrait pas de cadre favorable pour un regroupement de ces services en un même endroit. Ce quartier formé par le commerce et l'administration était théoriquement réservé à la population blanche. Théorique parce que le brassage des différents groupes sociaux notamment dans le cadre des échanges commerciaux était courant. Mais à l'instar de toutes les villes nées de la colonisation française, le principe de ségrégation résidentielle subsiste dans la trame urbaine coloniale d'Agboville avec la création de quartier destinées aux africains (autochtones et étrangers). Les premiers et principaux quartiers africains

¹¹ Parlant de ce type de plan en damier et de sons sens symbolique, J. Salvador (2011, p.159) déclare que : « Les angles droits formés par l'intersection des voies, l'orthogonalité de la voirie systématisée dans un plan en damier sont le signe de la présence d'une classe dirigeante centralisatrice susceptible d'imposer et de faire respecter des alignements et des normes d'urbanismes ».

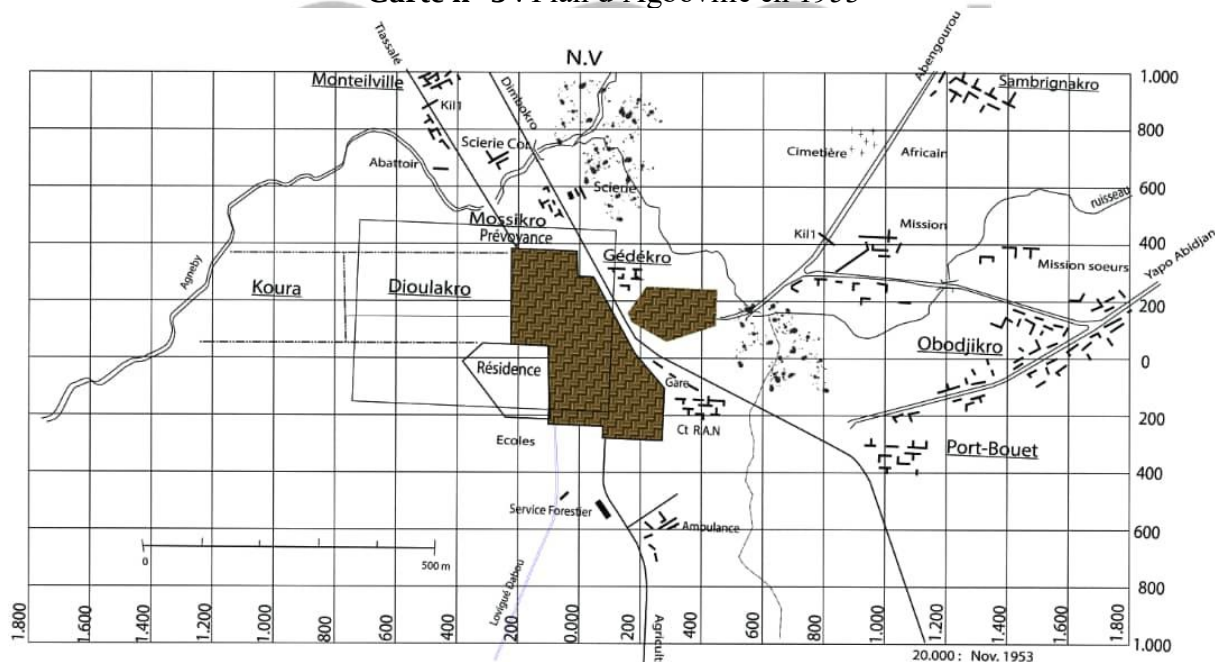
sont formés par les Abbey, les Attie et les dioula qui ont créé respectivement sur des sites différents, les quartiers Obodjikro, Sambregnan et Dioulakro. Le quartier Obodjikro s'étire le long de la route d'Abidjan vers l'est, c'est le village d'Obodji, père de Obodji Soboa devenu chef supérieur des Abbey en 1937. (Grivot, 1955, p.85). Le quartier Sanbrégnankro a, quant à lui, été construit sur la route d'Abengourou au nord-est de la ville européenne. Ce quartier a été créé par les Attié.

D'autres quartiers se sont constitués peu à peu à partir de ces principaux quartiers. Sur la carte n°3 ci-dessous, on peut constater qu'il s'agit de cinq autres quartiers : Mossikro ; quartier ou campement R.A.N. ; Godékro ; Port Bouët et Monteilville.

Les quartiers Mossikro, R.A.N. et Godékro occupent respectivement un versant séparé du centre loti par un bas-fond ; un quartier sis en contrebas de la gare de chemin de fer et un bas-fond serré entre la voie ferrée et les marais d'un affluent de l'Agneby.

Le quartier Port Bouët occupe une zone sablonneuse entre la voie ferrée et la route d'Abidjan. Selon R. Grivot (1955, p.88) : « le nom de ce quartier viendrait soit de la présence de ce sable qui rappellerait de très loin celui de la plage d'Abidjan, soit du fait que s'y sont fixes les manœuvres venus de Port-Bouet (ex-travailleurs du wharf). ». Située sur l'Axe Agboville - Tiassalé, le quartier Monteilville est le dernier quartier construit dans la trame coloniale d'Agboville. Construit en 1950, se quartier tire son nom du commandant de cercle de l'époque.

Carte n° 3 : Plan d'Agboville en 1953



Source : Grivot R., 1955, p.88

3- Mode de construction des bâtiments

Dans la création de cadres de vie, les bâtiments jouent un rôle primordial. Ils ont pour destination principale d'abriter l'homme. Ils peuvent avoir aussi d'autres fonctions comme celle d'abriter les rouages d'une organisation sociale ou d'en représenter la puissance voire la pérennité de cette organisation. Pour remplir l'une ou l'ensemble de ces fonctions, un ensemble de solutions techniques ont été envisagé.

3-1-Choix de matériaux de qualité

Les bâtiments coloniaux d'Agboville ont été construits avec des matériaux locaux et importés. La qualité de ces matériaux était vivement souhaitée car celle des bâtiments en dépendait. C'est ainsi que les matériaux importés devaient provenir d'une usine agréée par l'Administration. Les matériaux pris sur place (au niveau local) sont des matériaux qui nécessitent peu d'énergie pour leur transformation et leur mise en œuvre. Le tableau présente les matériaux utilisés pour la construction d'un pavillon pour le service forestier en 1936. Ces matériaux sont les plus usités dans les projets de construction à l'époque coloniale. L'emploi des matériaux locaux dont la pierre traduisent la volonté de réaliser des bâtiments résistants et pérennes.

Tableau n° 1 : Nature, provenance et qualité des matériaux de construction

NATURE	PROVENANCE	QUALITE DES MATERIAUX
Sable & Graviers	De l'Agneby où tout autre lieu d'emprunt dans la colonie	De bonnes qualités, exempts de toutes matières terreuses ou végétales
Pierres latéritiques ou granitiques	De moellons extraits de meilleurs bancs des carrières exploitées dans la colonie	Ne devra pas être friable, ni contenir des matières terreuses
Bois de menuiserie et charpente	Bois coloniaux	Niangon ou bossé droits, sains, sans rouillures, sans nœuds ni défaut d'aucune sorte
Ciment	De marque et d'origine Française	Préalablement agréée par l'Administration
Fers à Béton	De marque et d'origine Française	Provenir d'une usine agréée par l'Administration
Couverture	Tuiles du genre mécanique dites de Marseille	Provenir d'une usine agréée par l'Administration

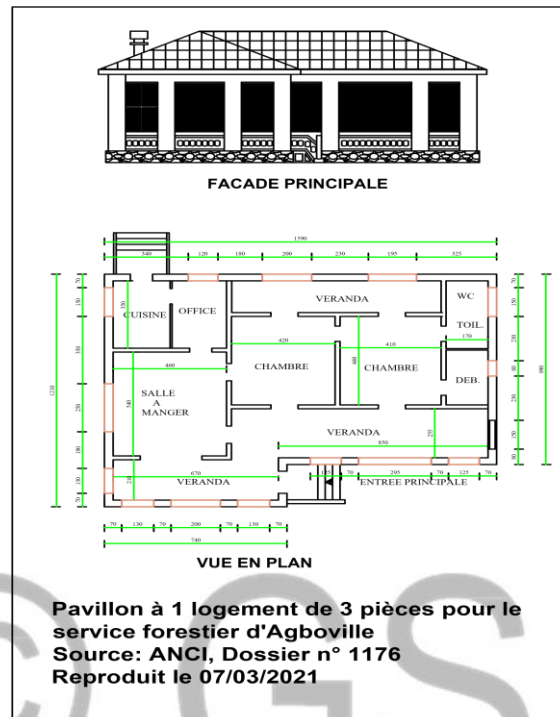
Source : ANCI, dossier n° 3/1176 (B), Construction d'un pavillon pour le service forestier à Agboville

3-2- Réalisation des éléments techniques

- *Dispositifs pour empêcher l'insolation des bâtiments*

En tant qu'édifices construits en milieu tropical, les dispositions ont été prises pour empêcher l'insolation des bâtiments. Il s'agit essentiellement de la véranda. La véranda dont il n'est question est autre qu'un avant-toit ou un débordement du toit combiné avec une terrasse. Elle a été envisagée de sorte à jouer les rôles suivants : protéger les murs contre l'insolation ; servir de dégagement et de milieu de séjour. Elle est parfaitement intégrée au bâtiment. Comme on

peut le constater à partir du plan ci-dessous, ce dispositif entoure le corps du bâtiment. Ce modèle d'habitat n'est pas spécifique à la ville coloniale d'Agboville, il est largement répandu dans toute l'Afrique par les premiers colons, militaires et commerçants jusqu'au milieu du XXe siècle, quelles que soient leur origines (Toulier, 2006, p. 13). Sa mise en œuvre dans les milieux tropicaux est liée à la volonté d'éviter ou de réduire les incidences du soleil sur les murs d'habitation des bâtiments.



- *Dispositifs pour ventilation et éclairage naturels*

Pour favoriser le passage de l'air et de la lumière dans les bâtiments on a eu recours à des solutions non consommatrice d'énergie (voir illustrations ci-dessous). Des ouvertures et claustras ont été prévus sur la façade des bâtiments afin de faciliter le passage de la lumière naturelle et assurer une bonne ventilation. Outre cet aspect, des persiennes ont été utilisées pour recouvrir les baies (portes et fenêtres). A l'instar des claustras et autres orifice d'aération, les persiennes favorisent le passage de l'air et de la lumière naturelle dans les bâtiments.



Portes et fenêtres persiennées



Orifice d'aération



Claustras

- *Dispositifs pour donner une bonne assise aux bâtiments*

A l'instar de ce bâtiment (voir photo ci-dessous), les bâtiments coloniaux réalisés à Agboville ont un soubassement rehaussé. Cette disposition empêche la remontée de l'humidité dans ces bâtiments qui, pour rappel, ont été construits sur un site marécageux. Elaborés avec des pierres (brutes ou équarries), ces soubassements permettent par ailleurs aux bâtiments d'avoir une assise solide et de ne pas s'écrouler d'eux même.



Conclusion

Au terme de cette étude, il convient de retenir que les techniques développées pour la construction d'Agboville qui constitue un patrimoine, s'inscrivent dans une approche de développement durable et adaptées au contexte ivoirien voire Africain. Ce sont par conséquent un savoir-faire historique dont on gagnerait à s'inspirer pour la création des villes nouvelles. Les leçons architecturales issues de ce cas d'étude s'avèrent nécessaire pour les concepteurs contemporains dans le processus de création de cadre de vie urbain.

C'est donc au regard de ces leçons que s'inscrivent les propositions ci-dessous pour la réalisation de villes nouvelles en Côte d'Ivoire :

- Tenir compte de la configuration originelle du site. Procéder à de grands travaux de nivellement en faisant des déblais et remblais
- Privilégier un plan d'urbanisme qui, comme le plan en damier, a pour vocation de faciliter la circulation des biens et des personnes.
- Concevoir et bâtir des bâtiments de manière à ce que l'environnement qui leur est proche soit pris en compte : par rapport au climat, par rapport au milieu physique et au ressources (matériaux) avec lesquels les bâtisseurs vont élaborer des techniques de construction. Privilégier les matériaux qui, comme la pierre, peuvent contribuer à la stabilité et à la pérennité des bâtiments
- Concevoir des bâtiments en favorisant les conditions de confort aux moyens de techniques passives (dispositifs pour Aération/ ventilation et éclairage naturel) afin d'optimiser aux maximum les économies d'énergie.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I. Sources d'archives

ANS, 1D186 Opérations en Côte d'Ivoire.

ANCI, OO 748, Arrêté portant approbation d'une modification du plan de lotissement complémentaire d'Agboville (cercle de l'Agneby).

ANCI, dossier n° 3/1176 (B), Construction d'un pavillon pour le service forestier à Agboville

ANS : O 160 : Chemin de fer de Côte d'Ivoire (et port). Rapport périodiques. (1905-1906)

II. Bibliographie

Amokrane Radouane, 2012, *Mutation urbaine et architecturale du centre-ville (noyau colonial) d'Ain Beida : Etat des lieux et perspectives futures*, Mémoire de Master en Architecture, Université Mohamed Khider-Biskra (Algérie).

Benevolo Leonardo, 1994, *histoire de la ville*, Editions Parenthèse, Marseille.

Grivot Robert, 1955, « Agboville, esquisse d'une cité d'Afrique noire », in *Etudes Eburnéennes*, pp.85-107.

Juan Salvador, 2011. « Paysage urbains rationalisés » in *terrain*, n°57, mis en ligne le 01 janvier 2014, Consulté le 16 Avril 2021. Disponible sur url : <http://journals.openedition.org/terrain/14398>

Koutoua Amon Jean-Pierre, 2019, *Planification urbaine et développement du Grand-Abidjan : cas des villes d'Anyama, Bingerville et Grand-Bassam*, Thèse de doctorat unique de Géographie, Université Felix Houphouët Boigny de Cocody.

Maestri Edmond, 1976, *Le chemin de fer en Côte d'Ivoire : historique, problèmes techniques, influences sociales, économiques et culturelles*, Thèse de doctorat de troisième cycle, Université de Provence, vol 1.

Pleitinx Renaud, 2019, *Théorie du fait architectural, Pour une science de l'habitat*, Uclouvain, Presse Universitaire de Louvain.

Toulier Bernard (dir), 2006, *l'architecture coloniale et patrimoine expérience Européenne*, Paris, institut national du patrimoine, Somogy, édition d'ART.

Segla Datou Janvier, 1978, *Immigration étrangère et économie de plantation dans la région d'Agboville à l'époque coloniale*, ORSTM, centre de Petit-Bassam.

Semi-bi Zan, 1974, *La politique coloniale des travaux publics en Côte 1930-1944*, Thèse de 3 cycle d'Histoire, Paris Université de Paris VII