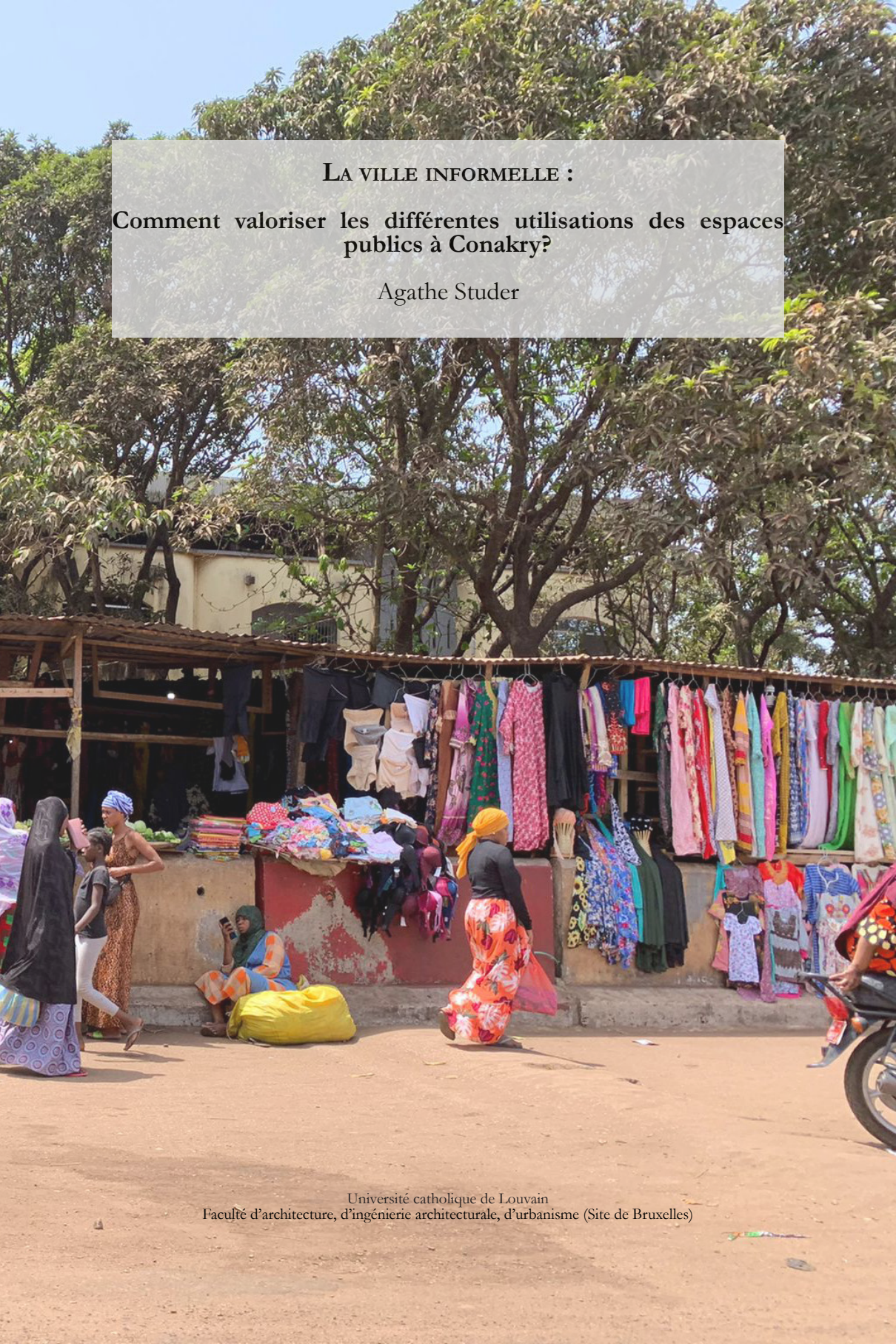


LA VILLE INFORMELLE :

Comment valoriser les différentes utilisations des espaces publics à Conakry?

Agathe Studer



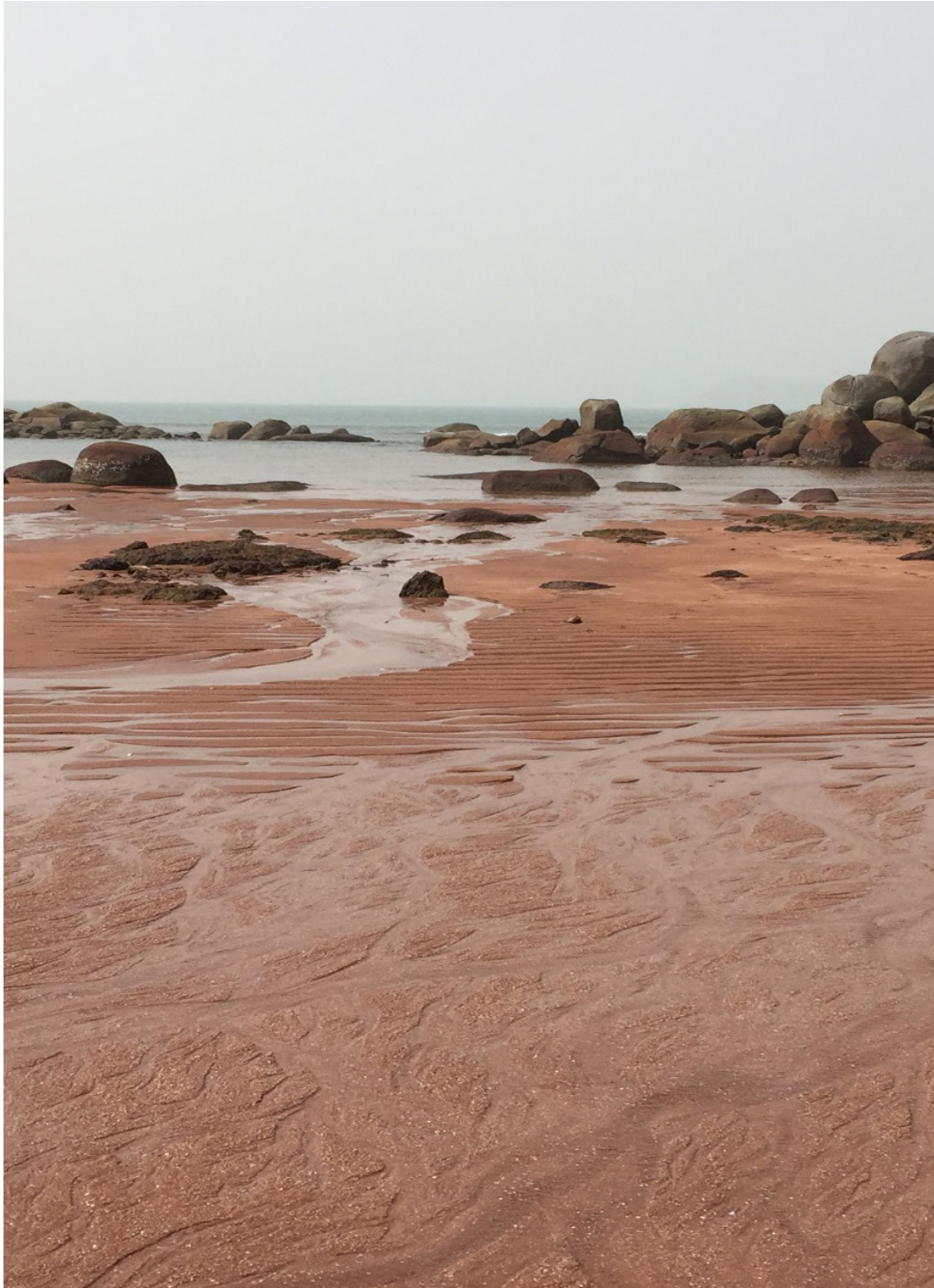


Image 1 : Plage de Kassa. *Sophie Studer, voyage en Guinée 2017*

La ville informelle : Comment valoriser les différentes utilisations des espaces publics à Conakry?

Travail de fin d'étude de
Agathe Studer

Co-promoteurs
Jean-Philippe De Visscher
Basil Descheemaeker
Chiara Cavalieri
Nathanaëlle Baës-Cantillon

Expert
Léandre Guigma

Université catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (Site de Bruxelles)

SOMMAIRE

PRÉFACE

I INTRODUCTION

- 1.1 Un match de football dans les rues de Conakry
- 1.2 Les objectifs généraux
- 1.3 Carnet de bord

II PARTIE 1 : *La recherche*

1 MÉTHODOLOGIE

- 1.1 La récolte d'informations
- 1.2 La recherche sur le terrain
- 1.3 Le croisement

2 ÉTAT DE L'ART

- 2.1 Les trois groupes

3 HISTORIQUE

- 3.1 Au commencement
- 3.2 Vint ensuite la colonisation
- 3.3 Puis les colons partirent

4 CONCLUSION

- 4.1 De la théorie aux cartes

III PARTIE 2 : *Le terrain*

1 RENCONTRES

- 1.1 Les témoins
- 1.2 Les enjeux

2 CONCLUSION

- 2.1 Un transect se dessine

IV PARTIE 3 : *Le croisement*

1 LE QUARTIER DE LAMBANYI

- 1.1 La présentation du quartier
- 1.2 Les sites potentiels du quartier

2 LES TYPOLOGIES DES ESPACES PUBLICS

- 2.1 Le catalogue

3 CONCLUSION

- 3.1 La synthèse des projets

V CONCLUSION GÉNÉRALE

1 FIN DU MATCH

VI BIBLIOGRAPHIE ET ANNEXES

1 BIBLIOGRAPHIE

- 1.1 Ouvrages généraux
- 1.2 Ouvrages historiques
- 1.3 Documents des autorités guinéennes
- 1.4 Rapports d'ONG
- 1.5 Travaux de recherches (Mémoire, tfe, thèse, ...)
- 1.6 Articles internet
- 1.7 Sites internet
- 1.8 Liste des cartes, figures et images

2 ANNEXES ET GRAPHIQUES DE RÉFÉRENCES

- 2.1 Retranscriptions des témoignages
- 2.2 Graphiques et plans de références



Image 2 : Lambanyi depuis la plage. Michel Lamah, voyage en Gambie 2022

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier particulièrement les professeurs et assistants du séminaire de territorialité, Jean-Philippe De Visscher, Basil Descheemaeker, Chiara Cavaleri, Nathanaëlle Baës-Cantillon, qui nous ont accompagnés tout au long de la réalisation du TFE.
Merci à vous.

Je remercie aussi beaucoup mon expert, Monsieur Guigma, d'avoir répondu à mes questionnements et d'avoir pris le temps de suivre mon travail.
Merci à vous.

Je remercie profondément toutes les personnes qui m'ont si gentiment apporté leur aide durant tout mon séjour en Guinée.
Merci à Alfonse, Mamie, Marie, Martine, Michel, Pascal, Nestor, Niakoy et Tonhon.

Je profite aussi pour remercier infiniment mes proches qui m'ont toujours soutenue durant cette période et qui ont participé à tous niveaux à la finalisation de ce travail.
Merci à vous.

ká máma*

* « Merci à vous » en guerzé

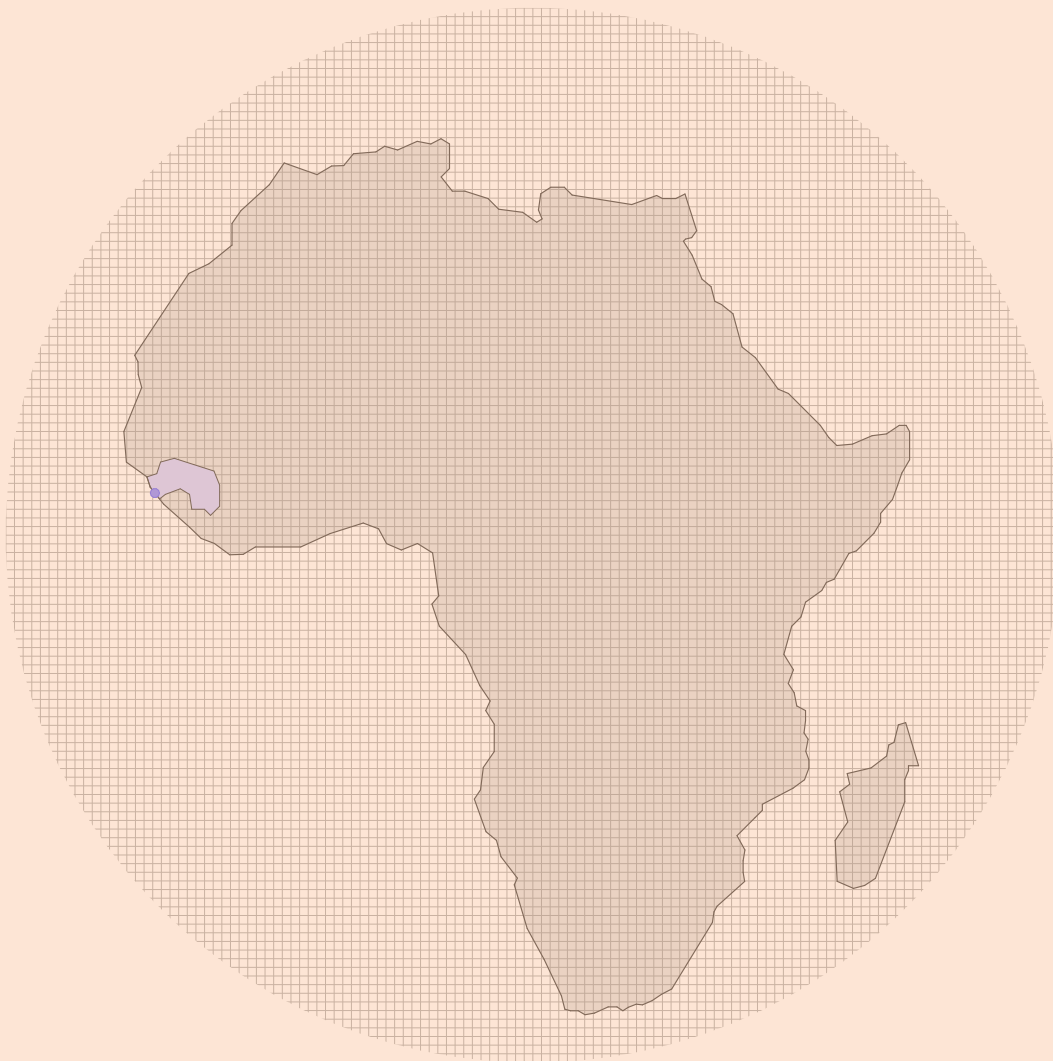


Figure 1 : La Guinée dans l'Afrique. *Agathe Studer, avril 2022*

PRÉFACE

Dès le début des années 60, une grande partie des pays d'Afrique de l'Ouest prennent leur indépendance vis-à-vis des colons, tout en cherchant à mettre en avant leur liberté nouvelle. L'attractivité des capitales provoque un exode rural, une nouvelle population est venue trouver du travail en ville. Jusqu'alors habitué à la typologie des villages africains, le néo-citadin se percute à une urbanisation coloniale codée et cadrée. L'explosion de la démographie entraîne une forte hausse des aménagements d'habitats spontanés¹ sur chaque parcelle libre.

Cette urbanisation mi-urbaine mi-rurale ne se retrouve pas dans les coutumes guinéennes, donnant naissance à des implantations informelles² sur chaque bout de terrain disponible³. Dès lors, la densité et la proximité des logements entre eux ne permettent plus aux habitants de s'approprier l'espace public à l'extérieur des murs de leurs concessions.

L'utilisation de la rue comme espace partagé devient monnaie courante, elle ne sert plus uniquement pour les accès et pour les déplacements automobiles, mais désormais aussi pour les commerces et les rencontres sociales.

« Le patrimoine architectural et urbanistique issu du mouvement moderne en Afrique subsaharienne est de fait assimilé au patrimoine colonial, d'où résultent aujourd'hui les difficultés pour son acceptation et sa compréhension par les populations africaines. »
(Lazare Eloundou, 2005)

¹ Les habitats spontanés sont des logements précaires, aménagés directement par les habitants eux-mêmes. Souvent difficile d'accès, ils ne sont pas ou peu raccordés aux réseaux (eau/électricité). ONU-Habitat, 2020

² Le terme « informel » sera utilisé dans ce travail pour parler d'une organisation/action/utilisation non officielle que l'état n'a pas instauré et que les habitants ont mis en place eux-mêmes.

³ Odile Georg, 2006

I INTRODUCTION

1.1 Un match de football dans les rues de Conakry

Après la rédaction d'un travail sur le sujet de la colonisation et l'architecture en Guinée écrit en 2021, l'univers urbanistique singulier des pays d'Afrique de l'Ouest est devenu un intérêt permanent, satisfait par des lectures d'ouvrages ou d'articles. Le cliché représentant un match de football au beau milieu d'un carrefour à Conakry, aperçu dans un éditorial guinéen, a été l'élément déclencheur de la réflexion de ce travail. Étant habituée à effectuer des voyages familiaux en Afrique, spécialement à Conakry, la vue d'un pareil événement était chose courante. Cependant, et ce grâce aux études d'architecture, le regard porté sur les éléments du quotidien est désormais différent. La question s'est alors posée de comprendre pourquoi de telles manifestations étaient si fréquentes et ancrées dans les habitudes des riverains.

En cherchant une première explication au phénomène, une multitude d'articles relatant une organisation informelle dans divers espaces communs à Conakry¹ sont apparus. Malgré le fait que les habitants soient habitués à de telles manifestations, celles-ci ne sont en l'occurrence pas toujours appréciées et acceptées de tous. Cet indice dénonce donc un manque dans le paysage urbain : celui de lieux pouvant accueillir des regroupements sociaux.



Image 3 : Match de foot dans les rues de Conakry. *Leopardskein blog sur northbysouthwest.fr*

¹ Tel que des mariages dans les rues faute d'espaces pour toute la famille ou des commerces installés sur les trottoirs car plus de place dans les marchés.

Il est alors intéressant de s'interroger sur le type d'occupations dites informelles qui se retrouvent dans les espaces publics de Conakry, de leurs provenances (*pourquoi*), de l'organisation des habitants (*comment*) et des possibilités d'unification (*valoriser*).

1.2 Objectifs généraux

Les habitants s'approprient les rues pour y organiser des événements majeurs, cette utilisation de l'espace public découle d'une absence d'aménagements sociaux dédiés uniquement à la population. Ce manque est notamment dû à une trop forte urbanisation des quartiers et à un nombre trop faible d'infrastructures publiques urbaines. Cependant, malgré toutes ces contraintes, les Guinéens ont su trouver, par eux-mêmes, une organisation spontanée pour utiliser au maximum chaque espace libre.

L'un des objectifs du travail a été de comprendre cette organisation informelle pour la valoriser dans les projets et rester au plus proche de la vision culturelle des habitants sur la ville. Le recueil de témoignages des résidents locaux a mis en lumière leur définition de ce qu'est un espace public et quelles y sont les adaptations instaurées. L'enjeu général se définit donc par une compréhension plus scientifique de la culture locale et l'organisation urbaine sur place, dont découle cette dualité de l'utilisation de l'espace public, pour proposer une revalorisation des lieux existants. Tout ceci, en intégrant les utilisations informelles aux utilisations formelles dans le but de satisfaire les besoins décrits par les acteurs principaux rencontrés.

Ce travail est divisé en trois parties qui suivent la démarche méthodologique. La première se focalise sur les recherches théoriques, la méthodologie et l'historique du pays. Elle permet de poser un cadre scientifique, afin de comprendre *pourquoi* Conakry s'est urbanisée de cette façon et *pourquoi* la population doit s'accommoder sans vraiment pouvoir compter sur les autorités. Ces éléments aideront à la compréhension de la « Partie 2 », qui se concentre sur des espaces publics déterminés nourris par des témoignages recueillis sur le terrain. Cette étape apporte les données pratiques émanant directement de la population elle-même, pour comprendre *comment* les Conakrykas² se sont appropriés la rue. Toutes ces démarches, théorique et pratique, se croisent dans la troisième partie et permettent de déterminer un site de travail regroupant un échantillon des différents espaces publics que l'on peut retrouver dans toute la ville, afin de proposer des projets *valorisant* la détermination du peuple à trouver des solutions pour vivre au mieux en communauté. Finalement, le chapitre de la conclusion traite du potentiel de ces futurs projets d'aménagement urbain à Conakry.

Les routes, rues et chemins ne sont plus seulement des articulations dans la ville mais deviennent ainsi des lieux de rencontre, de travail, de loisirs et, dans certains cas, des

² Les habitants de Conakry.



dépotoir de déchets de tout ordre. C'est pourquoi le site du travail est centré autour d'une voirie croisant autant les grands axes de circulation liant le centre économique aux villes à l'extérieur de Conakry, que les chemins déambulant à l'intérieur d'un quartier. L'objectif étant de répondre aux enjeux macro de la capitale et micro des citoyens.

1.3 Carnet de bord

Le voyage effectué au mois d'avril en Guinée a été extrêmement bénéfique pour l'avancement du travail d'une part mais surtout pour un développement personnel au sujet d'une nouvelle vision architecturale de l'urbanisme guinéen. Le partage et la vision communautaire de la vie font de la Guinée un pays chaleureux et accueillant. Prendre le temps d'échanger avec la population locale permet de se rendre compte des habitudes et des comportements du quotidien pour hisser en avant les qualités du paysage urbain de Conakry.

Tout au long du séjour, la tenue d'un carnet de bord a permis de garder en tête chaque détail repéré dans les rues, les carrefours, les marchés. Dépeindre une ambiance, un son ou même une odeur sur papier, est une démarche difficile, mais dans ce cas primordiale de manière à amener le lecteur dans la réalité des rues de la capitale. L'intégration des nombreuses images tout au long du travail permet de vous plonger dans l'ambiance colorée du quotidien des habitants de Conakry



PARTIE 1

La recherche

Cette première étape de travail s'intéresse à l'aspect théorique des informations existantes sur le sujet des espaces publics à Conakry, afin de retracer les éléments dans le temps qui ont été porteurs de modifications amenant à l'urbanisme que l'on connaît aujourd'hui. Connaître les raisons d'une urbanisation à travers l'histoire permet de mieux appréhender sa future évolution.

Pourquoi manque-t-on d'espace public ?

« Si la colonisation dura moins d'un siècle, les pensées qu'elle véhicula perdurèrent bien après les indépendances. » (Julie Kebe-Gangneux 2019)

II PARTIE 1 : *La recherche*

1 MÉTHODOLOGIE

1.1 La récolte d'informations

En approfondissant les investigations sur les matchs de football au coeur des rues, les nombreux articles à la une sur les sites d'informations guinéens³ font tous ressortir le danger que les jeunes prennent pour s'amuser en rentrant de l'école. Ils mettent surtout en lumière la problématique du manque d'infrastructures suffisamment bien aménagées. L'analyse d'ouvrages historiques a permis de comprendre le développement urbain de Conakry et de voir que la colonisation a eu son rôle à jouer.

Les informations récoltées mettent en lien le comportement résilient des citoyens face à cette situation et le manque d'aménagements publics établis par les autorités. La base de données d'éléments scientifiques a, dans un premier temps, été bâtie grâce à diverses lectures d'ouvrages historiques, de rapport d'ONG ou encore d'anciens travaux de thèse.

De là, une première série de cartes historiques et de la ville actuelle ont pu être dessinées pour mieux comprendre le paysage urbain.

Par la suite, la lecture d'un rapport rédigé par ONU-Habitat⁴ a permis de définir un support technique d'éléments d'analyses importants pour déterminer différents modèles d'espaces publics existants dans la capitale. Cette étape a été essentielle pour lister au plus juste les potentiels cas d'études et pour les positionner sur les cartes. De premiers scénarios de projet ont pu être développés grâce aux lectures et aux données mobilisées jusqu'à présent.

³ Guinée7, guinée7news, jeuneafrique, et tant d'autres.

⁴ *Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry* (2020).

1.2 La recherche sur le terrain

Ceci amène donc la deuxième étape, constituée du travail sur le terrain permettant une meilleure compréhension du contexte et la réalisation d'une série d'interviews. Dans le but de lister les différentes personnalités à rencontrer, un recensement des acteurs des milieux publics avait été établi avant le départ. Puis, lors des premiers jours sur place et avec l'aide des membres de la famille vivant en Guinée, les rencontres avec ces personnes ont pu être réalisées plus aisément. De plus, comme le quartier visé pour le site de travail regroupe en majorité des Forestiers⁵, le dialogue et les traductions ont pu être facilités.

Avec une définition propre à chacun de ce qu'est un espace public, les différents habitants interrogés ont tous été d'accord sur un point : il n'y a pas assez d'espaces publics. Le chef de quartier⁶ a parlé d'espaces publics existants mais dont le potentiel n'est pas exploité au maximum ou dont la légitimité d'implantation sur la parcelle n'est pas en règle⁷. Les informations récoltées grâce aux rencontres ont permis de recadrer les objectifs du travail et de définir un transect dans une zone plus précise. De plus, et de façon à plonger le lecteur dans la vie quotidienne et dans l'ambiance des rues de Conakry, la prise de photos et de films a été possible lors de ce voyage.

Par ailleurs, certaines personnes rencontrées ont émis l'idée de retenir un des projets proposés dans ce TFE afin de le transmettre à la commune, dans le but d'améliorer les infrastructures existantes. Les habitants s'arrangent bien souvent entre eux pour trouver des solutions pouvant améliorer leur quotidien, d'où la forte importance des chefs de quartier qui vivent au coeur des problématiques de tous les jours.

1.3 Le croisement des informations

Le travail sur le terrain a donné lieu à des précisions sur le cadre du travail, sur les solutions imaginées par la population et sur les conflits qui resteraient à résoudre à travers les projets. D'après les lieux évoqués par les locaux lors des entretiens⁸, une cartographie faisant émerger ces espaces a pu être matérialisée sous forme d'un transect.

Par la suite, des enjeux ont pu être définis sur base des informations scientifiques récoltées et des témoignages. Ils ont permis de proposer un certain nombre de projets, en lien

⁵ Ethnie venant de la Guinée Forestière et parlant un dialecte différent, le guerzé, de celui des 3 autres grandes régions naturelles de Guinée (Peuls, Soussous et Malinkés).

⁶ En Guinée, les communes sont dirigées par les maires qui délèguent certaines responsabilités aux chefs de quartiers, telles que les démarches pour régler les problèmes au sein du voisinage.

⁷ Une partie du marché de Lambanyi (quartier de Conakry) est implanté sur une parcelle privée, ce qui crée des litiges avec le propriétaire. C'est le cas aussi pour un terrain de foot proche de la maison des jeunes.

⁸ Ceux où les habitants retrouvaient des tensions et dualité d'utilisations de l'espace partagé.

avec les types d'espaces publics choisis, de façon à répondre au mieux aux besoins des Conakrykas.

Grâce à tout cela, un catalogue des typologies d'espaces et leurs projets est né. Il a pour but d'expliquer les analyses du terrain et de montrer des propositions de projet valorisant l'organisation informelle dans les espaces publics pour la rendre pérenne en fonction des besoins.

2 ÉTAT DE L'ART

2.1 Les trois groupes

Le sujet des aménagements urbains à Conakry n'étant pas nouveau, il existe donc déjà plusieurs recherches et analyses réalisées dans différents cadres, autant universitaire avec des thèses de doctorat, que des livres historiques ou avec des rapports d'ONG internationales. De tous les documents de référence analysés, ces trois groupes ont eu une importance fondamentale sur l'évolution de ce TFE et sur les éléments théoriques utilisés.

L'une d'entre elle, qui a été une base de réflexion et d'information, est l'*Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry* développée par Léandre Guigma avec ONU-Habitat en 2020. Ce rapport décrit, grâce à des témoignages et des enquêtes de terrain, l'état des quartiers précaires de Conakry ainsi que l'état des espaces publics. La démarche méthodologique utilisée pour la rédaction de ce rapport a fortement influencé l'approche de travail pour ce TFE. De très intéressantes propositions de projet sont présentées en fin de rapport, cependant elles ne sont pas développées sur la base de plans et coupes.

Les différents écrits de l'historienne de l'Afrique contemporaine Odile Georg ont, quant à eux, été bénéfiques pour comprendre l'influence coloniale sur le développement urbain de Conakry et l'Histoire de la Guinée en général. Madame Georg décrit l'arrivée des colons et avec eux une façon européenne de voir l'aménagement urbain des villes. Cette vision va se heurter aux pratiques autochtones pour finalement bousculer, entre autre, le développement architectural de la capitale. Ces paramètres historiques sont nécessaires pour révéler les étapes au fil du temps qui ont amené l'état actuel de Conakry et détecter les éléments qui pourraient être améliorés.

La lecture de l'étude de Julie Kebe-Gangneux sur le droit à l'espace à Conakry, développé dans une recherche pour l'université de Nantes « *Quand les citoyens font et défont la ville à Conakry : le droit à l'espace* » (2016) a permis de déterminer, de façon théorique, comment les habitants s'approprient la ville informellement et par leurs propres moyens. Après une prise de contact avec Madame Kebe-Gangneux, elle a gentiment proposé de partager sa thèse de doctorat « *Fabriques l'ordinaire de la ville – le rôle de l'habitant à Conakry* » (2018)

pour l'avancement des recherches. Cette lecture très détaillée de l'état des investissements citoyens dans le développement de la ville de manière non officielle met en avant la notion de « fabrique urbaine » désignant « *une diversité d'expériences individuelles et/ou collectives "qui s'opère(ait) à l'interface entre action publique (...) et pratique quotidiennes des citoyens"* » (Morange et Spire, 2017 : 7) » (2018). La théorie mise en avant exprime que les citoyens des quartiers situés dans les banlieues de Conakry « *par leurs initiatives et appropriations au quotidien (...) façonnent les espaces urbains en dehors des projets d'aménagement* »⁹ ne sont que peu soutenus par les autorités concentrées sur le centre-ville. De ce fait, la population se fabrique elle-même sa ville avec les moyens trouvés directement du paysage urbain et des us et coutumes locales. La principale information du texte à retenir est que l'habitant s'est débrouillé pour organiser son quotidien et qu'il est celui qui façonne la ville à sa manière. De plus, le travail étant extrêmement bien fourni au niveau théorique, les parties de projets sont cependant délimitées à l'intérieur du quartier d'Hafia, dans la commune de Dixinn.

Ce travail de fin d'étude s'inspire de toutes ces recherches et textes dans le but d'établir une base solide de notion théorique et méthodologique pour déterminer au mieux les enjeux et besoins de la population locale. L'élément supplémentaire apporté sera donc l'aspect pratique du terrain appliqué sur cette base théorique. Ceci permettra de proposer des projets adéquats et réalisables par la suite.

3 HISTORIQUE

3.1 Au commencement

Les régions irriguées et fertiles du bassin du Haut Niger ont séduit des populations de pêcheurs et d'agriculteurs. À cette époque, le territoire de Guinée fait alors partie de l'empire du Mali. Jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, Conakry était composée de plusieurs villages, tous liés au chef-lieu installé sur l'île de Tombo (actuelle centre-ville de Kaloum). La végétation était très présente dans le paysage et les rivières qui traversaient le pays donnèrent le surnom de « Pays des Rivières du Sud¹⁰ ». Plusieurs ethnies¹¹ vivent alors réparties dans 4 régions naturelles fractionnées en fonction de la nature du paysage local.

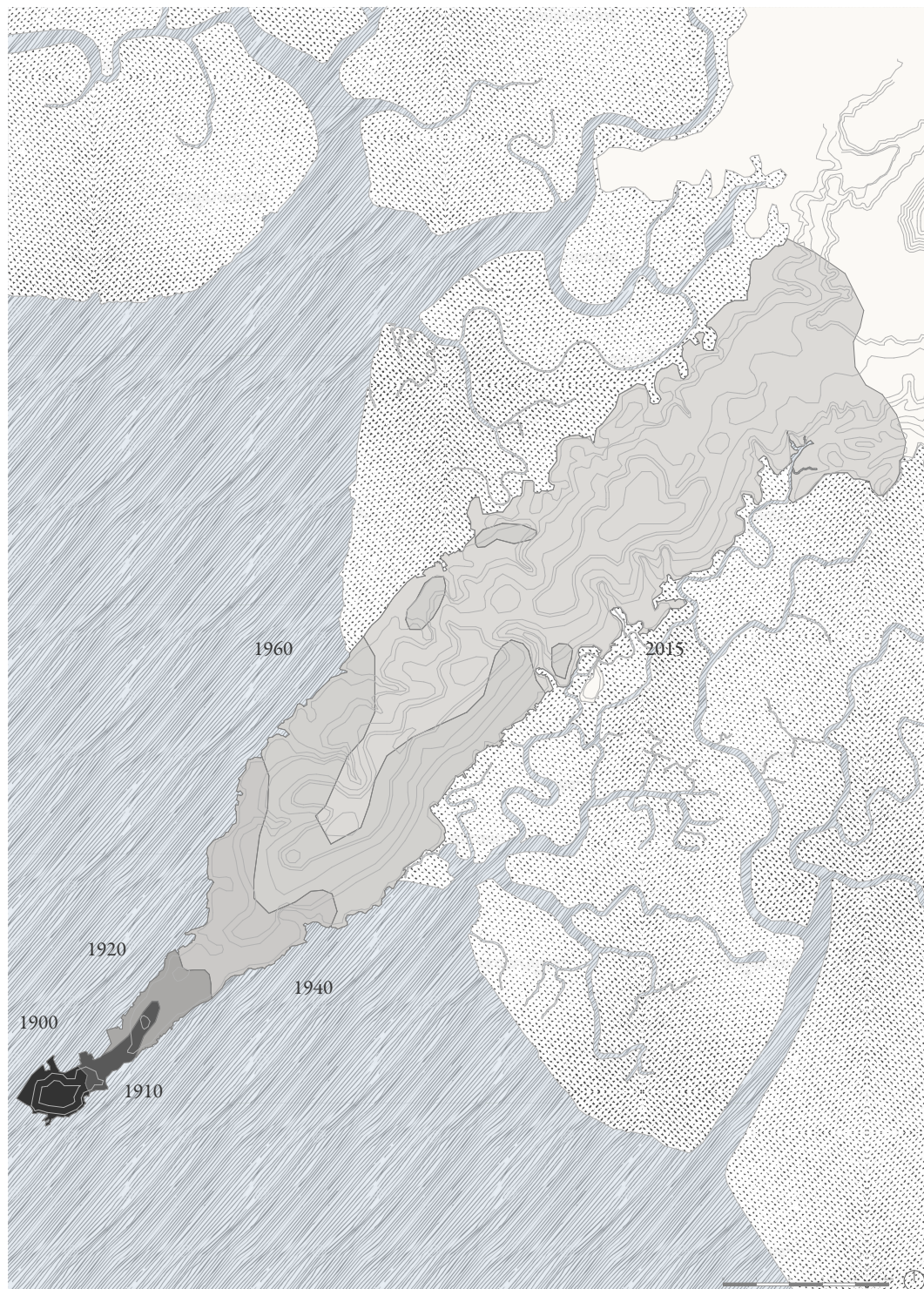
3.2 Vint ensuite la colonisation

En 1891, la France déclare la Guinée comme étant sa colonie. Cette colonisation amène avec elle la notion de « ville occidentale », une ville qui s'agrége autour de l'économie, de

⁹ Tiré du résumé de la thèse de J. Kebe-Gangneux « Fabriquer l'ordinaire de la ville - le rôle de l'habitant à Conakry » (2018)

¹⁰ Dénomination tirée d'Odile Georg, 1997

¹¹ Les Peuls, les Soussous, les Malinkés et les Forestiers. On retrouve certaines de ces ethnies dans beaucoup de pays de l'Afrique de l'Ouest.



Carte 1 : Évolution de Conakry à travers le temps. *Agathe Studer, à partir des cartes du PDU de Conakry 1990*

Images historiques



Image 6 : Conakry début du 20^{ème} siècle. *Worldfairs.info*



Image 7 : Gare de Conakry début du 20^{ème} siècle. *Worldfairs.info*

Images récentes : l'architecture vernaculaire des villages



Image 73 : Case pour pièce commune à Coyah, construction ancestrale. *Agathe Studer, 2022*



Image 74 : Case pour pièce commune à Coyah, construction ancestrale. *Agathe Studer, 2022*

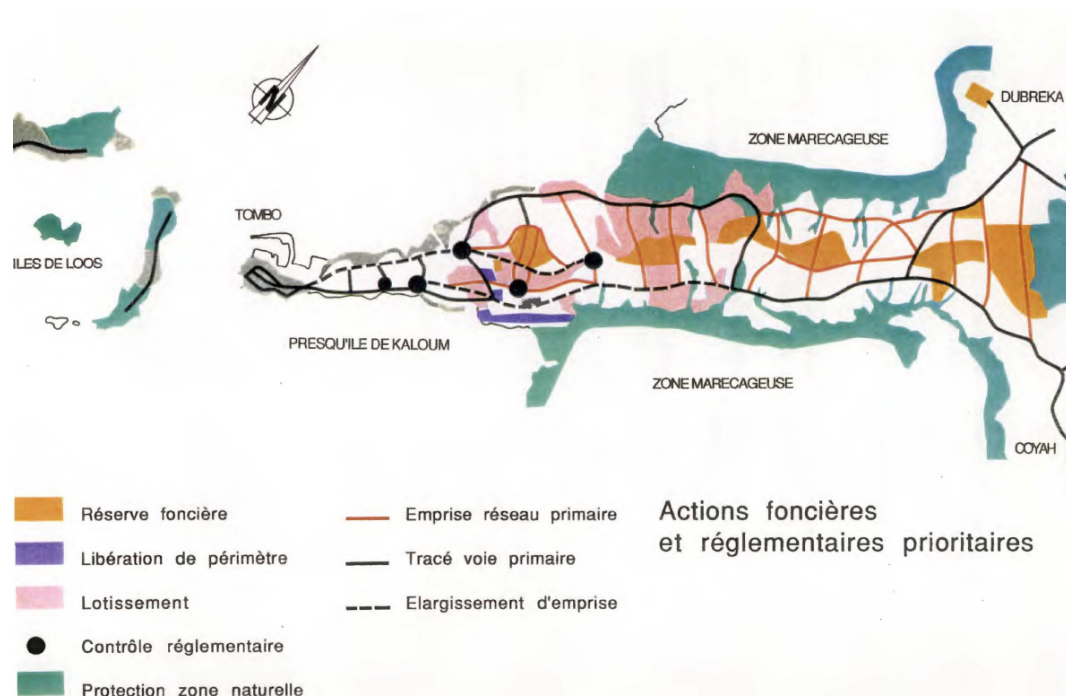
Images récentes : l'architecture en ville



Image 75 : Construction moderne à Conakry. *Agathe Studer, 2022*



Image 76 : Construction moderne à Conakry. *Agathe Studer, 2022*



l'administratif et de la justice où chaque zone a un statut spécifique en fonction de son activité. Le paysage urbain se développe en arborescence délimitée par des rues et routes formant un quadrillage qui permet aux colons de se séparer des populations indigènes¹².

Par la suite, un plan de zoning est instauré délimitant les quartiers européens des secteurs indigènes sous prétexte de mesures hygiénistes visant à stopper la propagation de la malaria. Les trois zones sont séparées en fonction du pouvoir d'achat¹³ et les aménagements publics sont différenciés en fonction de l'origine des habitants du quartier. Par exemple, le centre européen compte des bancs publics utiles lors des promenades, des rues larges bordées de trottoirs et d'arbres. Les espaces publics n'ont alors pas la même utilité pour tout un chacun, dans le cas des zones coloniales ils sont extérieurs au cercle privé du logement et l'aménagement est réalisé en les intégrant aux voiries, alors que pour les quartiers africains l'espace public est en réalité une extension de la sphère privée, un lieu commun pour tous. « *Il est utile par exemple que les Blancs aient l'eau à l'intérieur de leurs habitations, des fontaines publiques suffisent aux indigènes ; dans les quartiers blancs, les maisons sont munies de water-closets, on peut se dispenser d'établir sur les plages voisines des latrines publiques, qui seraient nécessaires dans un quartier indigène*¹⁴ ». Aujourd'hui, ces latrines publiques sont peu présentes dans les rues, mais il est fréquent de retrouver un point d'eau, entre plusieurs habitations, qui permet d'approvisionner le voisinage gratuitement. « *De nouvelles dualités apparaissent entre cette "ville blanche" et la "ville noire" qui se répercutent les années suivantes dans tous les aspects de la gestion et des installations urbaines (services, réseaux, parcs et monuments) bénéficiant expressément aux installations européennes de la ville*¹⁵ ».

Dès 1950, l'expansion démographique autour de la capitale amène avec elle l'expansion de la ville européenne jusqu'aux portes des territoires indigènes. Ce mélange de différentes urbanisations interpelle les autorités qui dessinent alors un plan directeur d'urbanisme de Conakry. Il y est entre autres question d'aménager une végétation entre le centre-ville occupé par les Français et les zones de banlieue en développement¹⁶. De nos jours, la plupart de ces forêts urbaines sont occupées par des camps militaires, une autre manière de séparer le pouvoir au centre des habitants en périphérie.

3.3 Puis les colons partirent

La Guinée prend son indépendance en 1958 lorsque le futur président, Ahmed Sékou Touré, déclare à l'époque préférer « *la liberté dans la pauvreté qu'à la richesse dans l'esclavage*¹⁷ ».

¹²Julie Kebe-Gangneux, 2019

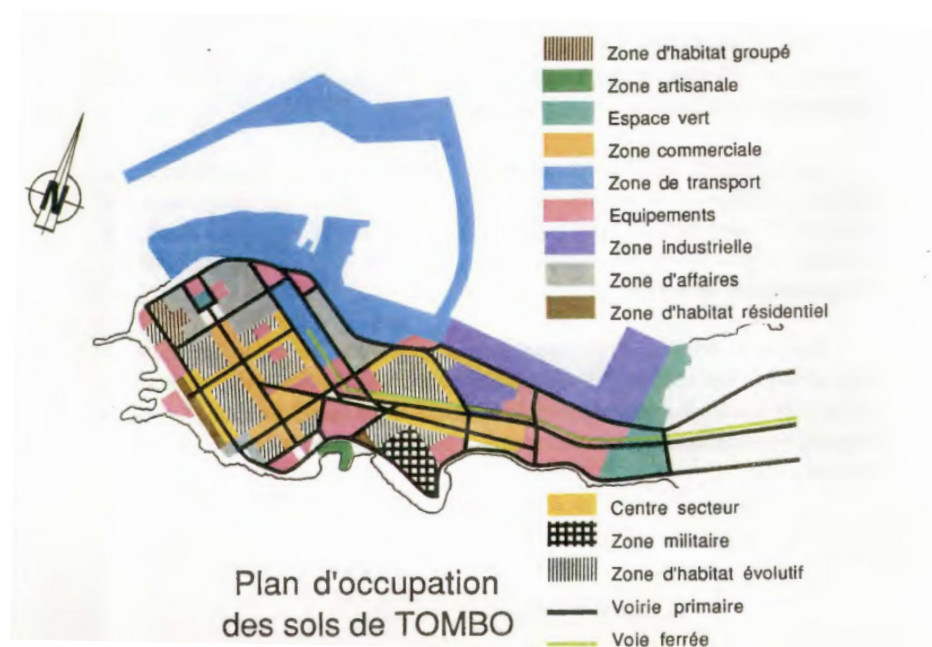
¹³Odile Georg, 2006

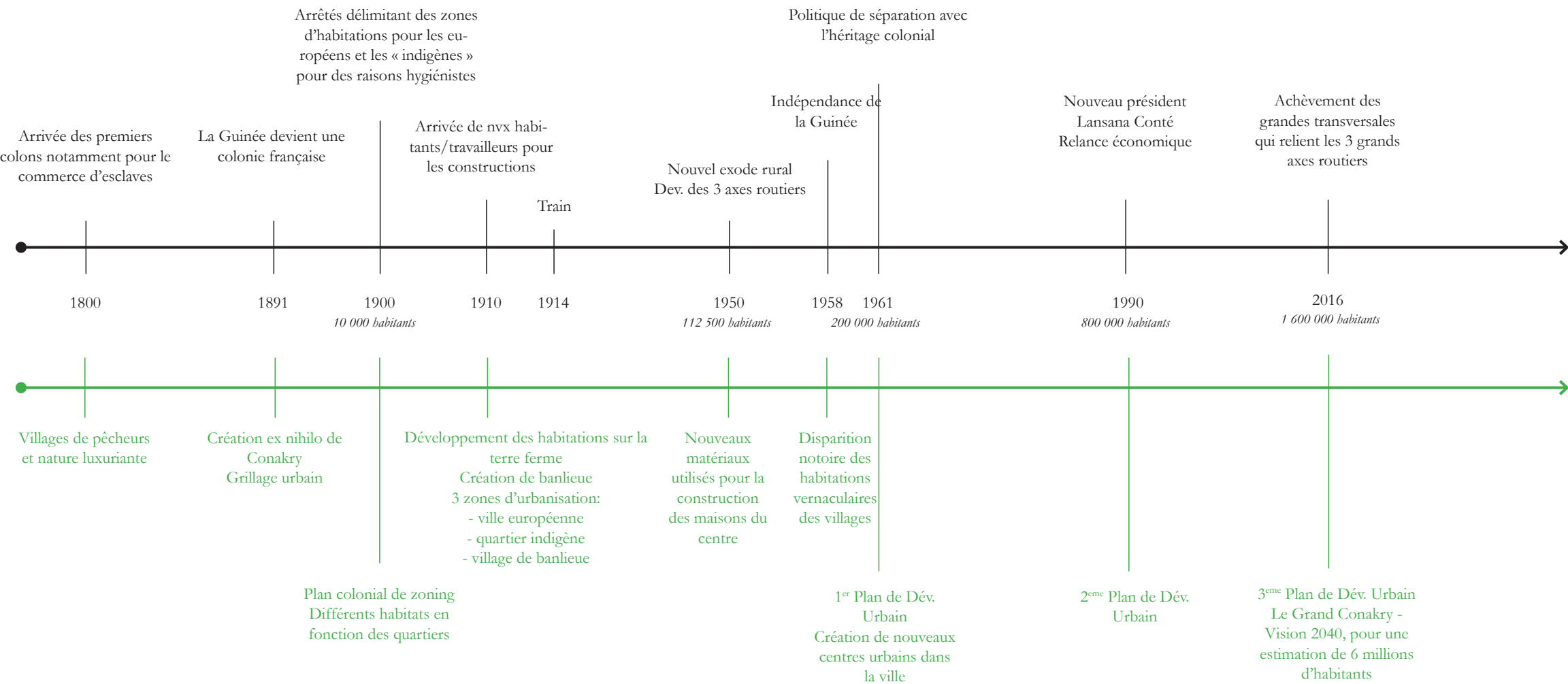
¹⁴Propos tenus par Fontaneilles, ingénieurs en mission à Conakry en 1901, lu dans le texte d'Odile Georg 2006. Les urbanistes de l'époque pensaient que les besoins des européens étaient plus précieux que ceux des autres.

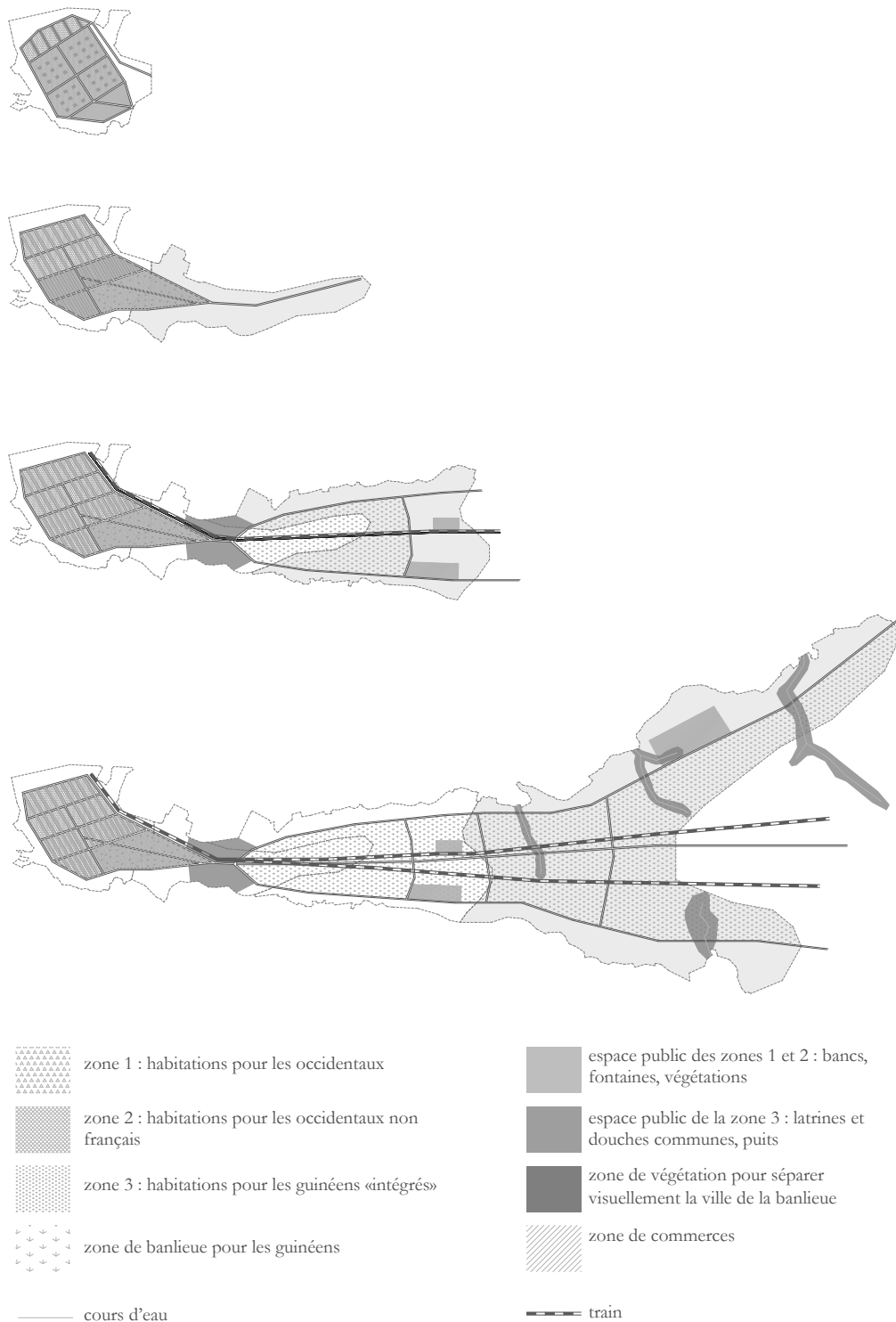
¹⁵Julie Kebe-Gangneux, 2019

¹⁶Odile Georg, 2006

¹⁷Ahmed Sekou Touré, président de la Guinée 1958







et se refuse de continuer à suivre les volontés de la France. La ville se développe plus rapidement et sur de nouveaux territoires grâce à l'appui d'une nouvelle politique d'urbanisation visant à se séparer des anciennes idées coloniales. Une première tentative de « cités d'habitats » entourées de végétation pour des logements sociaux est essayée, cependant ces logements ne font pas l'unanimité et seront peu habités¹⁸.

En 1961, un premier plan de développement urbain voit le jour. Le peuple guinéen a des souhaits de renouveau et veut faire entendre sa voix¹⁹. Il entraîne avec lui le développement de nouvelles zones urbaines tel que le marché de Madina et la gare routière²⁰. Le manque de suivi et de rapidité de l'avancement des projets ne permettra pas au PDU²¹ d'être réalisé.

Dès la fin des années 70, une forte population venue des villages voisins, mais aussi d'autres pays africains, arrive pour construire la ville. La capitale, devenue attractive, s'ouvre de nouveau sur les échanges internationaux. Le pouvoir en place ne pouvant pas suivre les nouvelles populations n'arrive pas à surveiller le découpage parcellaire, les constructions sont réalisées sans tenir compte du PDU. Une dizaine d'années plus tard, un deuxième Plan de Développement Urbain de Conakry est publié par le Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat, financé par la Banque Mondiale. Le but est de « décongestionner le centre portuaire-ancien, (...) d'améliorer les liaisons habitats-emplois et habitats-équipements, et de mieux répartir l'urbanisation sur toute la presqu'île²² ». Les plans des futures opérations montrent une volonté d'intégrer des équipements publics autour des zones d'habitat et proche des routes.

Aujourd'hui, Conakry compte 2 317 376 habitants pour une superficie de 450 km² et une densité de 5'150 hab./km²²³. C'est la plus grande ville du pays et accueille environ un tiers de la population guinéenne totale. Le port de Kaloum est un point important du commerce d'importation et d'exportation de marchandises vers ou depuis l'étranger. La Guinée est l'un des premiers producteurs mondiaux de bauxite, le minerai extrait des mines de Boké est transporté en train jusqu'au port à travers toute la capitale. Le même schéma se produit avec les camions important les bananes depuis la région de Kindia. Même si les chiffres ne sont pas précis, il est important de comprendre ces mouvements pour se rendre compte de la densité de flux de personnes et de marchandises qui se déplacent à travers Conakry.

18 Ces constructions se confrontent à la condition sociale de la population qui n'a pas les moyens d'habiter ces lieux. Julie Kebe-Gangneux, 2019

19 «L'ambition première du président est de promouvoir une identité africaine commune à la nation et de proposer une "équitable répartition des habitants" à Conakry (Cysz 2001 : 74). (...) nouvelle utopie urbaine désormais concentrées dans la péninsule, loin du siège de l'ancien pouvoir colonial» Julie Kebe-Gangneux 2019

20 Voir Carte 2 pour leurs emplacements dans la ville.

21 PDU = Plan de Développement Urbain.

22 Plan de Développement urbain de Conakry - Résumé 1990

23 Information trouvée en ligne. [Wikipédia.com](https://fr.wikipedia.org/wiki/Conakry)

Le projet du Grand Conakry, réalisé par le Ministère de la Ville et l'Aménagement du Territoire, prévoit une vision pour 2040 et sa projection de 6 millions d'habitants. Une des idées majeures du projet est de mettre en avant les villes à l'extérieur de la capitale afin de diminuer le nombre d'habitants et de déplacements jusqu'au centre tout en maîtrisant les constructions spontanées. Les objectifs du projet sont de « *créer un cadre agréable et préservé pour la ville* » en « *posant les bases d'un aménagement global, cohérent et partagé du territoire* »²⁴.

4 CONCLUSION

4.1 De la théorie aux cartes

La ville de Conakry souffre encore aujourd'hui d'une urbanisation développée sur les bases des villes occidentales mises en place dès la colonisation couplée à une explosion de la démographie beaucoup trop rapide pour les autorités. Des différences marquées entre le centre-ville, dont l'agencement urbain a pu être surveillé, et les périphéries des quartiers populaires, là où la population construit elle-même ses habitations, sont visibles rien qu'en se déplaçant dans les rues de la capitale. Le premier site étant fourni en parcelles larges et dotées d'un espace public délimité dans le paysage urbain, alors que la seconde zone des quartiers grouille de petits chemins se tordant à travers des logements de fortune.



Image 77 : Centre ville quadrillé. Google Earth, 2022



Image 78 : Quartier de banlieue. Google Earth, 2022

Les autorités n'arrivant pas à suivre toutes les nouvelles constructions sur le territoire, les plans de développement urbain qui cherchent à insérer des espaces publics ne sont pas respectés. Dès lors, chaque fraction de terrain libre est exploitée à des fins constructives sans suivre un quelconque plan d'urbanisation et sans s'interroger sur une éventuelle nécessité de laisser la parcelle pour la communauté.

L'objectif de ce chapitre étant de déterminer pourquoi Conakry manque d'espaces publics, une première réponse a pu être apportée par l'histoire qui explique que le développement citadin du centre par les colons et l'exode rural ont entraîné une trop rapide installation des populations sur un territoire que l'État peine à réguler. Les habitations prennent le pas

sur les zones publiques qui se font de plus en plus rare. Celles qui subsistent manquent souvent d'infrastructures, ce qui laisse le champ libre à toutes les communautés de s'approprier l'espace. C'est le cas notamment décrit par des jeunes garçons interrogés dans un article de presse²⁵ expliquant qu'ils se sont installés dans la rue pour jouer au football, en raison de l'occupation du seul terrain du quartier par des femmes venues étendre leurs linges.

Ces lieux publics, tels que **les marchés**, **les plages** et **les terrains de sports**, deviennent alors les seuls endroits encore accessibles pour tous dans les quartiers et les comités d'utilisateurs²⁶ doivent se battre pour faire en sorte qu'aucune construction ne vienne s'installer sur le peu de terrain qui leur reste.

La mise en commun de toutes les informations collectées met en lumière une série de sites potentiels à analyser pour y proposer des projets. Les espaces tels que **les carrefours**, **les rond-points** et **les voies ferrées**, laissent entrevoir une dualité d'utilisation qui vacille entre le formel et l'informel de telle manière que les deux ne peuvent plus être dissociés.

Par ailleurs, les recherches de cette partie montre que le cas initial des matchs de foot spontanés n'est plus la seule activité informelle présente dans les rues de Conakry. Les petites échoppes de commerces le long des rues et les installations non officielle sur les chemins de fer ne sont que des exemples parmi tant d'autres de la résilience des habitants face à la surpopulation des terrains. Chacun des **six espaces publics** recensés plus haut possède sa dualité d'utilisation qui servira de point de départ pour les propositions de projet. Ils sont également représentés sur la *Carte 2* de la ville de Conakry. De cette façon, nous pouvons remarquer leurs positionnements dans les quartiers, leurs nombres et leurs liens avec les infrastructures existantes.

De manière à conclure ce chapitre de compréhension globale du fonctionnement de Conakry, les cartes²⁷ qui suivent représentent les connexions des infrastructures de la ville avec les emplacements des espaces publics et elles montrent les connexions de la capitale avec les grandes villes des différentes régions naturelles. Ces quatre régions sont séparées en fonction de la topographie, de la nature des sols, de la végétation et de l'ethnie²⁸ présente majoritairement. Toutes les marchandises, toutes les denrées et tous les minerais se retrouvent à Conakry, qui devient le point culminant du commerce international et national. Comme mentionné précédemment, la capitale est traversée par les transports de marchandises autant que par les citadins qui vont travailler dans le centre.

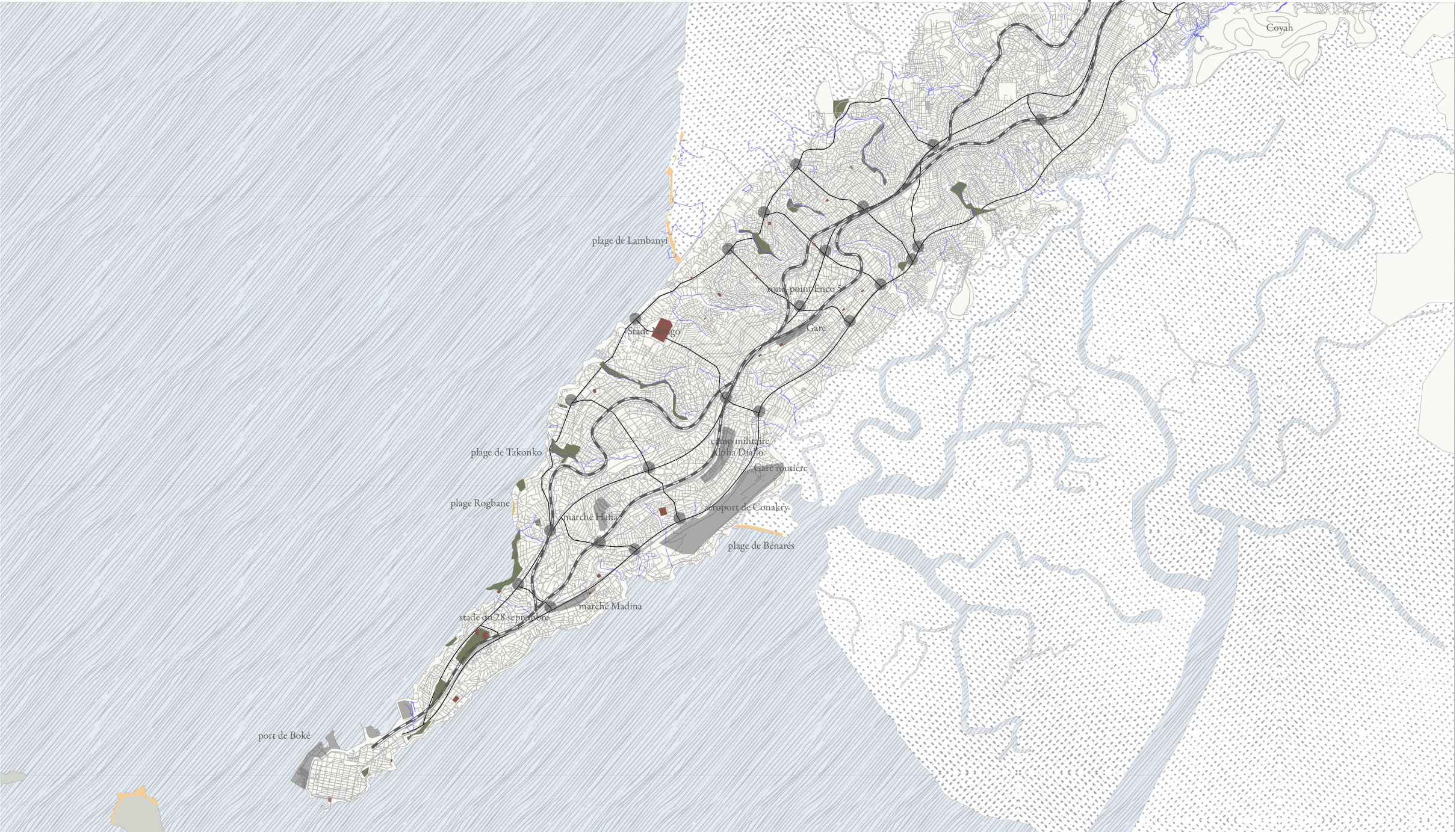
²⁵ Guinée 7.com, 2022

²⁶ Il existe des comités pour les marchés, pour les jeunes qui jouent au foot et un comité qui s'occupe de l'entretien des plages. Ces comités sont constitués d'habitants du voisinage ou de chef de quartier qui désirent valoriser ces espaces publics.

²⁷ Cartes 2 et 3

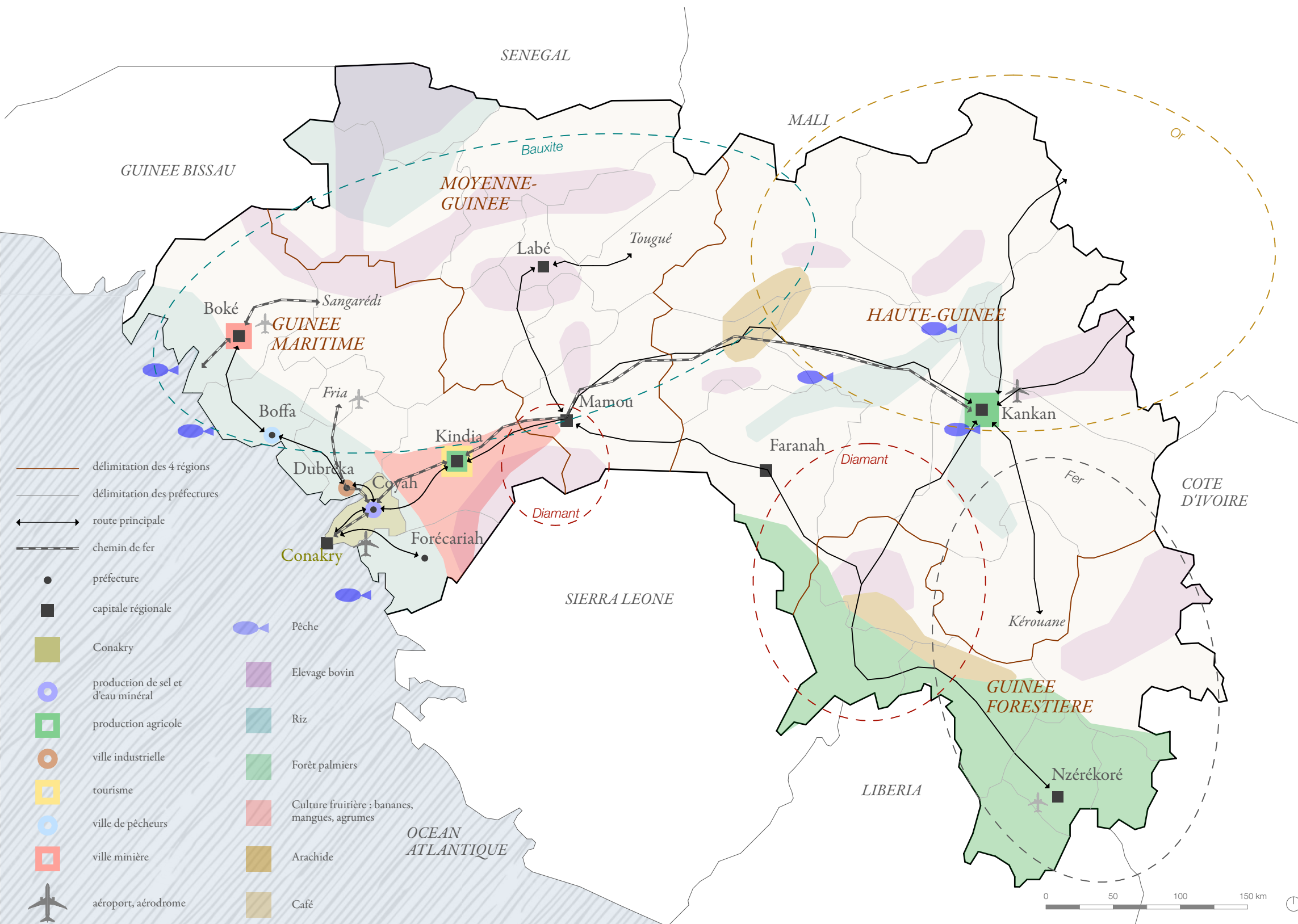
²⁸ Les Peules qui représentent 40% de la population, les Malinkés 30%, les Soussous 20% et les Forestiers 10%, selon le document du CGRA 2020 « *Guinée - la situation ethnique* »

²⁴ Projet Grand Conakry 2040, Ministère de la Ville et l'Aménagement du Territoire



- | | | | | | |
|---|------------------|---|-----------------|---|-------------------|
|  | cours d'eaux |  | rond-point |  | terrains de sport |
|  | courbe de niveau |  | infrastructures |  | plage |
|  | route principale |  | espaces verts | | |
|  | chemin de fer | | | | |







PARTIE 2

Le terrain

Cette deuxième étape est consacrée au travail de recherche sur le terrain qui a permis d'effectuer une série de rencontres dans la population locale et de mieux comprendre les organisations des communautés dans l'espace public guinéen.

Comment vit-on l'espace public ?

*« Habiter la ville, c'est aussi créer et participer à une certaine culture.
À la cidadinité, conçue comme un privilège octroyé à une minorité, s'oppose l'invention
d'un rapport spécifique à l'espace et au voisinage. »
(Odile Goerg, 2006)*

III PARTIE 2 : *le terrain*

1 RENCONTRES

1.1 Les témoins

Dans le but de poursuivre les traces de la photo du match de foot, il a été judicieux de prendre contact avec les communautés témoins au jour le jour de toutes les activités retrouvées dans l'espace public. Pour ce faire, une première liste a permis de sélectionner un public cible potentiel, acteur formel ou informel de la vie urbaine de Conakry.

Pour les trois premiers sites d'études désignés²⁹, les vendeuses des commerces en bord de route, les chauffeurs de camions en provenance des villages, les chauffeurs taxis qui déplacent leurs clients dans toute la ville et artisans qui occupent les pourtours des voies de chemin de fer avec leurs petites entreprises ont été un premier choix de témoins à rencontrer. Concernant les trois derniers types d'espaces publics, les habitants des quartiers qui vivent directement le manque d'espace public et qui sont eux-mêmes les joueurs de foot que l'on peut retrouver dans les carrefours en fin de journée, ainsi que les propriétaires de terrains sont les témoins clés de la compréhension globale de l'organisation mise en place. À une échelle plus grande, les représentants des autorités étatiques peuvent apporter une vision macro des enjeux et des problématiques de la ville dans son entièreté.

Grâce à une première rencontre avec les voisins à Conakry, un rendez-vous avec le chef du quartier a rapidement pu s'organiser. Son rôle est de regrouper les besoins et doléances des citoyens et de les transmettre à la commune s'il ne peut résoudre les problèmes directement. Sa connaissance des activités au sein de chaque lieu a été une première porte d'entrée pour cibler au mieux les questions posées durant les témoignages.

²⁹Revoir les six types d'espaces publics exposés dans la conclusion de la partie 1

Après cette rencontre, trois niveaux de témoins à entendre se sont dessinés. Dans un premier temps, *les acteurs informels* et *les acteurs formels* sont les éléments clés pour expliquer l'organisation citadine, la dualité des utilisations et les tensions engendrées. Un troisième groupe de témoignages recherchés est celui des représentants des autorités qui sont censées travailler sur le développement urbain et routier.

Ces acteurs informels ont été, pour la plupart, rencontrés dans les rues du quartier de Lambanyi³⁰. Cette catégorie est majoritairement composée de femmes et de jeunes gens. Ces populations vulnérables dans le monde entier le sont plus particulièrement dans les régions où la pauvreté est fortement présente, comme ici en Guinée³¹. La situation des Guinéennes peut s'expliquer par une position de la femme comme premier pilier familial qui a le devoir de s'occuper du ménage, des enfants, des repas. Les jeunes filles qui restent souvent pour aider aux tâches ménagères ont moins de chance de finir des études et donc ont moins d'opportunité de travail. Elles sont donc bien souvent obligées de trouver un emploi sur les marchés dans la vente pour se faire de l'argent. Ces femmes, qui portent la responsabilité entière de la famille, sont confrontées à un manque de sécurité dans les espaces de vente, aussi bien dans les marchés qu'au bord des routes.

De leurs côtés, la jeunesse conakryka qui n'a pas la chance de pouvoir se rendre à l'école se retrouve à faire des petits jobs ou, pour les moins chanceux, se retrouve dans les rues. Cet espace ouvert sans infrastructures ni mobiliers urbains permettant de s'occuper ne propose pas d'alternative à leur errance journalière.

Les acteurs formels sont, quant à eux, témoins de la difficulté éprouvée pour trouver sa place dans les rues de la capitale. Grâce à leurs explications, il a été possible de remettre en perspective les témoignages précédents dans le but d'avoir une vision globale des activités.

Ces démarches de listing ont nécessité le cadrage en amont d'une zone d'action afin de ne pas se perdre dans la grandeur de Conakry. Pour des raisons de facilité d'accès aux espaces et pour s'entretenir aisément avec les riverains ne parlant pas français, il a été préférable de travailler dans le quartier hébergeant la concession familiale et dont les habitants sont issus de l'ethnie des Forestiers³², ce qui a facilité les rencontres et la traduction en guéréz.

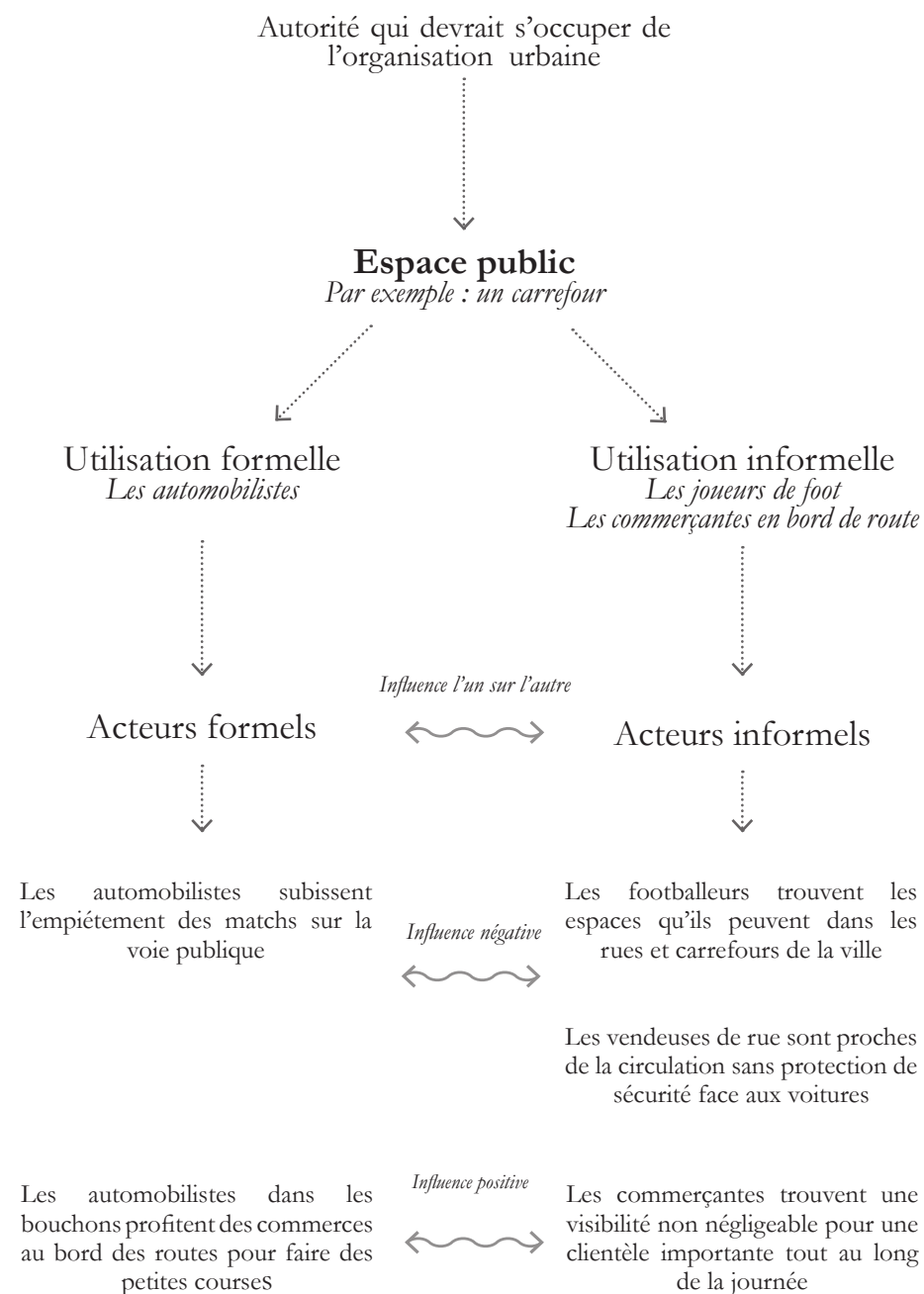
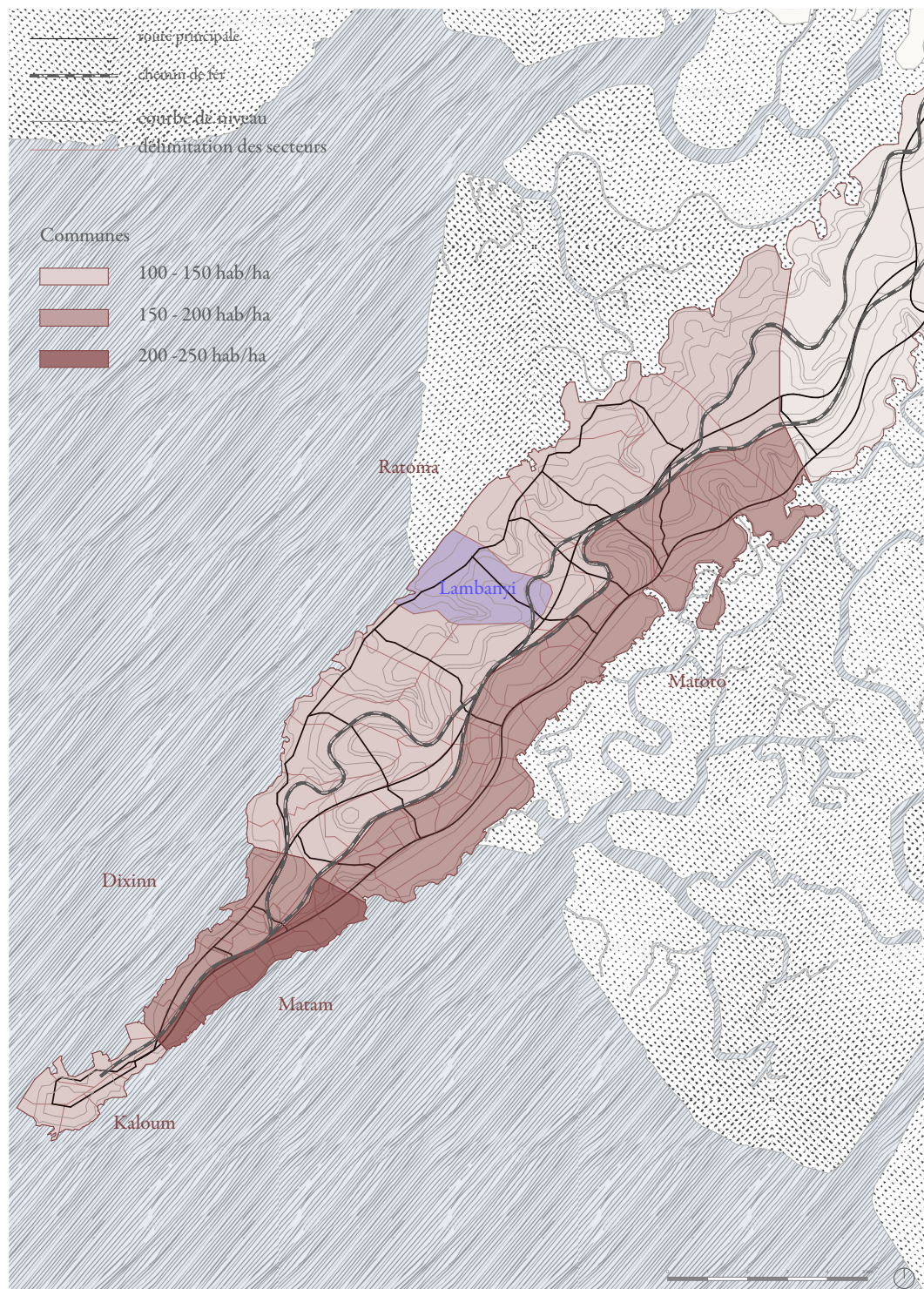
Avant le départ pour la Guinée, un premier transect au travers de Lambanyi avait été tracé afin de faire sortir un échantillon des six types d'espaces publics présents dans la ville. Par la suite, les témoins ont chacun décrit des lieux qu'ils utilisaient régulièrement, ce qui a permis de préciser le cheminement du transect.

Les notes et enregistrements effectués lors de rencontres sur le terrain ont apporté les informations nécessaires pour réaliser des synthèses regroupant les explications sur la vie à Lambanyi.

³⁰Quartier de la commune de Ratoma qui sera décrit plus précisément dans la *Partie 3*.

³¹Notion développée dans le rapport des vulnérabilités urbaines à Conakry publié par Médecin Sans Frontières en 2012

³²Ethnie chrétienne qui vient principalement de la région de la Guinée forestière et dont le dialecte principal est le guéréz et qui vit majoritairement à Lambanyi



Rencontres : Acteurs informels



Mamie
Vendeuse de riz
Habitante de Lambanyi

Image 9 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Tonhon
Vendeuse
Habitante de Matoto

Image 10 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Image 11 : Déchets du marché. Agathe Studer, avril 2022



Image 12 : Échoppes en bord de route. Agathe Studer, avril 2022



Image 13 : Foot dans la rue. Agathe Studer, avril 2022



Image 14 : Marché en bord de route. Agathe Studer, avril 2022

Dans le but d'avoir des récits complémentaires, il a été préférable de rencontrer une vendeuse à différents lieux. Mamie et Tonhon ont chacune décrit la vente de nourriture ou de vêtements comme leur seul revenu. Elles ont choisi de vendre au bord des rues de façon à être le plus visible possible pour les passants. De plus, les places dans les marchés ne sont pas faciles à avoir³³. Les clients peuvent être réguliers ou de passage, mais ils sont en majorité des automobilistes qui n'ont pas le temps, ou l'envie, de s'arrêter au marché. Malgré leur conscience du danger potentiel dû à la proximité avec la route, elles ne quitteraient cet espace sous aucunes conditions. De plus, cet emplacement leur permet d'avoir un poste de travail non loin de chez elles pour éviter une dépense supplémentaire dans un transport.

Tout au long des discussions, les deux femmes ont pu décrire les conditions dans lesquelles elles travaillaient. Certaines échoppes sont construites par la commune et sont faites de béton, alors que celles construites par les commerçants eux-mêmes sont souvent faites avec du bois réutilisé. Cependant, contrairement aux échoppes au bord des carrefours, celles le long des routes possèdent l'espace requis pour installer une toiture en tôle.

La communauté des commerçants a réussi à mettre en place des solutions rapides à une problématique récurrente, celle du manque de place et du besoin de travailler. Mamie et Tonhon sont, dans l'ensemble, satisfaites des démarches entreprises par le quartier pour leur permettre d'exercer leur métier.

Entre deux ventes du plat de riz en sauce, proposé ce jour là au stand de Mamie, elle prend le temps de parler du sentiment d'insécurité qu'elle ressent le soir venu, quand il manque un éclairage dans la rue³⁴. Elle ajoute aussi que les voitures passant rapidement aux heures de pointe, sont responsables de différents accidents avec les piétons qui n'ont pas d'autres choix que de marcher sur la route³⁵.

Synthèse de la rencontre avec les vendeuses:

- + L'organisation des commerces au bord des routes, dans les coins des carrefours et autour des rond-points sont des endroits stratégiques pour atteindre le plus de clients.
- + La communauté présente dans les points de vente est très soudée, tout le monde se connaît et veille les uns sur les autres.
- - Les espaces dédiés à la récupération des déchets sont peu, voire totalement, inexistants.
- - Les rues mal éclairées ne sont pas sécurisées.
- - La proximité avec la route peut être dangereuse.
- - Il n'y a pas ou peu d'infrastructures pour gérer les fortes eaux de pluies³⁶.

³³Le chef de quartier et le comité responsable des marchés attribuent les places de ventes. Chaque preneur doit payer une redevance mensuelle, le contrat est valable aussi longtemps que le preneur paie. Il y a donc des listes d'attente pour les demandes non traitées.

³⁴L'électricité est présente la majorité de la journée, mais il arrive souvent qu'elle soit coupée 1 ou 2 heures par jour. De plus, pas toutes les rues sont équipées de lampadaires, ce qui permet aux bandits de se cacher.

³⁵Les échoppes prennent la place sur les trottoirs, ce qui oblige les piétons à marcher sur la route.

³⁶En une année, il peut pleuvoir jusqu'à 4m sur les côtes, presque entièrement durant la saison des pluies, de mai à octobre.

Rencontres : Acteurs informels



Image 15 : Témoins. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 16 : Chemin de fer. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 17 : Chemin de fer. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 18 : Chemin de fer. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 19 : Chemin de fer. *Agathe Studer, avril 2022*

Durant la visite du chantier de l'architecte Gamy Akess, le maçon sur place a fait parler de son fournisseur en briques installé au bord des rails de train non loin de là. Niakoy possède une entreprise qui s'occupe de fournir en brique de ciment les chantiers de la ville. Le ciment provient des centrales de production au nord de Conakry ou de Kankan. Il s'est installé, comme beaucoup d'autres, au bord des chemins de fer car l'espace vacant permettait d'y aménager une petite construction pour la production de briques. Ces espaces un peu éloignés des habitations, laissent aux ouvriers la possibilité de faire du bruit et la proximité avec la route permet de faire venir les camions plus ou moins facilement. Le train ne passant pas de manière régulière³⁷, Niakoy peut s'installer au plus proche des voies tout en faisant attention de ne rien y laisser.

Durant l'interview, quelques habitants du quartier sont passés aux abords de la fabrique, les voies ferrées sont devenues un chemin permettant de rejoindre les grands axes à travers le quartier sans être sur la route.

Synthèse de la rencontre avec les ouvriers :

- + L'emplacement permet de ne pas être dans la densité des habitations
- + La communauté de toutes les petites entreprises présentes dans le même quartier
- - Les déchets laissés sur place par les entreprises et les riverains
- - Les voies ferrées mal éclairées ne sont pas sécurisées
- - La proximité avec le train est dangereuse
- - Il n'y a pas ou peu d'infrastructures pour gérer les fortes eaux de pluies

³⁷ Il y a quelques années un train pour les habitants circulaient deux à trois fois par jours, mais l'ancien président, sous pression de certains lobby des taxis, a fermé les gares en ville. Pour l'instant, il n'y a que des trains chargés de marchandises qui traversent Conakry à fréquence irrégulière dans la semaine.

Rencontres : Acteurs formels

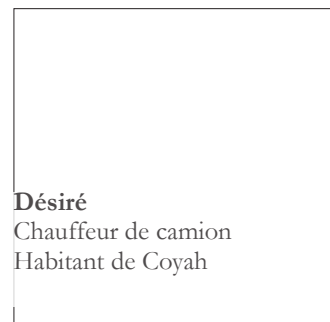


Image 20 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022

Image 21 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Image 22 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022

Image 23 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022

Image 24 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Image 25 : Passage des piétons sur la route. Agathe Studer, avril 2022



Image 26 : Circulation des véhicules. Agathe Studer, avril 2022



Image 27 : Circulation des véhicules. Agathe Studer, avril 2022



Image 28 : Trottoirs libres. Agathe Studer, avril 2022

Durant la discussion avec Mamie (la vendeuse), trois écolières ont participé à la conversation. Puis, quelques jours plus tard, durant le rendez-vous fixé, elles ont chacune donné leur avis sur les espaces publics dans leur quartier, toutes se rejoignant sur le fait qu'il y avait un grand manque de lieux où elles pouvaient rencontrer des copines après les cours. En général, elles se retrouvent principalement à la plage et au terrain Russal quand il y a des matchs. Martine, la plus jeune, a parlé de son souhait d'avoir plus d'espace pour se promener, les routes et chemins ne se prêtant pas à cette activité. Sur la question des modes de déplacements, elles ont toutes les trois été d'accord que le transport le plus utilisé était le taxi-moto, car à cause de la forte circulation et le peu de trottoir, il n'était pas agréable de marcher le long des routes.

Pour Lucie et Marie, un espace public se définit par un lieu où il est possible de faire plusieurs choses au même endroit, rencontrer ses amis tout en allant faire des courses et se promener. Les jeunes filles avaient déjà toutes assisté à au moins un événement sur l'espace public, bloquant ainsi la circulation. Que ça soit un match de foot ou un mariage, elles trouvent la situation presque normale, si l'on prend en compte le fait qu'il n'y a pas d'autres endroits où aller. Pour elles, il faudrait plutôt s'interroger sur la mixité de toutes les utilisations possibles en un seul lieu.

Nestor, un des chauffeurs taxi-moto qui prend des clients au bord du carrefour du Centre Commercial, décrit la situation dans son espace de travail comme problématique. Il n'y a pas réellement de zone délimitée pour l'attente de passagers, les conducteurs patientent au bord des carrefours à proximité des marchés ou des centres fortement fréquentés. En général, les chauffeurs routiers de passage en ville, comme Désiré, sont assez satisfaits par les aménagements des stands de vente en bord de route. Il n'est pas obligé de s'arrêter trop longtemps pour acheter une petite collation lors de ses déplacements, même s'il est conscient de la problématique avec les piétons et les vendeurs. Pour lui, les motos et katakatas³⁸ sont plus dangereux, car ils roulent vite et zigzagent entre les voitures.

Synthèse des rencontres avec les écolières :

- Les jeunes vont principalement à la plage, au terrain Russal et à l'espace des jeunes pour se retrouver alors que les moins jeunes vont plutôt au centre commercial et aux motels
- + Elles se sentent en sécurité dans les rues
- + La plage est le lieu préféré des jeunes
- - Les rues et routes ne sont pas adaptées pour se balader
- - Il manque d'espace pour se rencontrer entre amies
- - Le marché est trop petit pour tout le quartier
- - Il manque des terrains pour jouer

Synthèse des rencontres avec les chauffeurs :

- + Les commerces au bord des routes sont très utiles pour se procurer rapidement tout ce que l'on veut
- + Ces commerces amènent une clientèle pour les taxis
- - Les zones d'attente pour les taxis ne sont pas réellement déterminées
- - A la saison des pluies, l'eau sur les routes rend difficile la circulation
- - Il faut faire attention aux piétons sur les routes

³⁸ Sorte de «touk-touk» africain

Rencontres : Acteurs représentant les autorités



Image 29 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Image 30 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



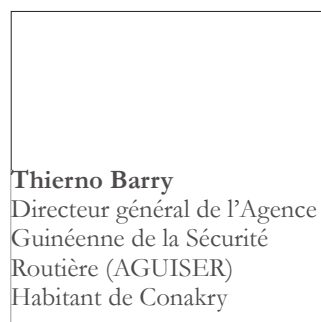
Image 31 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Image 32 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Image 33 : Témoins. Agathe Studer, avril 2022



Lors de la rencontre avec le chef de quartier, différents intervenants étaient présents. Il est coutume en Guinée de réunir les personnes influentes du village, en l'occurrence de Lambanyi, pour délibérer et discuter des projets à venir. Cette table ronde a permis de déterminer une série de besoins rapportés à monsieur Bangoura qui raconte qu'« il y a un besoin d'espace pour le marché, une partie est en litige avec un propriétaire. Pour les jeunes il faudrait un complexe comme la Maison des Jeunes (aujourd'hui vendue à un privé) et les infrastructures ne sont pas faites comme il faudrait. Les jeunes sont partout dans les rues et les carrefours pour jouer ou traîner, il leur faut un espace culturel adapté à leurs besoins. Vraiment ces espaces existants ont besoin d'être retravaillés, sinon les gens vont ailleurs et se mettent n'importe où. Ça crée des problèmes et des tensions dans la communauté, les lieux existants ne répondent pas aux volontés et ne sont pas sécurisés comme il faut³⁹. » Ce dernier a précisé également qu'il existait un plan d'aménagement pour le quartier, malgré cela sur les nombreuses prévues seuls six infrastructures⁴⁰ ont été réalisées et dont deux parcelles ont été vendues à des privés.

Durant la discussion, Monsieur Jules Loua a mis en avant la problématique des propriétaires qui ne font que construire des logements sur le terrain sans consulter la commune et que de toute façon la population faisait elle-même le plan de quartier. En présentant l'indice de départ, toutes les personnes présentes ont exprimé leur mécontentement face aux joueurs de foot clandestins, chacun a raconté une anecdote d'une altercation, peu violente, avec des jeunes devant chez eux lorsqu'ils tentaient de passer en voiture pendant le match.

Pendant la prise de contact avec Monsieur Barry au Ministère de la Sécurité Routière, ce dernier a expliqué les démarches que l'État essaie de mettre en place pour supprimer les commerces en bord de route, sans réussite car les vendeuses et vendeurs ne veulent pas perdre leur visibilité. Pour eux, ces commerces empiètent sur les trottoirs et les routes, ce qui déplacent les piétons sur la route proche des voitures. Les chocs sont fréquents, même si non mortels en raison de la vitesse réduite des véhicules. Cependant, les récentes campagnes d'installation de feux de circulation et de passages piétons ont permis de réduire une partie de ces carambolages, en tout cas dans les carrefours.

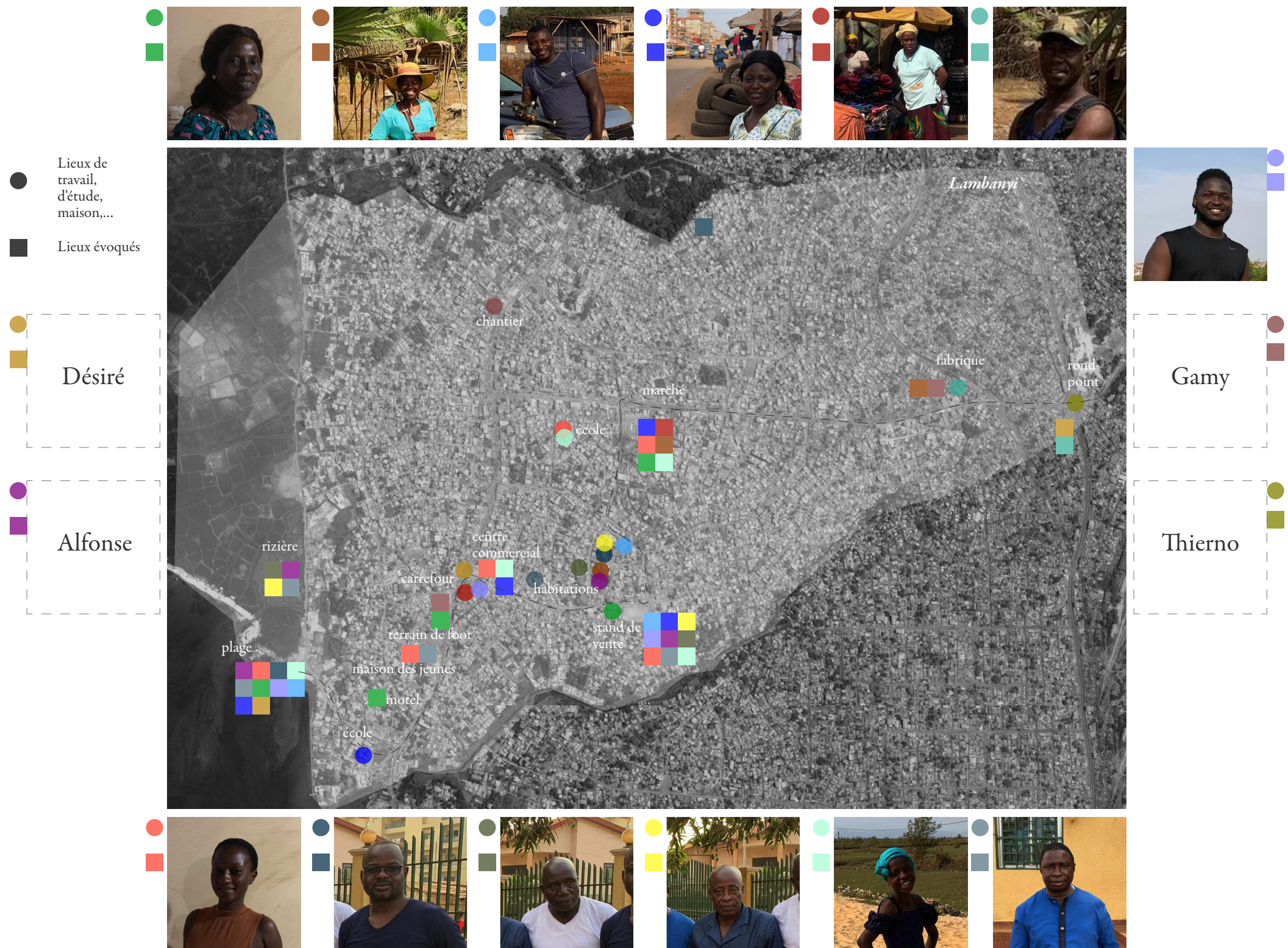
Par la suite, l'architecte Gamy Akess a pris le temps de converser sur sa vision des l'urbanisme à Conakry. Pour lui, une des problématiques réside dans le fait que Conakry a toujours été le centre névralgique du pays et que pour réussir il faut y travailler. Les Guinéens de partout s'y installent et la ville ne se désengorge donc jamais.

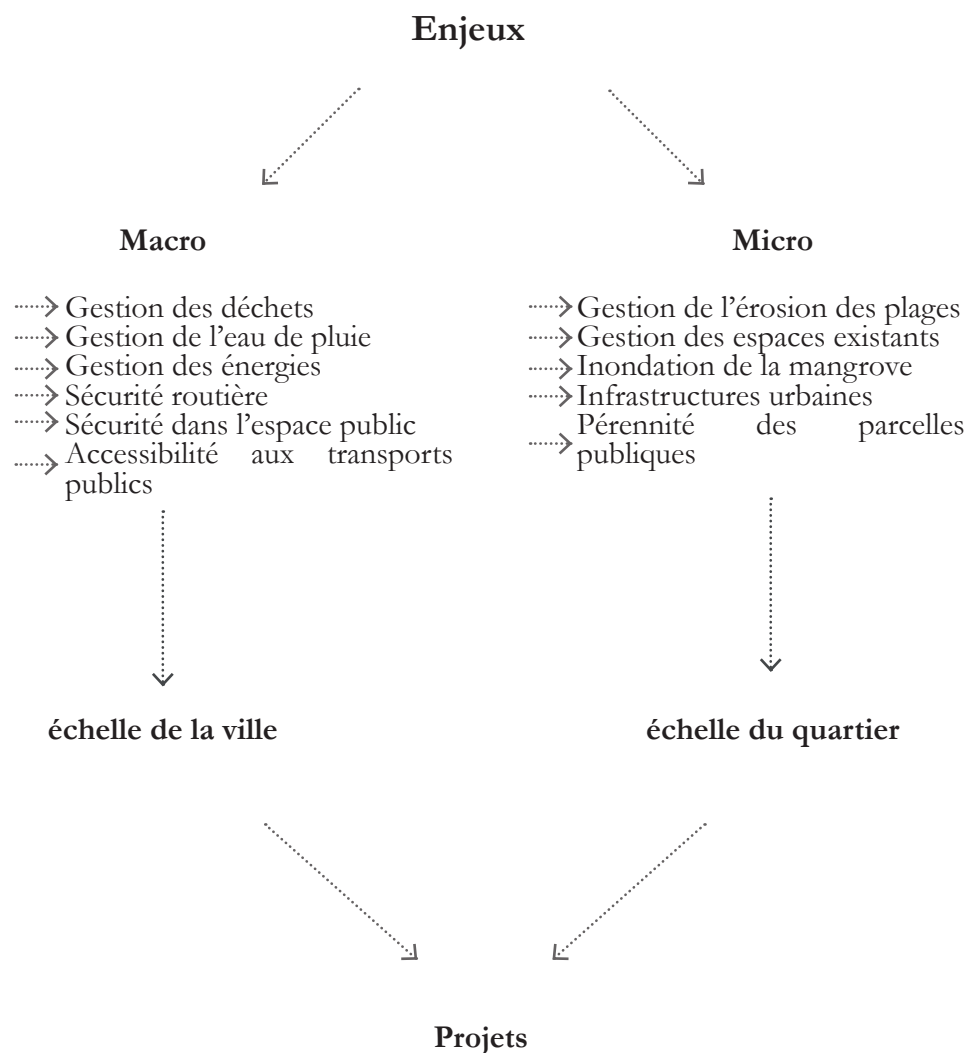
Synthèse des rencontres :

- + La vie dans ce quartier est agréable
- - Les plans de quartiers ne sont pas respectés
- - Les espaces existants sont menacés
- - Le marché est trop petit pour tout le quartier
- - La plage est un site menacé par l'Homme et par la nature

³⁹ Discours tenu par Monsieur Bangoura lors de la rencontre au mois du 01.04.2022 à Lambanyi

⁴⁰ Les terrains de foot, des écoles et le marché. C.f. la retranscription des témoignages en annexe.





1.2 Les enjeux

Les témoignages entendus à Conakry ont permis de déterminer un transect au travers du quartier reliant entre eux des espaces libres, à potentiels et problématiques. Ce cheminement passe par des utilisations spécifiques du terrain, comme les marchés et les terrains de football et par des points de croisement entre les axes de grands flux et les axes de voiries menant aux habitations. Le caractère particulier du positionnement des espaces le long des axes routiers majeurs qui traversent la ville, amène une dualité des enjeux de projet : Conakry vit à deux vitesses complémentaires, la dimension de travail et de l'acheminement des ressources dans toute la ville et la dimension de l'habitant qui s'organise avec les moyens du bord de façon informelle. Afin, d'être le plus pertinent tout en innovant, les projets de chaque espace doivent répondre à la problématique à l'échelle macro et micro.

La synthèse de tous les entretiens permet de faire ressortir une information en particulier: chaque lieu est utilisé en majorité par un groupe social. Les marchés et commerces au bord de route sont presque tous tenus par des femmes, qui sont culturellement responsables du maintien du ménage et s'occupent autant de faire les courses pour le repas que de vendre des marchandises (légumes, fruits, vêtements ou autres). En parallèle, les rues et routes sont occupées la plupart du temps par des jeunes hommes qui jouent au football ou qui sont chauffeurs de taxis (voitures et motos). Les enjeux et leurs réponses devront donc prendre en compte les différentes communautés présentes sur place pour les intégrer.

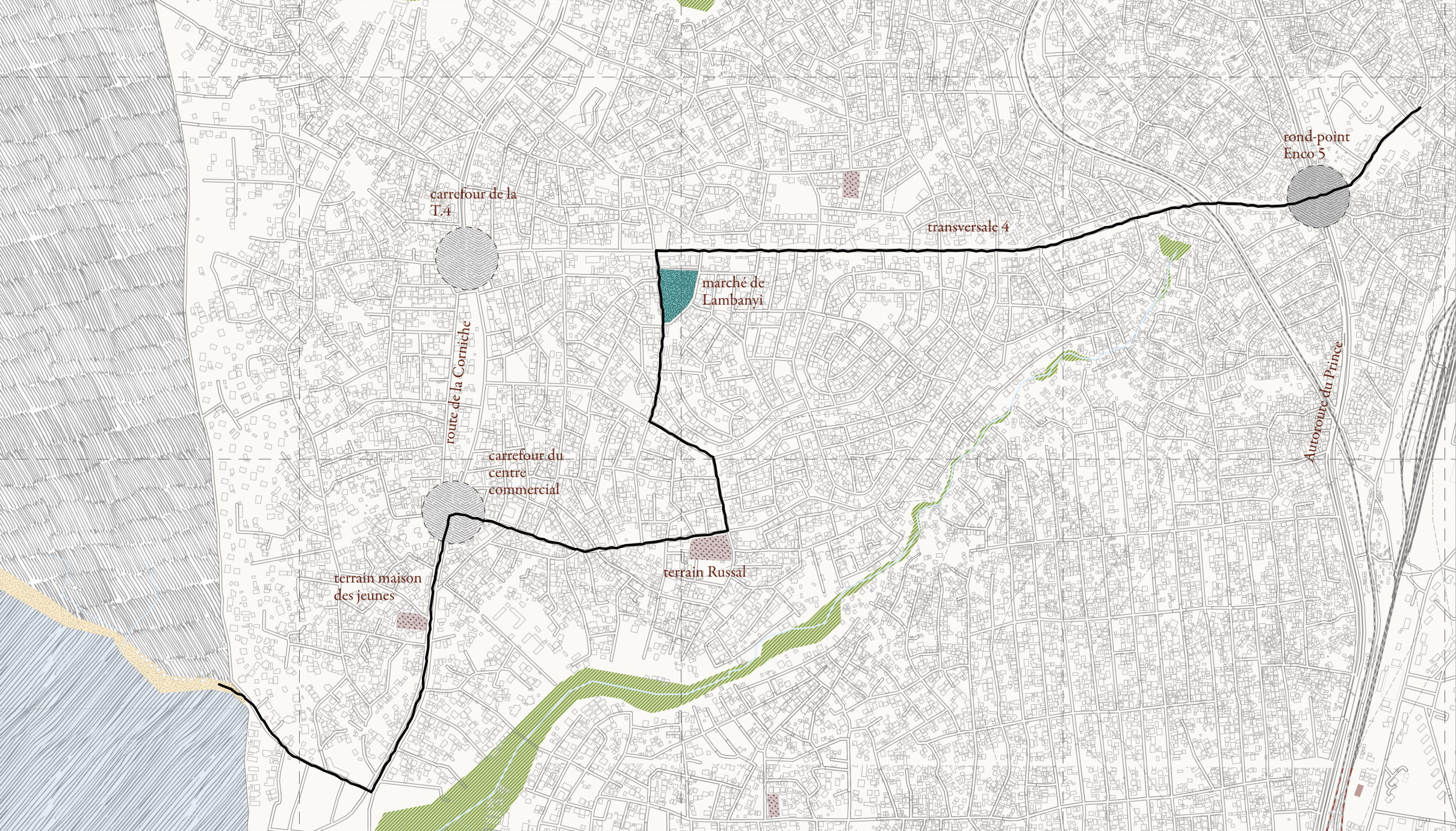
De plus, lors de la discussion avec le chef de quartier les besoins suivants sont ressortis: un complexe pour la jeunesse, des marchés mieux structurés et le réaménagement de la plage (principalement utilisée par des jeunes gens, hommes et femmes). La mise en parallèle des synthèses des témoignages permet de mettre en lumière une série d'enjeux globaux récurrents, tels que la gestion des déchets et de l'eau de pluie. Puis, d'autres enjeux, plus spécifiques à un lieu, appellent des réponses précises au cas par cas.

2 CONCLUSION

2.1 Un transect se dessine

Chacune des personnes interrogées, en fonction de son âge, son genre et son métier a décrit un ou plusieurs lieux en particulier. Mis bout à bout, ces emplacements dessinent un nouveau tracé dans le secteur et représentent un échantillon complet des six espaces sélectionnés dans les chapitres précédents. Ce transect permet de traiter spécifiquement un lieu en tant que projet-pilot d'une démarche qui pourrait être transférée et adaptée à toute la ville. Cette étape à court terme s'inscrit dans un développement plus large et réparti dans le temps. Par la suite, les conclusions sur le fonctionnement des projets à l'échelle du quartier pourra être adapté et intégré à d'autres communes, pour dans un troisième temps, se planifier dans toute la ville.

L'objectif de ce chapitre, qui était de comprendre comment s'est adaptée la population et comment fonctionnent ces espaces publics, a pu être remplie grâce aux témoignages. La problématique de départ, le manque d'infrastructures publiques, a été intégrée par les Conakrykas, ils proposent des solutions provisoires et résilientes à l'insuffisance urbaine.



- | | | | | | |
|--|------------------|---|-------------------------|--|-----------------------------------|
|  | tranchet |  | carrefour et rond-point |  | marché |
|  | chemin de fer |  | rizière |  | terrain de foot |
|  | courbe de niveau |  | plage |  | zone verte en bord de cours d'eau |



PARTIE 3

Le croisement

Cette dernière étape compile les éléments théoriques et la réalité du terrain pour proposer une valorisation des organisations des communautés locales tout en poussant l'exploitation du potentiel de chaque lieu. Les enjeux déterminés seront traités pour répondre au mieux à tous les besoins.

Comment valorise-t-on les utilisations informelles dans l'espace public ?

*« To move forward, people need to be inspired : they need buildinds that enhance their creativity and push them tot take their future into their own hands. »
(Francis Kéré, architecte et gagnant du prix Pritzker 2022)*

IV PARTIE 3 : le croisement

1 LAMBANYI

1.1 La présentation du quartier

Le territoire de Conakry étant vaste et les typologies citées pouvant se retrouver dans toutes les communes de la ville, il était important de choisir un site délimité dans une zone afin de traiter au mieux toutes les possibilités de projet pour un espace type. La commune de Ratoma⁴¹ regroupe des quartiers en développement urbains aux habitats spécifiques et possèdent un panel varié d'espaces différents. Les dix-neuf quartiers qui composent la commune, regroupent tous une ethnie en particulier. Le choix d'un espace de travail s'est déterminé dans le but de se rendre le plus facilement possible sur le terrain et de pouvoir converser avec la population. Lambanyi étant habité par une majorité de Forestiers la barrière de la langue n'a pas été un problème.

Avec une densité de 113 habitants par hectare, Ratoma est la commune la moins dense de Conakry⁴². Ici, les habitations se composent d'habitats précaires «*évolutifs récents*» ou «*spontanés*»⁴³. Dans cette zone, les différents plans de développements urbains n'ont bien souvent pas été respectés ni même consultés avant toute construction sur un terrain. Comme le chef de quartier a pu l'expliquer, «*aucun propriétaire ne s'intéresse à savoir s'il y a un plan défini pour le quartier et quels sont les besoins en espaces publics, il ne veut que construire des logements pour les louer au meilleur prix*»⁴⁴.

⁴¹ c.f. la carte des communes de Conakry en page 38.

⁴² *Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry*, 2020. Cependant les chiffres ne disent pas le nombre d'habitants par quartier.

⁴³ Comme expliqué dans le rapport, les habitats précaires évolutifs récents sont des logements construits par des promoteurs qui veulent mettre le plus de logements possibles sur une parcelle. En général, ces lotissements sont sommaires et non-officiels. Concernant les habitats précaires spontanés, ils sont déterminés par des habitations précaires aménagées par les habitants, en général difficile d'accès, aucune intervention de l'État n'a eu lieu dans ces quartiers. Notion d'habitats précaire développée dans l'*Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry*, 2020

⁴⁴ Entretien du mois d'avril 2022 avec Jean Bangoura, chef de quartier de Lambanyi

Concernant les matérialités présentes sur place, la majorité des constructions d'habitats «*évolutifs*» sont faites en briques de ciment crépis couronnées d'une toiture en tôle reprenant la forme de tuiles et peuvent monter sur un voire deux étages, en fonction des moyens du propriétaires. Les logements «*spontanés*» sont, quant à eux, réalisés avec des matériaux issus de la récupération, ils sont souvent en briques ou en bois surmontés par une toiture en tôle, de plein pied sur la rue.



Image 65 : Habitat évolutif. Agathe Studer, 2022



Image 66 : Habitat spontané. Agathe Studer, 2022

Lambanyi est délimité par des frontières physiques telles que deux petits ruisseaux au nord et au sud, les rizières à l'ouest et l'autoroute du Prince à l'est.

1.2 Les sites potentiels du quartier

En plus de ces caractéristiques avantageuses pour les rencontres, Lambanyi englobe toute une panoplie variées des six espaces publics. Passant par les plages, les terrains de foot et les voies de chemin de fer, le quartier permet de travailler sur une zone tous les projets de façon spécifique et à la fois complémentaire.

Les carrefours sont des lieux de rencontre du quartier face à la ville entière. Les trois grands axes, qui amènent les travailleurs dans le centre ville, font objet d'un dense trafic automobile créant de grands bouchons. Les commerçants y voient une clientèle facile et se déplacent vers elle sur les bords de route, prenant ainsi la place des piétons sur les quelques trottoirs des voiries et se mettant dangereusement proches de la circulation. De plus ces espaces ouverts n'étant pas occupés par des infrastructures lourdes, ils deviennent des lieux potentiels pour des organisations publiques sur les routes, tels que les matchs de football et les réceptions de mariages.

Les ronds-points constituent un croisement important pour les échanges entre déplacements privés des habitants et convois de fournitures venant des régions annexes. Se trouvant aux intersections entre les routes transversales et les autoroutes, ils servent de point de distribution pour tous. Au même titre que les carrefours, les bords des ronds-points sont occupés par des commerces et des zones d'attente pour les taxis-motos.

Les voies ferrées serpentent à travers la ville et, lorsqu'elles sont en fonction, permettent de transporter autant des minerais venant des régions de Basse Guinée que des personnes désirant se rendre rapidement dans le centre. Après quelques problèmes politiques, les

trains ne circulent plus beaucoup depuis quelques années, laissant ainsi les rails non entretenus au bord des lotissements. Elles sont utilisées par la population comme chemin piétonnier dans les quartiers car moins dangereux que la route. Afin d'éviter tout accidents, le train circule très lentement en utilisant très fréquemment l'avertisseur sonore. Ces espaces ont été récupérés par des artisans et ouvriers pour y installer leurs entreprises de production de matériaux de constructions notamment. Le manque de surveillance des autorités, d'infrastructures sécurisées et de poubelles pour les déchets, contribuent à rendre les voies de chemin de fer insalubres et dangereuses.

Les plages sont devenues un espace tenu par une organisation liée au chef de quartier qui donne des espaces à des privés qui s'occupent d'aménager des petites buvettes ou des boîtes de nuit en plein air. De plus, des groupes sportifs viennent s'entraîner en fin de journée. Cet espace est très convoité par la jeunesse. Cependant, les témoins interviewés ont soulevé la problématique de la montée des eaux qui oblige les infrastructures à reculer chaque année en raison de l'étendue de sable plus étroite.

Les marchés sont regroupés dans quelques lieux de la ville, les commerçantes (les stands sont principalement tenus par des femmes) voulant vendre à une clientèle composée des habitants du quartier qui font leurs courses pour les repas, se retrouvent toutes au même endroit. L'espace dédié au marché étant trop petit, ces femmes s'installent sur chaque bout de parcelle disponible jusqu'à empiéter sur une propriété privée ou carrément sur la route. C'est le cas notamment ici, au marché de Lambanyi, où une partie du marché se trouve sur un terrain privé, ce qui entraîne des conflits avec le propriétaire.

Les terrains de foot à Lambanyi ont des statuts bien distincts, d'après le chef de quartier, Jean Bangoura, le stade Russal a été construit sur un terrain libéré pour l'occasion, alors que le stade de la maison de jeunesse est un espace privé occupé par les jeunes et dont le propriétaire n'a pas su le récupérer. Cependant, monsieur Bangoura a précisé qu'aucune infrastructure n'a été installée sur aucun des terrains, ce qui les rend peu attractifs pour le public. La question se pose alors de la durée dans le temps de ces espaces menacés par les densifications du quartier.

2 LES TYPOLOGIES DES ESPACES PUBLICS

2.1 Le catalogue

Après avoir analysé et digéré les données récoltées dans les chapitres précédents, six différentes typologies d'espaces publics se démarquent dans le territoire urbain et pourraient être divisés en deux catégories : les utilisations circonstancielles et les « mal exploitées », c'est-à-dire les espaces dont les infrastructures ne sont pas construites ou dont les terrains étaient initialement privés.

La première catégorie énoncée regroupe des utilisations circonstancielles, plus ou moins occasionnelles, tels que **les carrefours**, **les rond-points** et **les abords des chemins de fer**. Ces espaces ont une fonction de base liée une infrastructure à l'échelle de la ville, comme les routes ou autoroutes menant jusqu'au centre et les voies du train, qui raccordent les régions agricoles et minières à Conakry. Il est intéressant de noter que cette catégorie n'a pas souvent été évoquée lors des interviews avec les habitants du quartier,

qui ne les utilisent qu'à certaines occasions et qui privilégient les espaces accessibles à pied sans trop de circulation. Seuls les directeurs généraux rencontrés au ministère du transport ont parlé en priorité des routes et des voies ferrées.

La deuxième catégorie d'espaces publics regroupe les lieux existants et dédiés à une utilisation commune, souvent permanente, où il manque des infrastructures adéquates et où l'emplacement n'exploite pas tout son potentiel. C'est le cas notamment **des marchés**, **des plages** et **des terrains de sports** qui peuvent être aménagés sur des parcelles privées ou qui n'ont pas tous le mobilier qui permettraient une utilisation agréable pour tous. Ce sont ces emplacements qui ont été cités en majorité dans les différents interviews et discussions avec la population locale de Lambanyi ainsi qu'avec le chef de quartier. Leurs priorités d'interventions portent sur le besoin d'asseoir leurs emplacements dans le terrain pour ne pas être délogés ou engloutis par de nouvelles habitations.

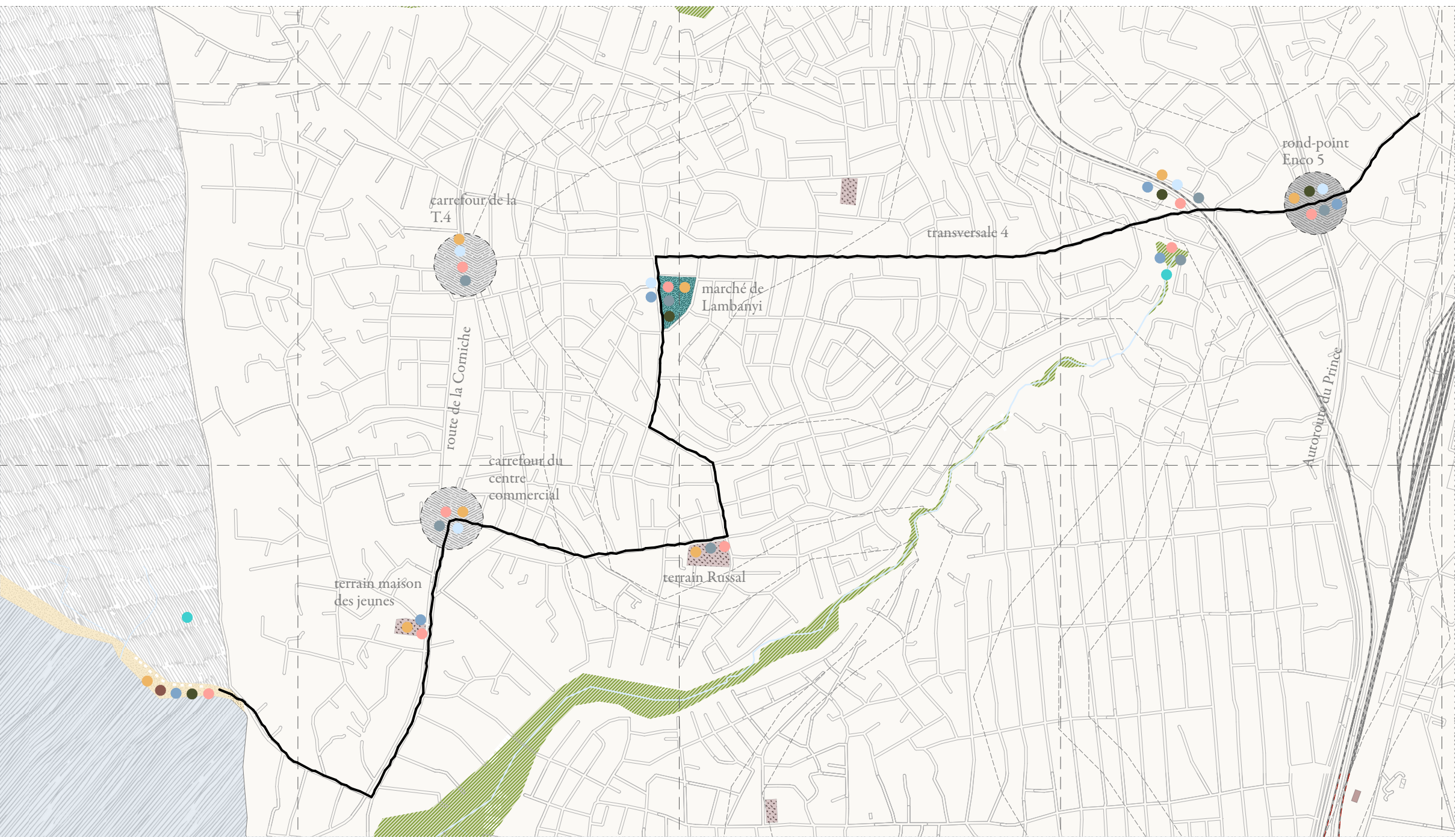
Grâce aux éléments théoriques, aux témoignages qui ont servi à l'élaboration du tableau des enjeux et au traçage du transect, il a été possible de réaliser une série de propositions de projets pour chaque typologies présentes dans le catalogue. Les projets essaient de développer des réponses pour l'échelle macro et micro en même temps, afin de valoriser les aménagements informels existants, mis en place par la population, tout en pérennisant le peu de lieux dédiés au public.

Afin d'analyser toutes les zones de la même manière, une charte méthodologique a été mise en place. Tous les espaces sont décrits à travers le même prisme pour pouvoir les comparer au mieux. Une fois les analyses terminées, les enjeux sont mis en évidence pour définir les plus récurrents et imaginer une manière répondre à plusieurs d'entre eux en même temps. En s'inspirant des aménagements urbains présents, nous pouvons déjà diagnostiquer que la gestion des eaux et la gestion de la sécurité routière peuvent être développées ensemble. Au même titre que la gestion des déchets et le manque d'infrastructures urbaines peuvent se rencontrer sur le développement d'un mobilier s'adaptant à l'espace disponible et qui se retrouve sur tous les projets, dans un souci de continuité urbaine des interventions.

A une échelle plus large, les enjeux couvrant un questionnaire sur la ville en entier s'accrochent aux infrastructures existantes, comme le train. Leur position⁴⁵ sur le transect permet de réfléchir collectivement à une solution regroupant plusieurs enjeux ensemble.

Chaque fiche technique du catalogue décrit un espace public en trois phases : l'analyse, le scénario et le projet. Le même modèle d'analyse est appliqué à tout les éléments pour les traiter de manière similaire. Puis, une première esquisse en coupe permet de démontrer les manques et les potentiels solutions trouvées pour imaginer les projets qui eux travaillent principalement sur l'intégration des activités informelles dans le paysage urbain en valorisant les installations existantes. Les constructions cherchent à apporter des solutions aux enjeux définis grâce à des interventions ponctuelles, ou non, sur l'ensemble du transect.

45 C.f. carte 6





CATALOGUE

1. Les modules :

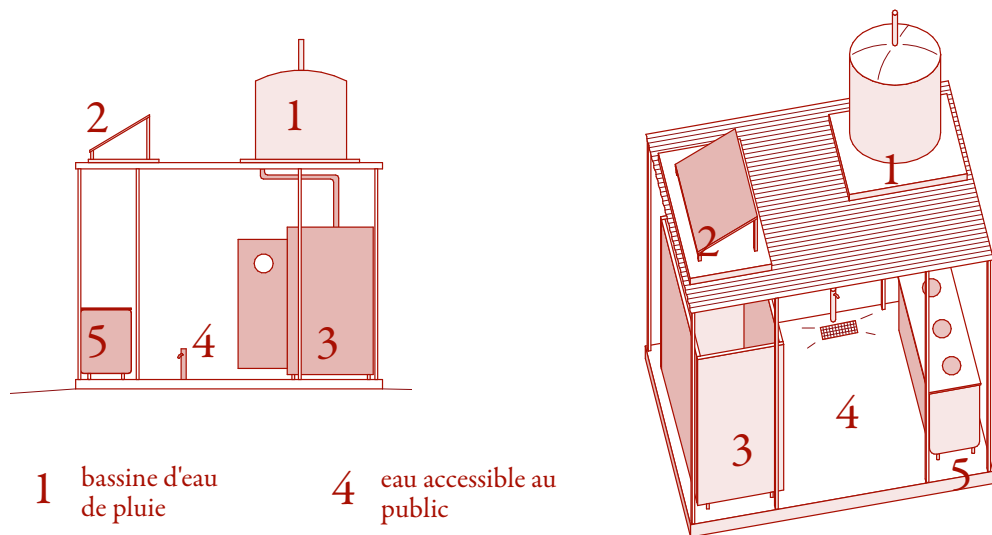
- Mobilier urbain
- Mobilier «aquatique»
- Mobilier énergétique
- Mobilier spécifique

2. Les utilisations circonstanciées :

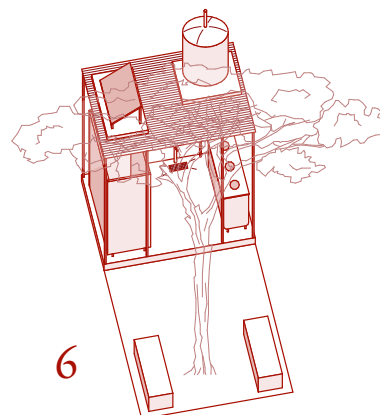
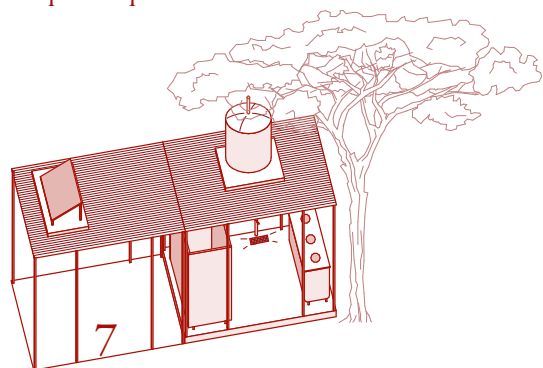
- Les carrefours
- Les ronds-points
- Les voies de chemin de fer

3. Les utilisations mal exploitées :

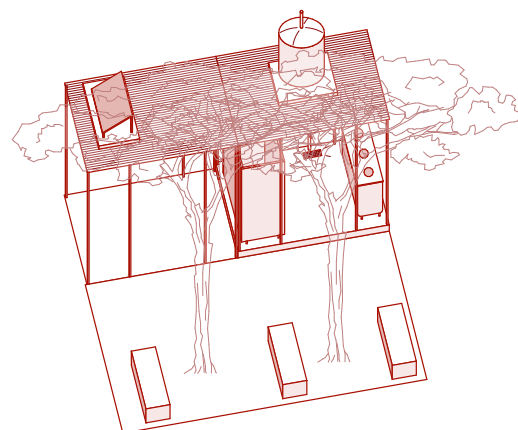
- Les plages
- Les marchés
- Les terrains de foot



- 1 bassine d'eau de pluie
- 2 panneaux photovoltaïque
- 3 douches et toilettes pour le public
- 4 eau accessible au public
- 5 récupération des déchets



6



Extensions

6 bancs

7 espace couvert

Mobilier urbain

Enjeux :

- Gestion de l'eau de pluie
- Gestion des déchets
- Gestion de l'énergie
- Gestion de l'accessibilité de l'eau pour tous

Fonctionnement :

Ces nouveaux mobiliers urbains proposent une solution pour les gestions des enjeux touchant directement la population du voisinage. Les commerçantes et commerçants qui vendent en bord de route pourront se rafraîchir durant la journée à ces points d'eau et de douches.

Le réservoir d'eau en toiture permet de récupérer l'eau de pluie durant la saison humide et est raccordée aux canalisations de distribution d'eau dans le quartier pour les périodes de saison sèche.

L'installation de benne à ordure à proximité rend visible les poubelles et sensibilise les gens à la gestion des déchets.

Pour les espaces comme les zones d'attente des taxis-motos, l'extension couverte permet aux chauffeurs d'être à l'ombre. De plus, cette toiture devient un élément visible et reconnaissable pour repérer les taxis.

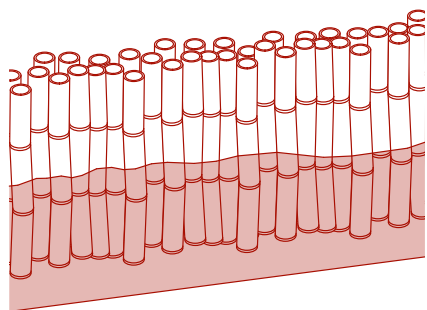
Les panneaux photovoltaïque permettent à la structure d'être indépendante en électricité, même lorsque que le courant est coupé dans toute la ville. L'éclairage rend le mobilier plus sécurisé et visible durant la nuit.

Donner l'accès à la communauté des vendeuses et vendeurs, les incite à veiller sur les infrastructures pour qu'elles soient le plus pérennes.

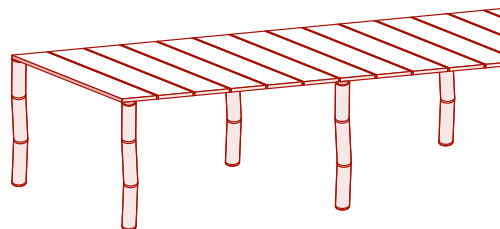


Image 67 : Matérialité. Ecole , Albert Faus, Koudougou 2014. ArchDaily

1



4



1 barrière de bois
—> brise lame

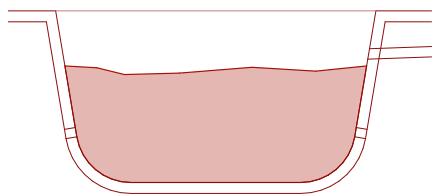
3 canal pour
récupérer l'eau de
pluie en ville

2 bassin de
rétention

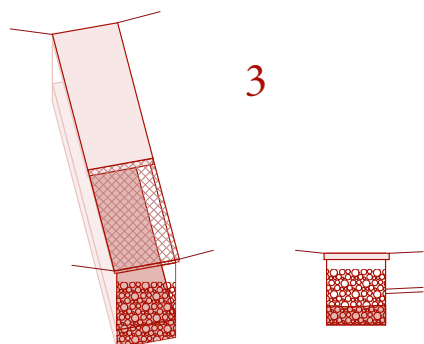
4 ponton-brise lame

5 zone humide

2



3



Mobilier aquatique

Enjeux :

- Gestion de la montée des eaux
- Gestion des déchets
- Gestion de la plage
- Gestion des zones inondables
- Gestion de l'eau en ville

Fonctionnement :

Afin de stopper au mieux l'érosion des plages par les aller retour des eaux sur les terres, l'installation de brises lames est une solution adéquate au milieu. Sous le modèle des installations vernaculaires en bois, les brises lames dans l'eau permet de freiner les mouvements des vagues. C'est également le cas pour les pontons qui s'étendent sur l'océan et qui permettent l'installation de nouvelles terrasses pour le public.

Concernant la gestion de l'eau en ville, le système de canaux en bord de route existant récupère l'eau des pluies mais surtout toutes sortes de débris qui bloquent l'écoulement. L'installation d'un grillage fin au dessus des canaux permet d'éviter les gros déchets et les rend accessibles aux piétons. Les graviers au fond régulent l'écoulement de l'eau. De plus, ces caniveaux en bord de route peuvent être aménagés avec une végétation pour créer une barrière entre les véhicules et commerces.

Les bassins de rétention et les zones humides sont une solution pour lutter contre les inondations. Elles permettent de créer des zones tampons qui régulent la distribution de l'eau dans les terres. Ces installations dans les rizières seront utiles pour éviter les surplus d'eau lors des saisons des pluies. De plus, la rotation de culture entre, zone humide et rizière, sur les sols favorisent la biodiversité et donc l'entretien de la faune et la flore.



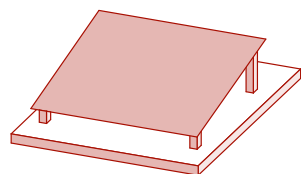
Image 37 : Architecture vernaculaire africaine. *Orambo homesteads, Adjaye Visual*

Mobilier énergétique

Enjeux :

- Gestion de l'énergie
- Gestion de l'éclairage public —> sécurité

1 panneaux sur lampadaires

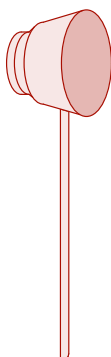


panneau
photovoltaïque



Image 68 : Lampadaire solaires.
Cameroun . Mediaterrre.org

2



éolienne urbaine



Image 69 : Exemple d'éolienne urbaines.
éoliennedetoit.com

3



Jatropa



Image 70 : Arbuste de Jatropa.
Wikipedia .com

Figure 11 : Mobilier du transect. Agathe Studer, mai 2022

Fonctionnement :

Les panneaux photovoltaïques sont déjà utilisés à Conakry pour donner une autonomie à certains éclairages urbains. Malgré la disponibilité de ressource solaire, ce procédé de transformation d'énergie n'est pas extrêmement répandu, notamment du aux coûts. Ici, ces panneaux seront utilisés pour l'autonomie des constructions et pour créer un visuel symbolique tout au long du transect.

L'énergie cinétique est une alternative à la production d'électricité actuelle en Guinée. Cette nouvelle infrastructure éolienne pourra remettre en avant l'utilisation du train comme déplacement dans la ville.

De plus, avec la nouvelle montée des prix du carburant, l'essence devient un objet de discorde auprès des habitants qui ne savent plus s'en procurer pour travailler. Afin de palier à cette problématique, la plantation de jatropa, plante produisant des graines utilisées pour l'huile végétale, joue un jeu dans le développement des agrocarburants en Afrique.

Mobilier spécifique

Le marché

Enjeux :

- Gestion des infrastructures publics
- Pérenniser les parcelles publics existantes

1 stand fixe en brique pour chaque vendeuse pouvant être fermé et occupé

2 espace de rencontre pour les vendeuses et les clients

3 toiture en tôle sur une structure en bois et en brique

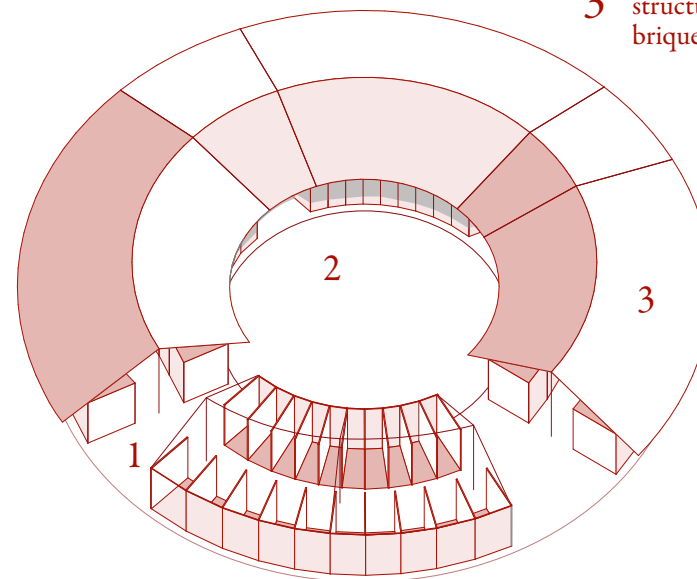


Figure 12 : Mobilier du transect. Agathe Studer, mai 2022



Image 38 : Matériel. Coffee shop, SANG, Ghana 2017



Image 39 : Architecture vernaculaire africaine.
Jola people Guinée- Bissau, Adjaye Visual

Fonctionnement :

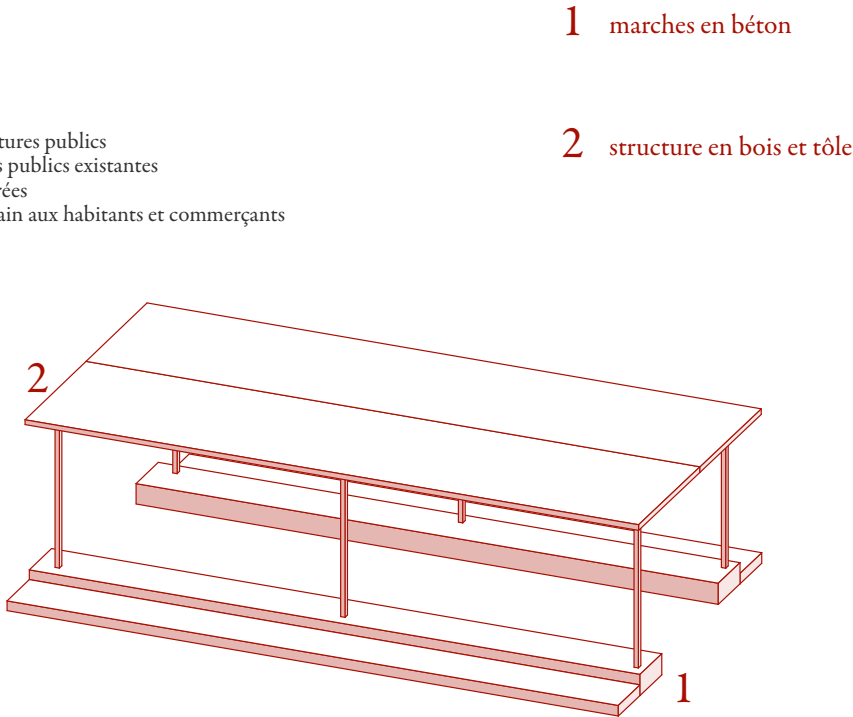
En reprenant la forme circulaire des constructions des lieux centraux des villages d'Afrique, le marché en cercle permet de mettre toutes les vendeuses au même niveau dans le parcours des passants. Composé de briques en terre cuite, de bois et de tôles métalliques, la construction s'inspire des systèmes vernaculaires pour ventiler les espaces et garder le plus possible la fraîcheur à l'intérieur.

Mobilier spécifique

Les quais

Enjeux :

- Gestion des infrastructures publics
- Pérenniser les parcelles publics existantes
- Délimiter les voies ferrées
- Rendre accessible le train aux habitants et commerçants



Fonctionnement :

Dans le but de donner une nouvelle vie au train journalier dans la ville, la construction de quais à travers les quartiers ouvrira l'accès aux plus grands nombres.

Les artisans installés au bord de ces voies ferrées pourront utiliser ce nouveau moyen de transport pour déplacer leurs matériaux. De plus, les quais aménagés délimitent en partie le passage du train et sensibilisent les piétons.

Le train fonctionne actuellement grâce à du carburant. Dorénavant, les éoliennes pourront fournir les besoins en électricité.

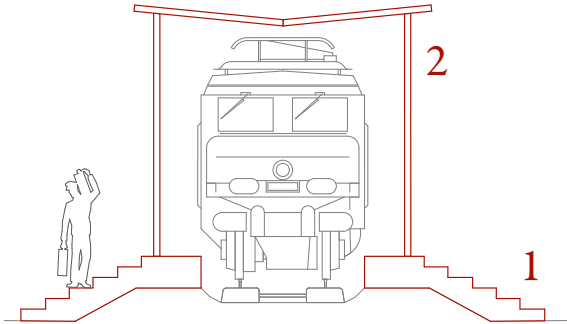


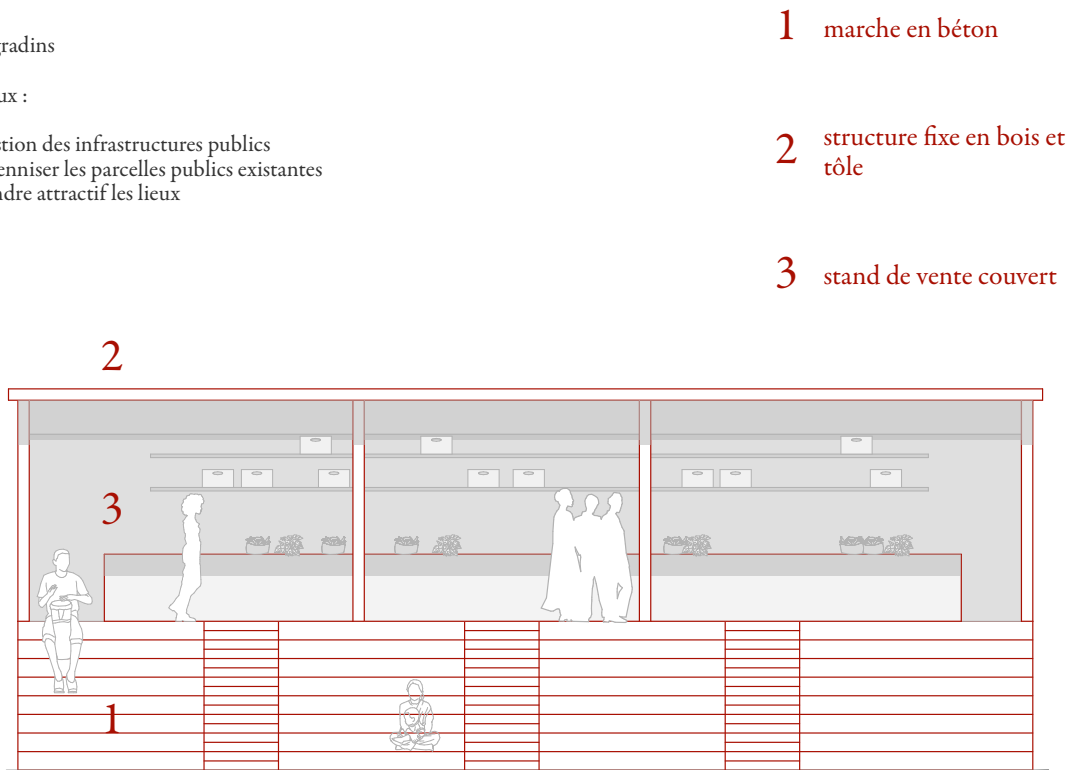
Figure 13 : Mobilier du transect. Agathe Studer, mai 2022

Mobilier spécifique

Les gradins

Enjeux :

- Gestion des infrastructures publics
- Pérenniser les parcelles publics existantes
- Rendre attractif les lieux



Fonctionnement :

Les marches en béton permettent l'assise de nombreuses personnes lors des rencontres sportives. Au dessus des stands de vente en tout genre construit avec les mêmes matériaux que l'on retrouve dans toute la ville : bois et tôles.

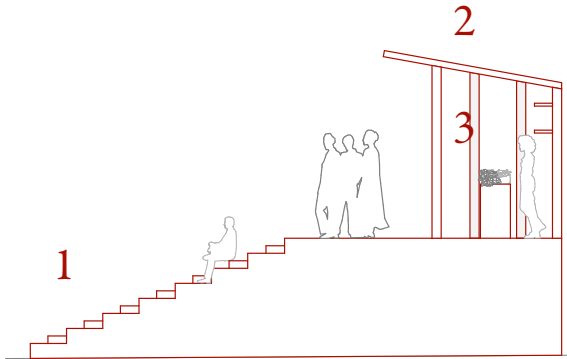


Figure 14 : Mobilier du transect. Agathe Studer, mai 2022 73 |

Carrefour



Image 40 : Le carrefour vue. Michel Lamah, voyage en Guinée 2022



Image 41 : Le carrefour. Agathe Studer, avril 2022



Image 42 : Le carrefour. Agathe Studer, avril 2022



Image 43 : Le carrefour. Agathe Studer, avril 2022



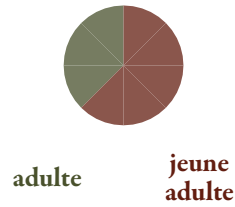
Carte 8 : Le carrefour. *Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper*

Fréquentation

genre



âge



heure



Analyse

Equipements existants :

- mobilier urbain : stand des commerces, bicoques d'*Orange money*,
- éclairage : lampadaires, feux de circulation
- eau : non
- poubelle : non
- mobilier spécifique : non

Utilisation formelle :

- circulation automobile
- déplacement des piétons en bord de route
- police pour réguler la circulation

Utilisation informelle quotidienne :

- commerces en bord de route
- arrêt des taxis motos et katakatas
- tas d'ordure

Utilisation circonstancielle ponctuelle :

- évènements publics regroupant beaucoup de personnes : match de foot, mariage
- manifestations

Acteurs

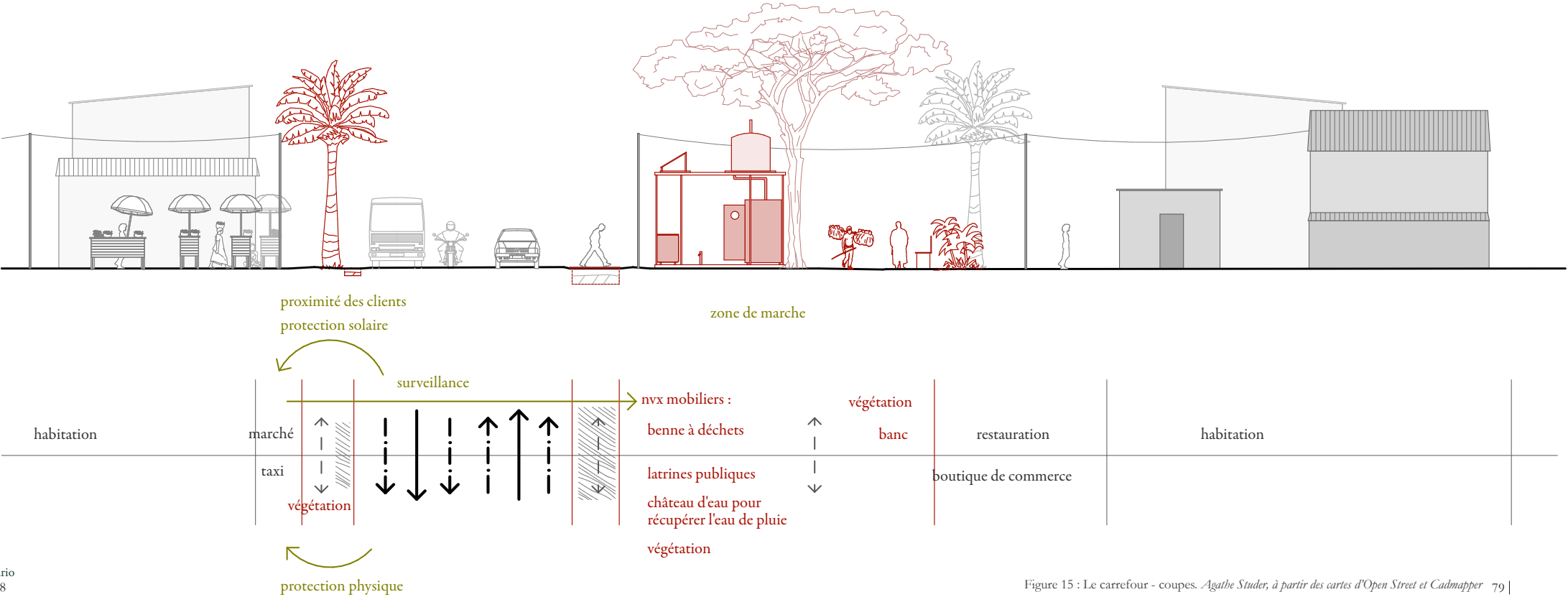
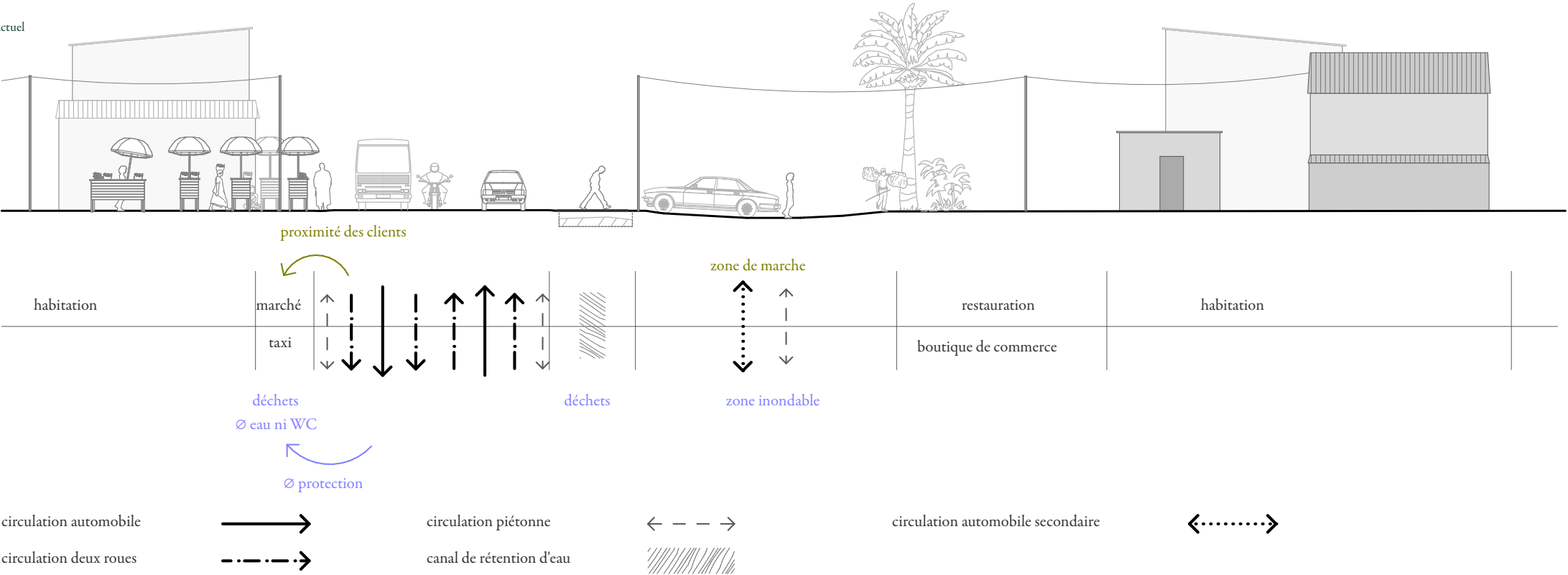
- Utilisateurs : Automobilistes ♂ ♀
Piétons ♀ ♂
Vendeuses ♀
Chauffeurs taxis ♂
- Communautés : Comité des marchés
Police
Comité des taxis

Utilisations

- Formelles : Voitures
Piétons
- Informelles : Commerces
Station taxi

Enjeux

- Gestion de l'eau
- Sécurité routière
- Gestion des déchets



Projet

L'implantation des caniveaux permettent de mettre une distance physique entre les véhicules et les piétons tout en laissant la visibilité des commerçants. De plus, ils servent aussi de récupérateurs d'eau lors des fortes pluies. La végétation, qui complète ce dispositif, appuie l'intention de mise à distance et amène aussi un ombrage rafraichissant.

La construction des mobiliers urbains aide les vendeurs à s'approprier la rue de manière pérenne, en fournissant un lieu de toilettes couplé d'un espace de récupération de déchets. Comme vu précédemment, ces modules peuvent être étendus pour apporter un espace de repos et rencontres ou un espace couvert pour les stations de taxis-motos.

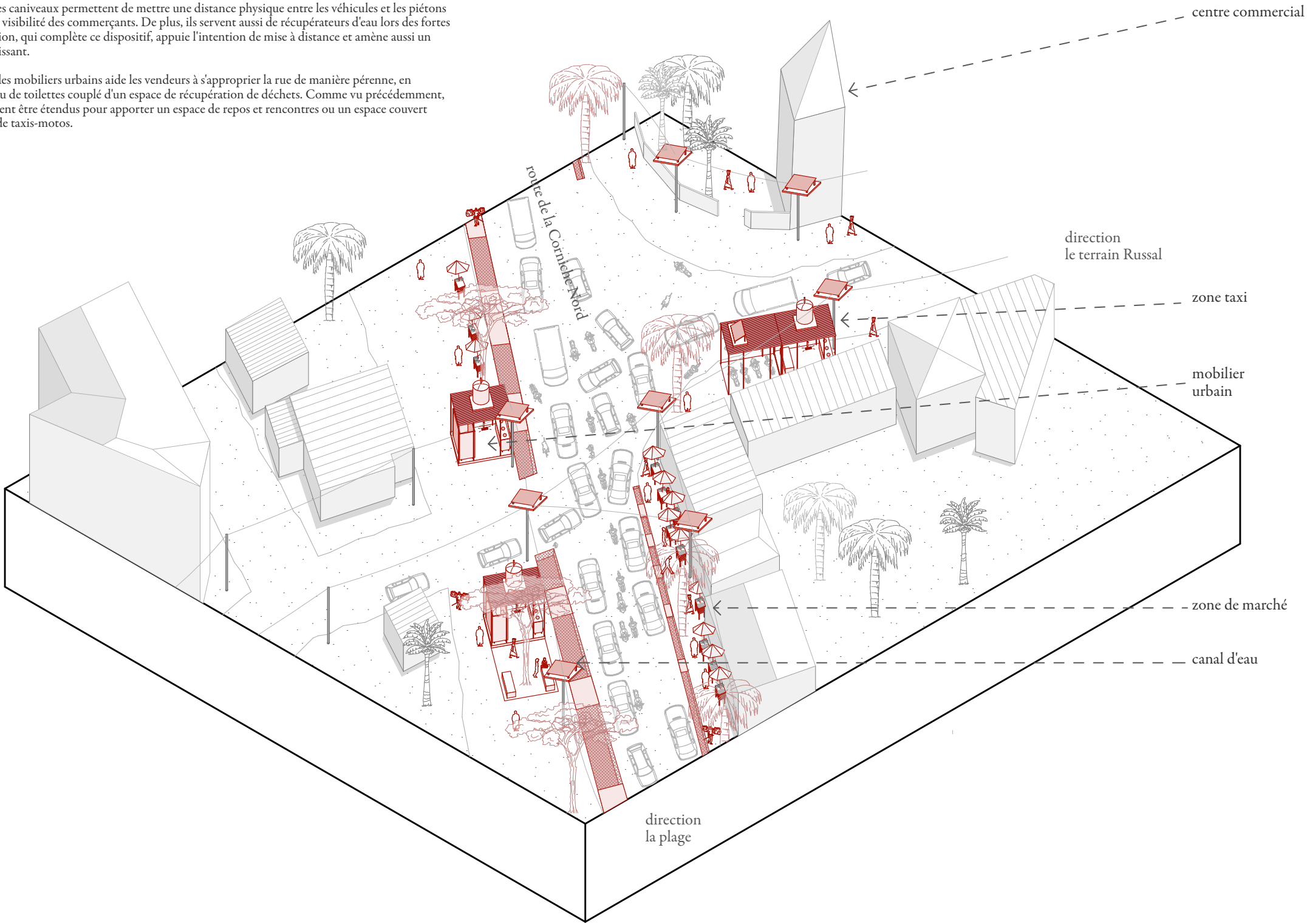


Figure 16 : Le carrefour - axonométrie. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper 81 |

Rond-point



Image 44 : Le rond-point. Agathe Studer, avril 2022



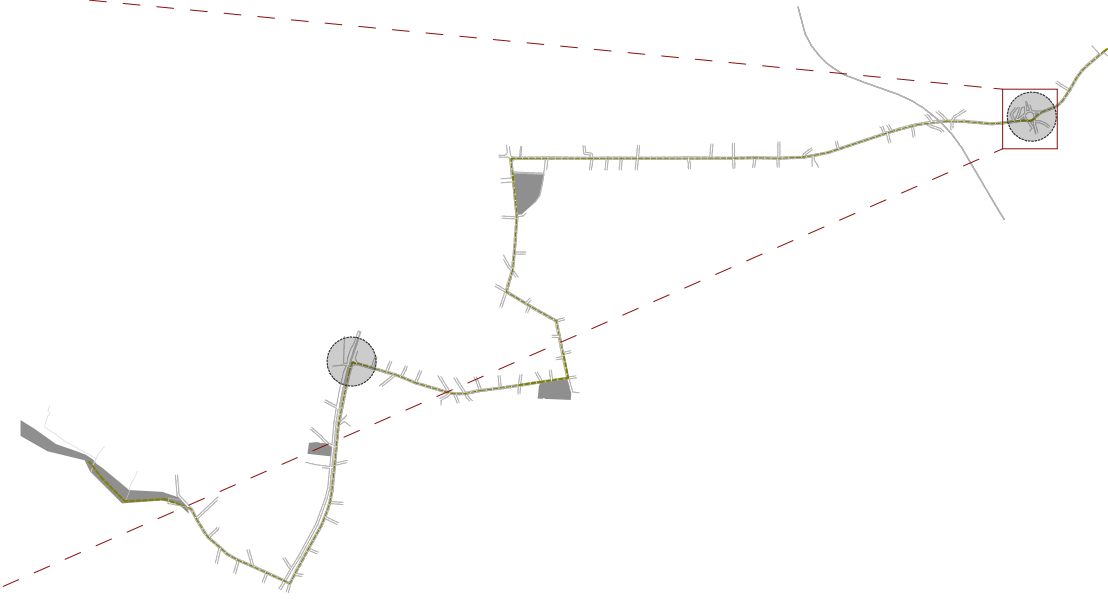
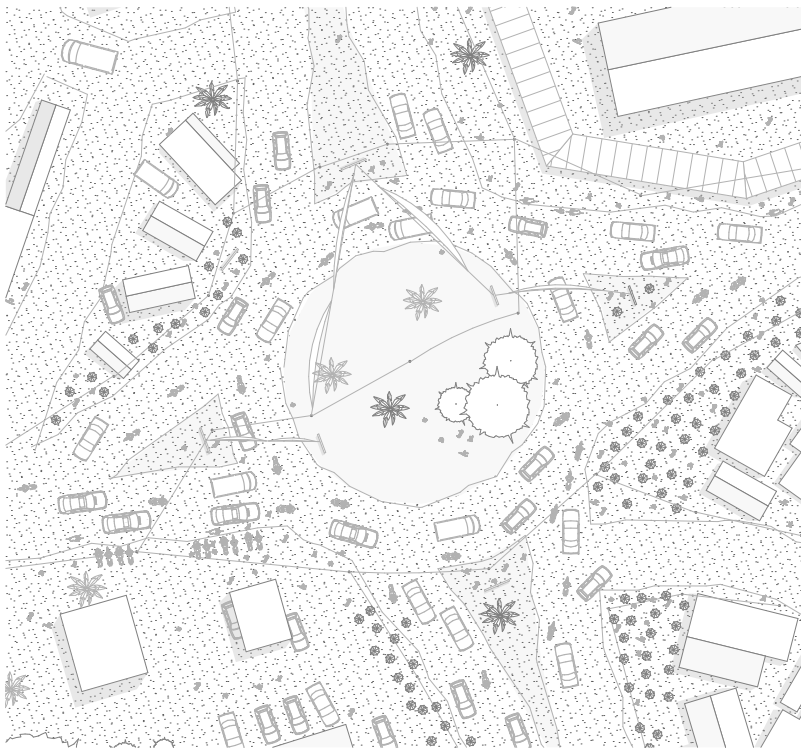
Image 45 : Le rond-point. Agathe Studer, avril 2022



Image 46 : Le rond-point. Agathe Studer, avril 2022



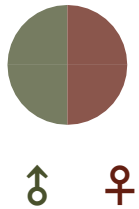
Image 47 : Le rond-point. Agathe Studer, avril 2022



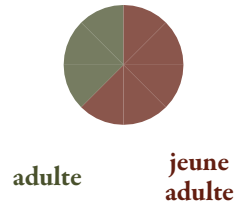
Carte 9 : Le rond-point. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

Fréquentation

genre



âge



heure



Acteurs

- Utilisateurs : Automobilistes ♂
Piétons ♂
Vendeuses ♀
Chauffeurs taxis ♂
- Communautés : Comité des marchés
Police
Comité des taxis

Analyse

Equipements existants :

- mobilier urbain : stand des commerces, bicoques d'*Orange money*,
- éclairage : lampadaires, feux de circulation
- eau : non
- poubelle : non
- mobilier spécifique : non

Utilisation formelle :

- circulation automobile
- déplacement des piétons en bord de route
- police pour réguler la circulation

Utilisation informelle quotidienne :

- commerces en bord de route
- arrêt des taxis motos et katakatas
- tas d'ordure

Utilisation circonstancielle ponctuelle :

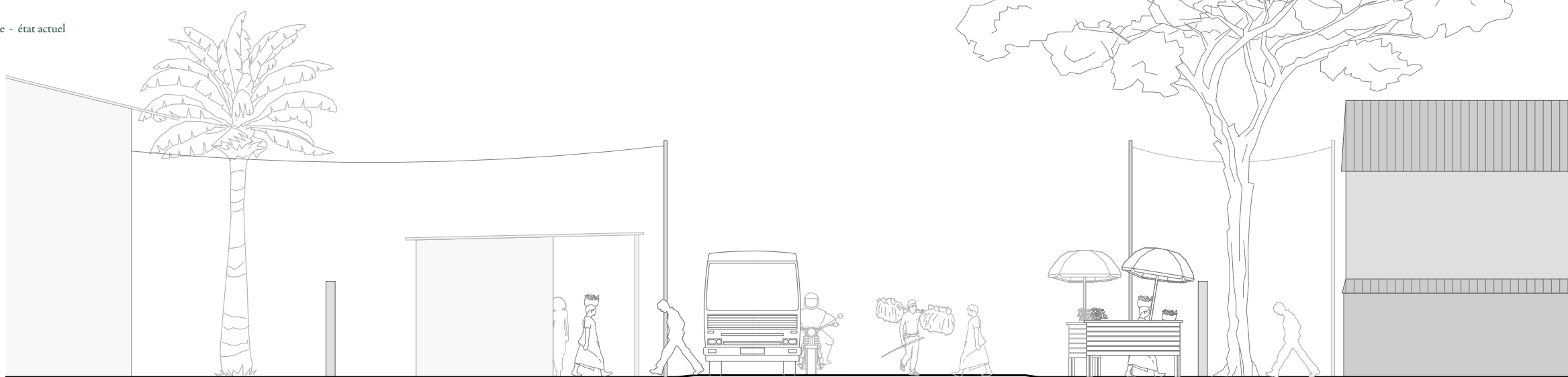
- événements publics regroupant beaucoup de personnes : match de foot, mariage
- manifestations

Utilisations

- Formelles : Voitures
Piétons
- Informelles : Commerces
Station taxi

Enjeux

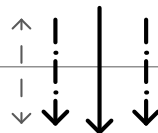
- Gestion de l'eau
- Sécurité routière
- Gestion des déchets



industries

marché

proximité des clients

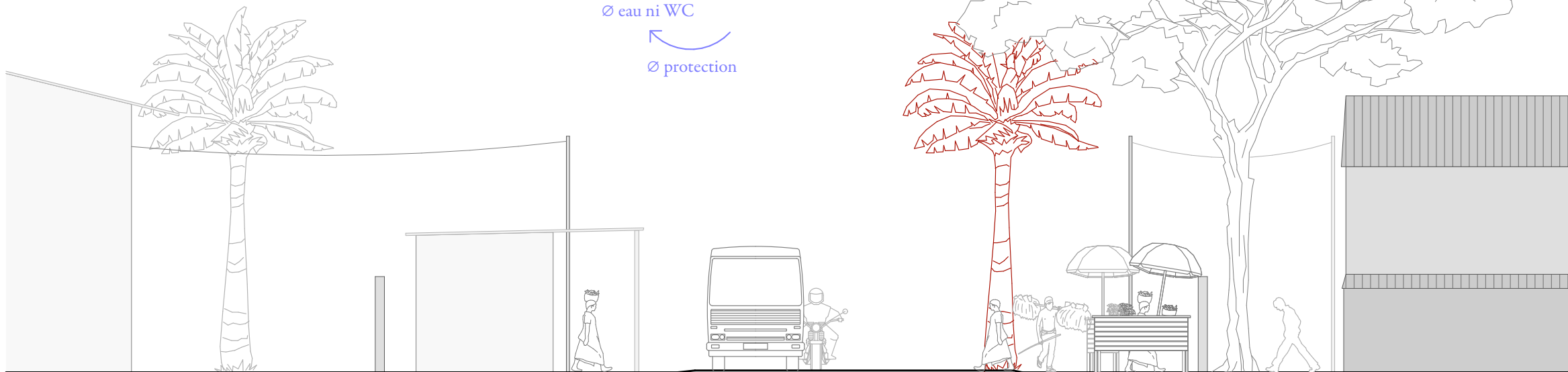


marché

habitation

déchets
Ø eau ni WC

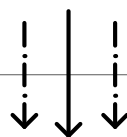
Ø protection



industries

marché

caniveaux



proximité des clients
protection solaire

marché

habitation

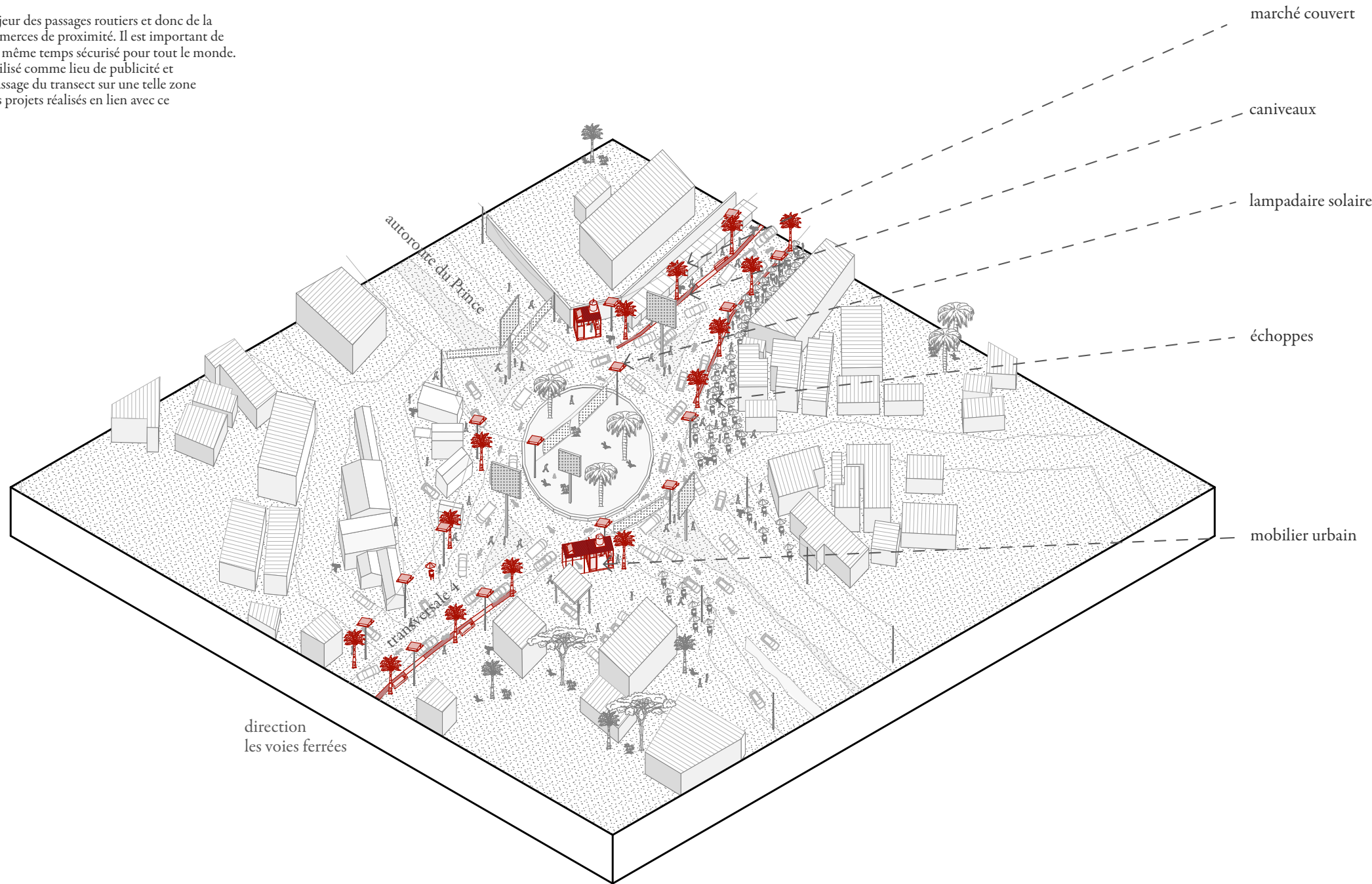
caniveaux
végétation

protection physique

Projet

Les projets en lien avec le rond-point sont assez similaires avec ceux des carrefours dû à la récurrence des enjeux.
Les caniveaux, les lampadaires solaires, la végétation et les latrines publiques sont les éléments notables du développement du transect à travers le quartier.

Les rond-points sont un axe majeur des passages routiers et donc de la clientèle recherchée par les commerces de proximité. Il est important de rendre les lieux accessibles et en même temps sécurisé pour tout le monde. De plus, cet espace public est utilisé comme lieu de publicité et propagande des dirigeants, le passage du transect sur une telle zone permet de rendre visible tous les projets réalisés en lien avec ce cheminement.



Voie ferrée



Image 48 : La voie ferrée. Agathe Studer, avril 2022



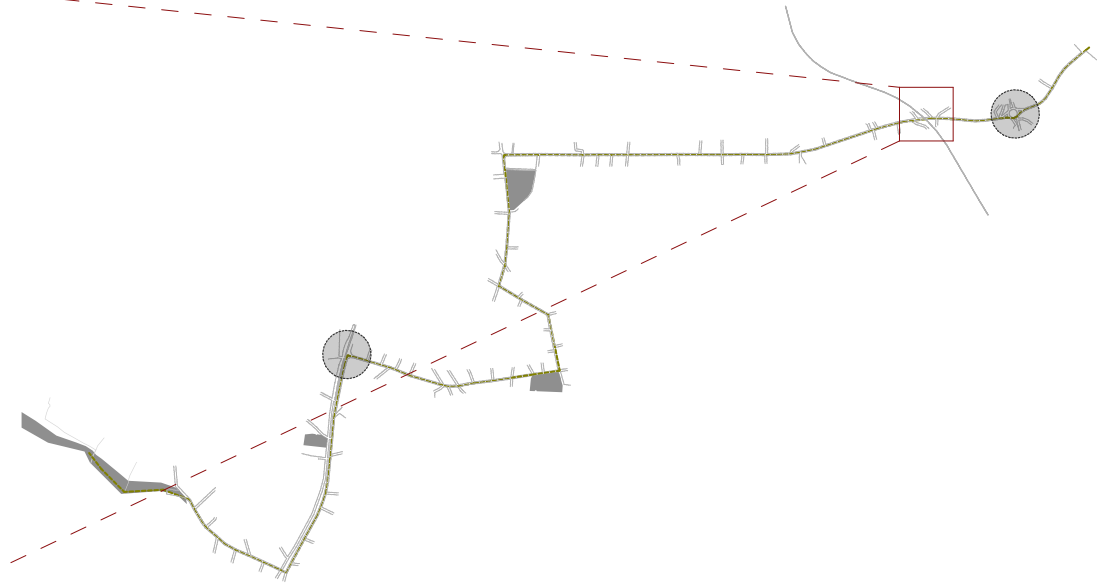
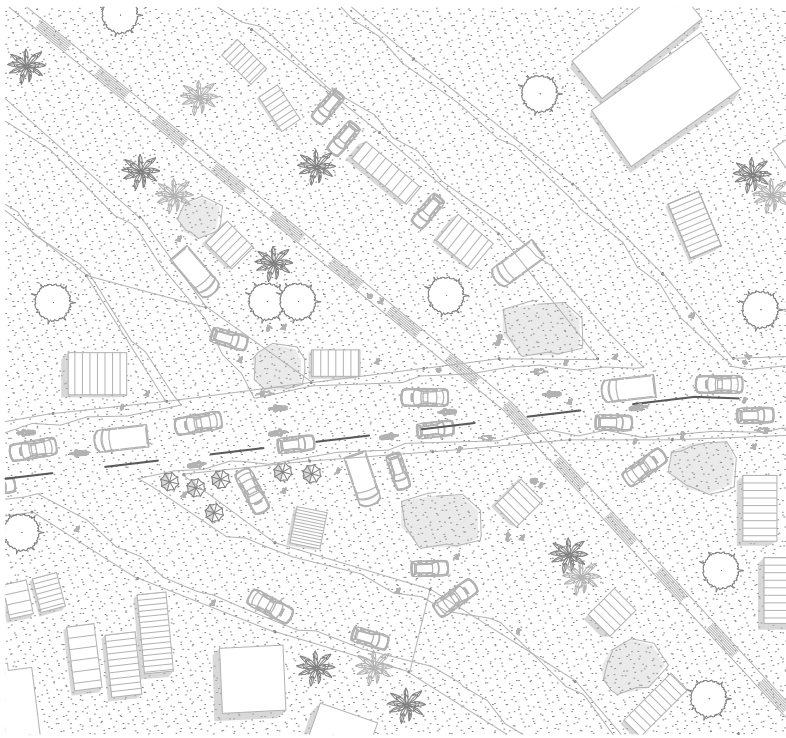
Image 49 : La voie ferrée. Agathe Studer, avril 2022



Image 50 : La voie ferrée. Agathe Studer, avril 2022



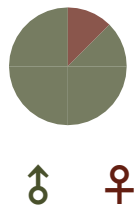
Image 51 : La voie ferrée. Agathe Studer, avril 2022 91 |



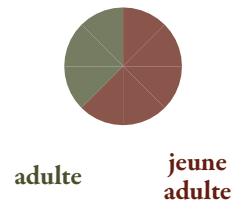
Carte 10 : La voie ferrée. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

Fréquentation

genre



âge



heure



Analyse

Equipements existants :

- mobilier urbain : non existant
- éclairage : lampadaires à certains endroits
- eau : non
- poubelle : non
- mobilier spécifique : voie ferrée et bicoques des artisans

Utilisation formelle :

- circulation du train (quand il fonctionne)

Utilisation informelle quotidienne :

- entreprises artisanales au bord
- déplacement des piétons sur le chemin de fer
- tas d'ordure

Acteurs

- Utilisateurs :

Entrepreneurs
Piétons
Trains
Chauffeurs camions



- Communautés :

Les entreprises
Organisme ferroviaire



Utilisations

- Formelles :

Trains

- Informelles :

Entreprises
Chemin pédestre
Déchetterie

Enjeux

- Mobilité douce et transport public —> réintroduire un train/tram pour une utilisation locale
- Energie réutilisable —> voie d'implantation de l'énergie utilisée par le train

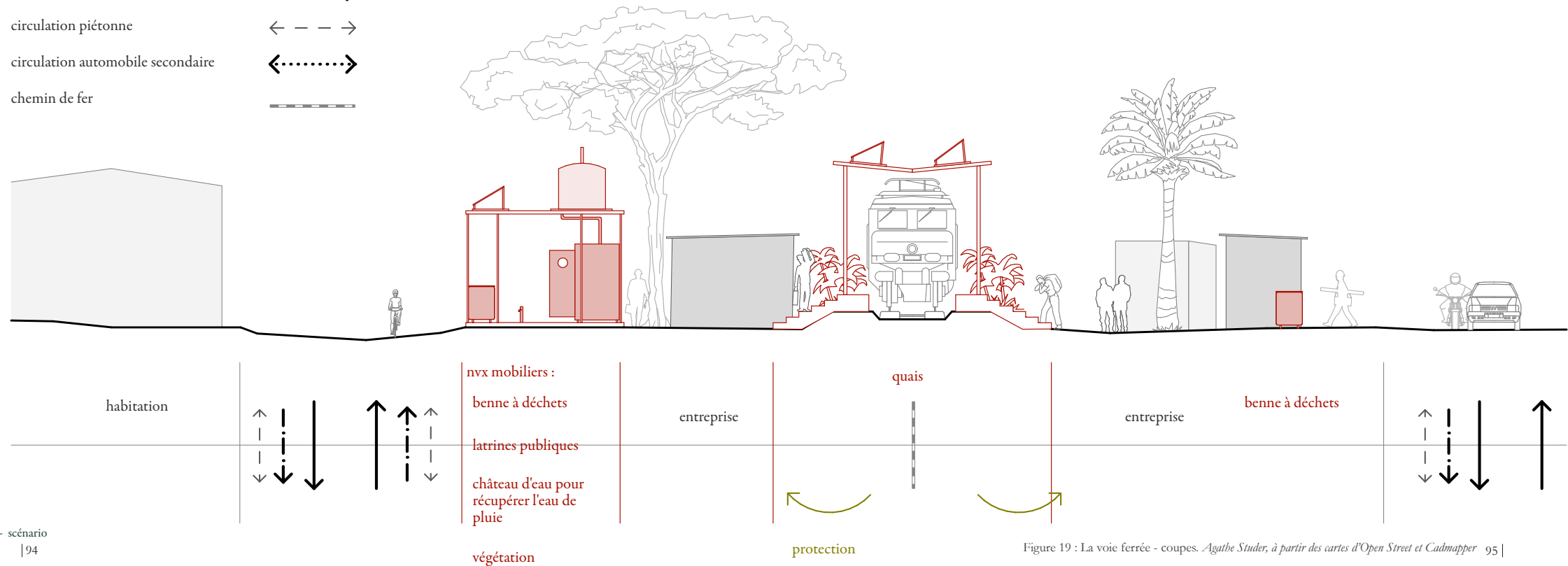
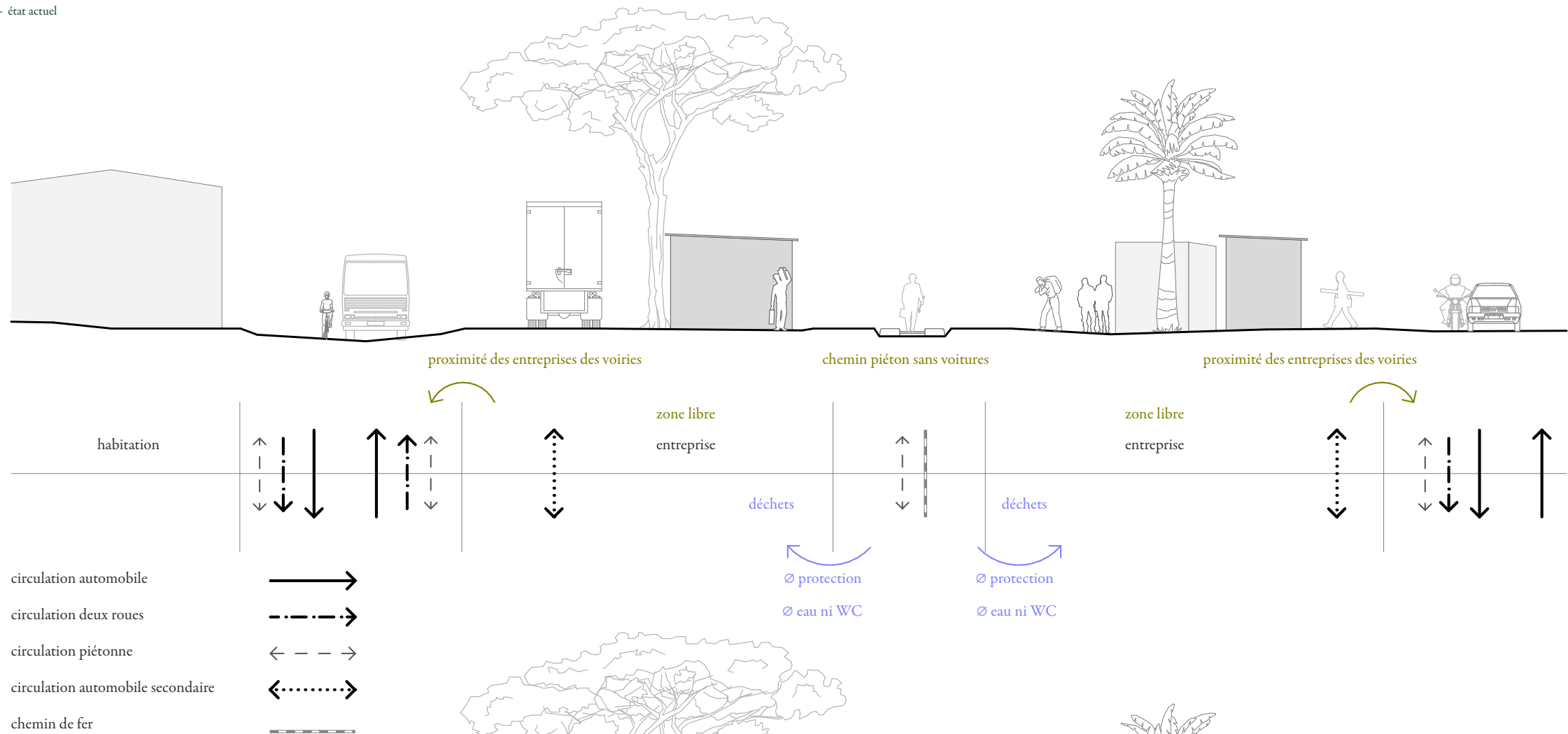


Figure 19 : La voie ferrée - coupes. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper 95 |

Projet

La spécificité du projet en bord de voie ferrée est conditionnée par la nature des utilisateurs principaux du lieu. L'espace est propice aux activités manuelles et bruyantes par sa position à l'écart des habitations et la place libre autour du chemin de fer incite les artisans et ouvriers à s'y installer.

Dans le but de lier la communauté de travailleurs sur place, une zone industrielle sera aménagée le long de chaque nouveaux quais construits. Cette promiscuité avec le train pourra donner une alternative de transport des matériaux dans la ville. Les habitants aussi pourront denouveau se déplacer en train à travers Conakry.

La réhabilitation du train entraîne un questionnement sur l'utilisation d'énergie renouvelable à la place du gazole actuel pour son fonctionnement. Des éoliennes urbaines tout au long des lignes de trains pourront subvenir à une partie de l'électricité nécessaire.

Le développement de l'agrocarburant à base d'huile végétale issue de biomasse telle que le jatropha, pourrait être intégrer au projet. Le rendement actuel de cette plante ne permet pas de remplacer entièrement l'essence mais pourra être utilisé dans la zone industrielle des chemins de fer. De plus, ces plantations pourront être utilisées comme délimitation de la zone pour le train tout en créant un chemin piéton pour les habitants habitués à utiliser les rails comme piétonnier. L'intégration d'une nouvelle végétation entretenue par des agriculteurs permettra de sensibiliser la communauté aux déchets déversés normalement en ces lieux.

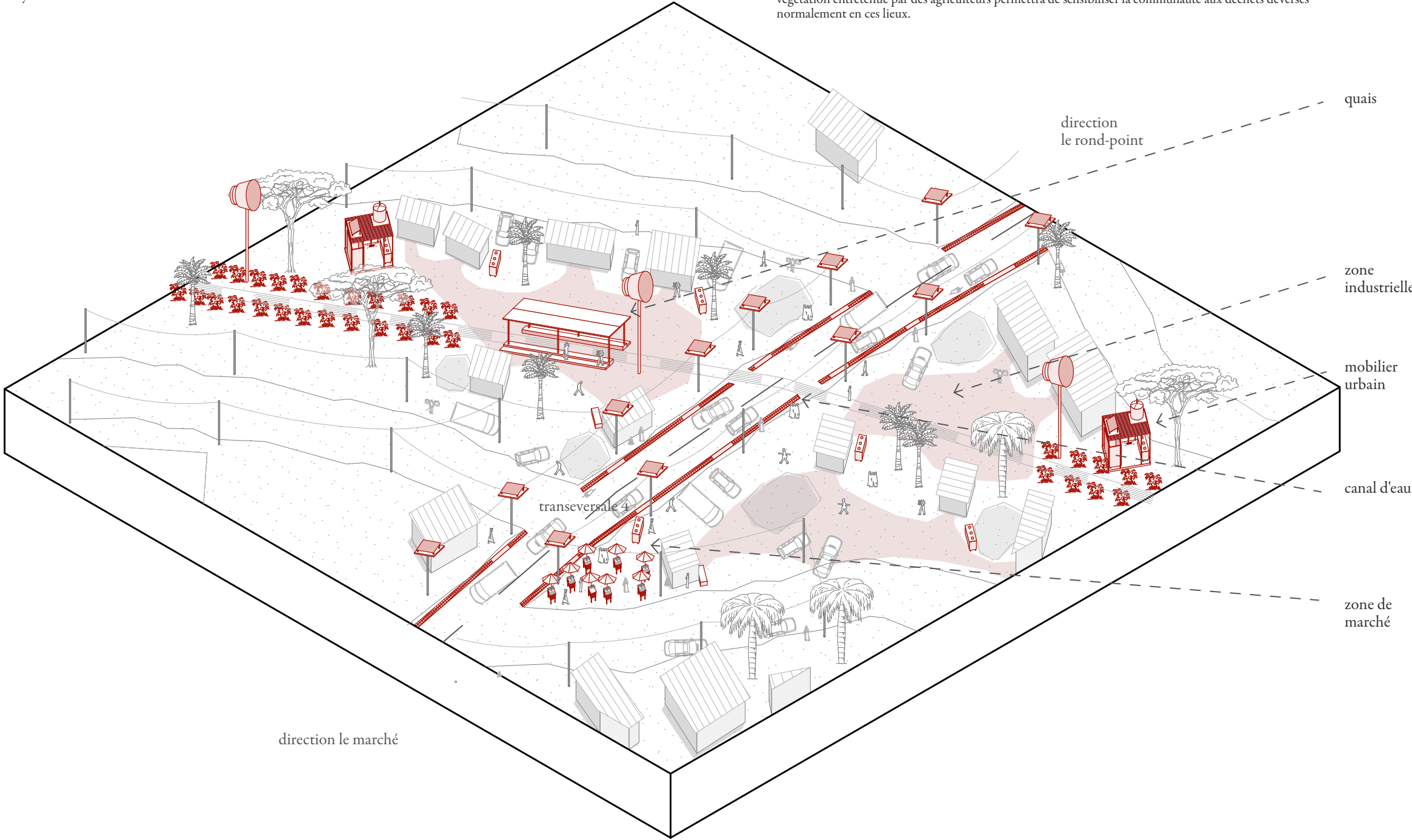


Figure 20 : La voie ferrée - axonométrie. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

Plage



Image 52 : La plage. *Agathe Studer, avril 2022*



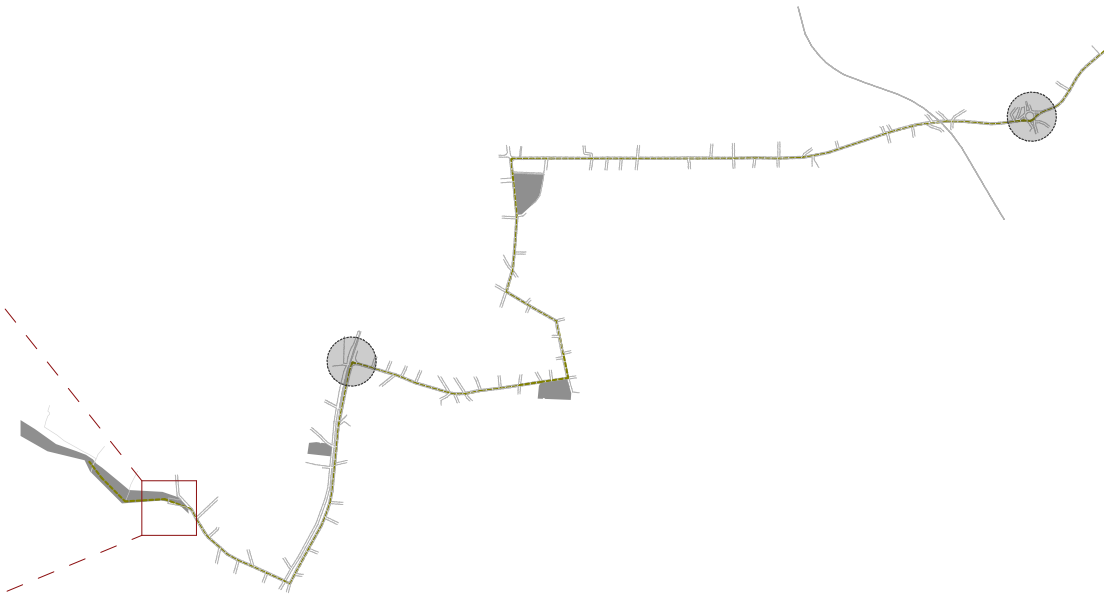
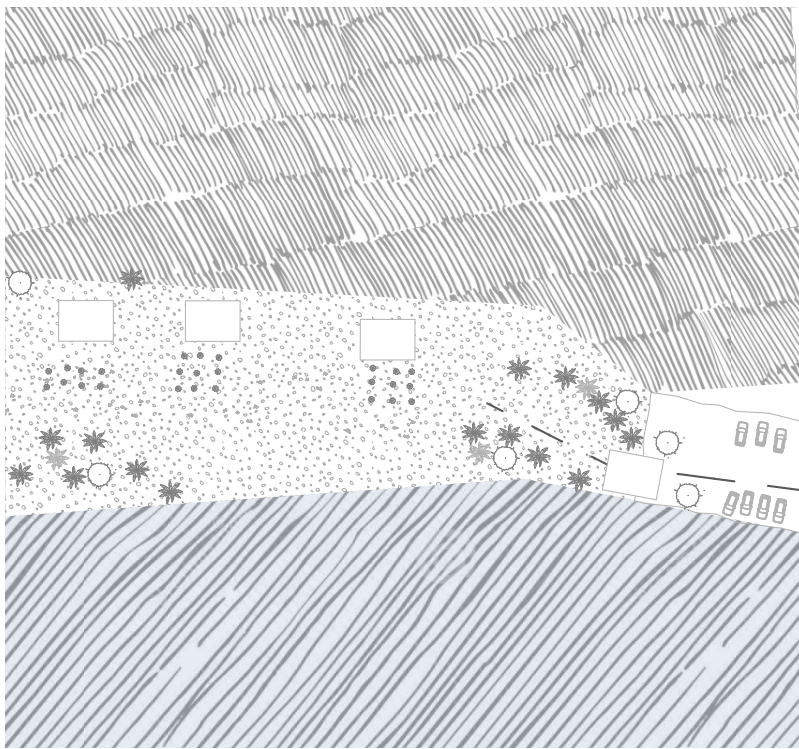
Image 53 : La plage. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 54 : La plage. *Agathe Studer, avril 2022*



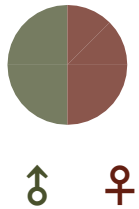
Image 55 : La plage. *Agathe Studer, avril 2022*



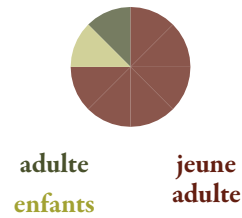
Carte 11 : La plage. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

Fréquentation

genre



âge



heure



Analyse

Equipements existants :

- mobilier urbain : parking à l'entrée
- éclairage : lampions
- point d'eau : non
- poubelle : non
- mobilier spécifique : ponts

Utilisation formelle :

- bar et restauration
- dancefloor
- espace de sport

Acteurs

- Utilisateurs :

jeunes gens
restaurateurs
sportifs

♂ ♀
♂ ♀
♂ ♀

- Communautés :

association responsable de la plage

Utilisations

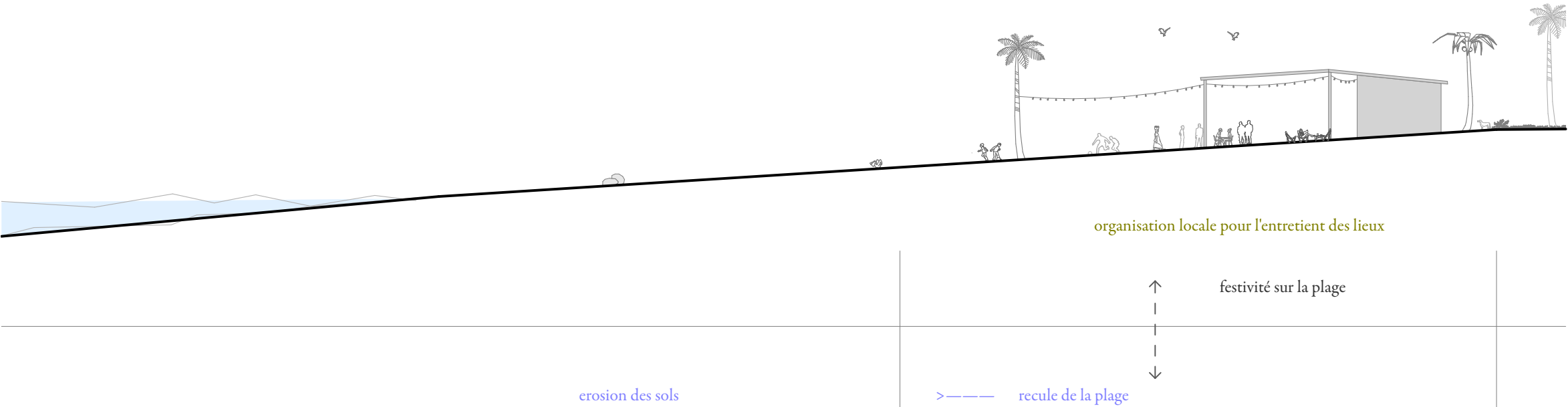
- Formelles :

loisirs
sports
agriculture

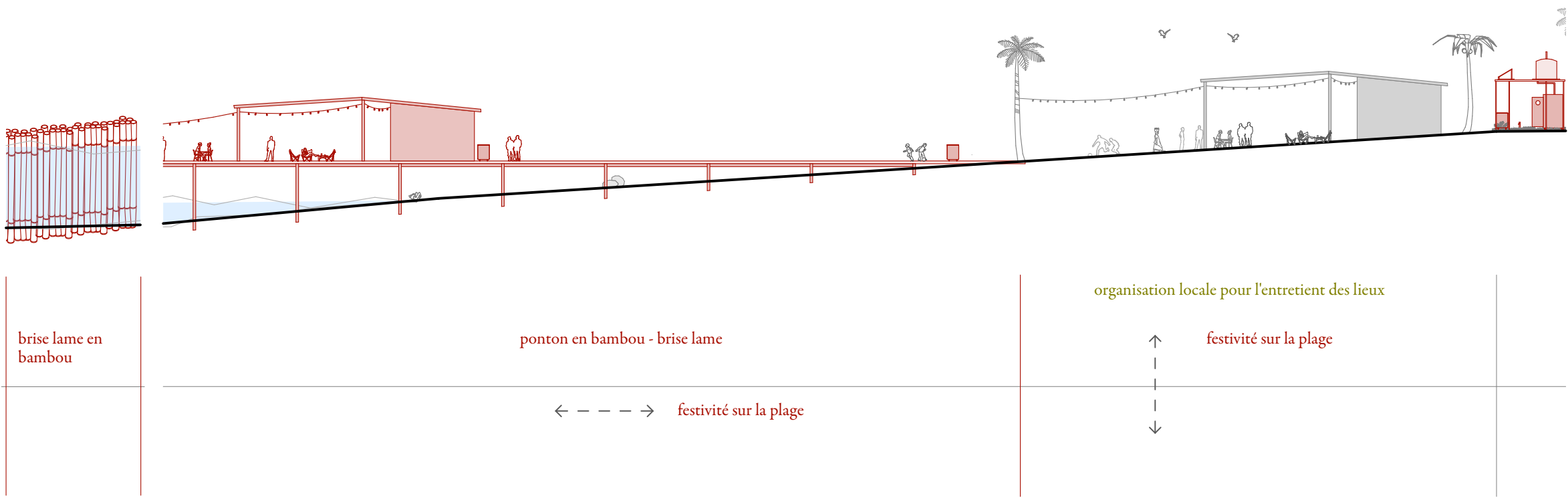
Enjeux

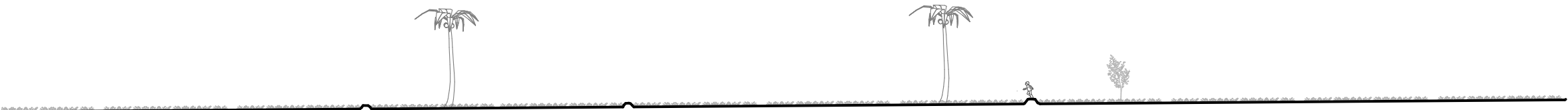
- Erosion du sol
- Inondation
- Gestion des déchets

—> brise lame dans l'océan
—> perméabilité des sols



circulation piétonne ← — — — →





tampon naturel contre les inondations et zone naturelle

rizières

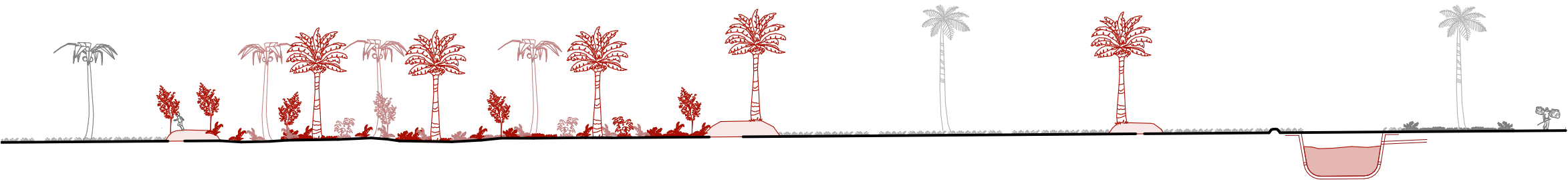
>---

plage

zone inondable
Ø arbres

---<

habitation



rizières

biodiversité des cultures —> rotation des cultures
zone humide
préservation de la faune et la flore

rizières

bassin de rétention

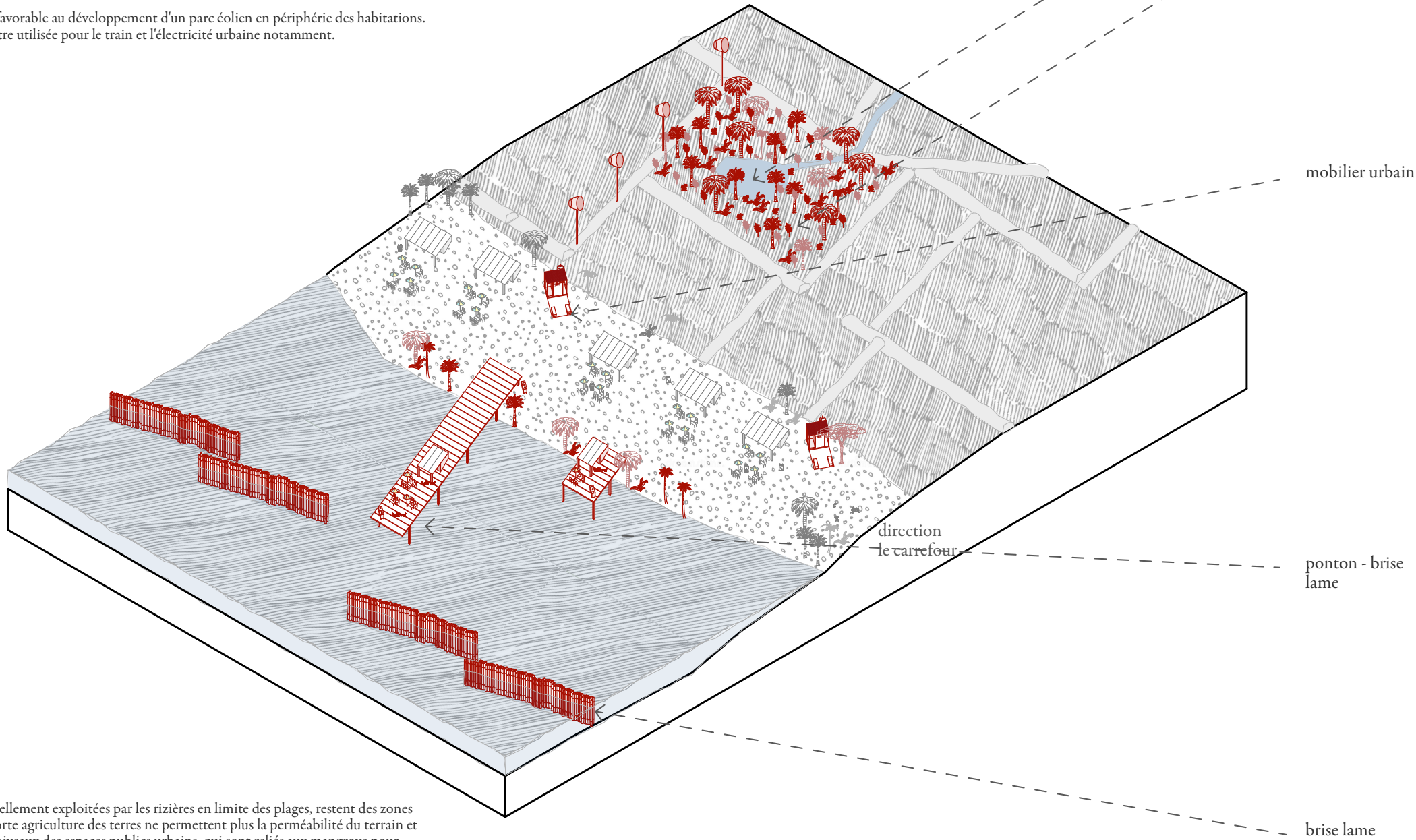
amélioration des sols pour augmenter sa perméabilité et réduire les inondations

Projet

Le site des plages à Lambanyi est déjà bien exploité. Un organisme s'occupe de l'entretien du lieu payé par le prix des entrées et par la location des cahutes des restaurateurs. Chaque jour des jeunes gens viennent y passer du temps entre promenade de détente et sport, les activités n'y manquent pas. Cependant la montée des eaux qui entraîne l'érosion du sol, grignote chaque année un peu plus l'espace dédié aux loisirs.

L'installation de brise lame dans les eaux plus profondes et des pontons permet de réduire le mouvement des vagues et assurer une certaine pérennité à la plage.

Les vents venant de l'océan est favorable au développement d'un parc éolien en périphérie des habitations. Cette source d'énergie pourra être utilisée pour le train et l'électricité urbaine notamment.



Les anciennes mangroves, nouvellement exploitées par les rizières en limite des plages, restent des zones inondables au sol humide. La forte agriculture des terres ne permettent plus la perméabilité du terrain et l'eau n'est plus absorbée. Les caniveaux des espaces publics urbains, qui sont reliés aux mangrove pour déverser le surplus, ne peuvent plus assurer cette fonction si les basfonds ne permettent pas l'accueil de l'eau. Par engrenage, les inondations sont fréquentes dans les espaces publics. L'installation de bassin de rétention et de zone humide proche des ruisseaux sont de bons moyens d'aménager des lieux tampons pour absorber l'eau des fortes pluies. De plus, les cycles de rotation agricoles sur différentes zones permettent de redonner une perméabilité au sol.

Marché



Image 56 : Le marché. *Agathe Studer, avril 2022*



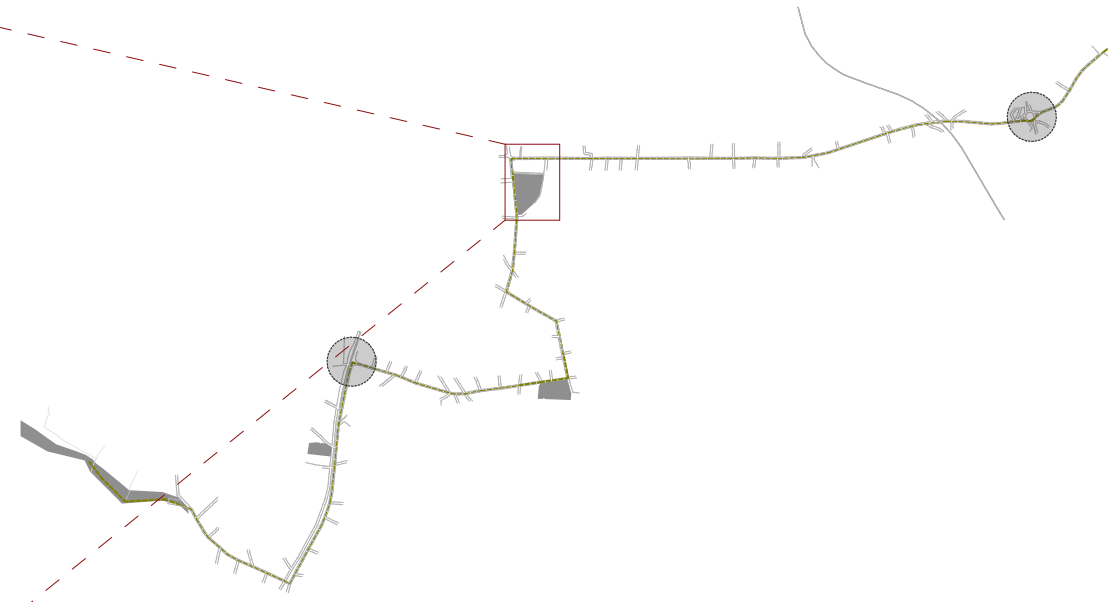
Image 57 : Le marché. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 58 : Le marché. *Agathe Studer, avril 2022*



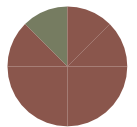
Image 59 : Le marché. *Agathe Studer, avril 2022*



Carte 12 : Le marché. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

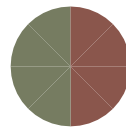
Fréquentation

genre



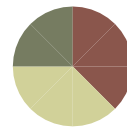
♂ ♀

âge



adulte
jeune
adulte

heure



soir
après-midi
matin

Analyse

Equipements existants :

- mobilier urbain : stand des commerces
- éclairage : peu
- eau : non
- poubelle : non
- mobilier spécifique : non

Utilisation formelle :

- vente et commerce

Utilisation informelle quotidienne :

- habitat pour certaines personnes

Acteurs

- Utilisateurs :

vendeuses
acheteuses
enfants

♀ ♂
♀ ♂
♀ ♂

- Communautés :

comité des marché

Utilisations

- Formelles :

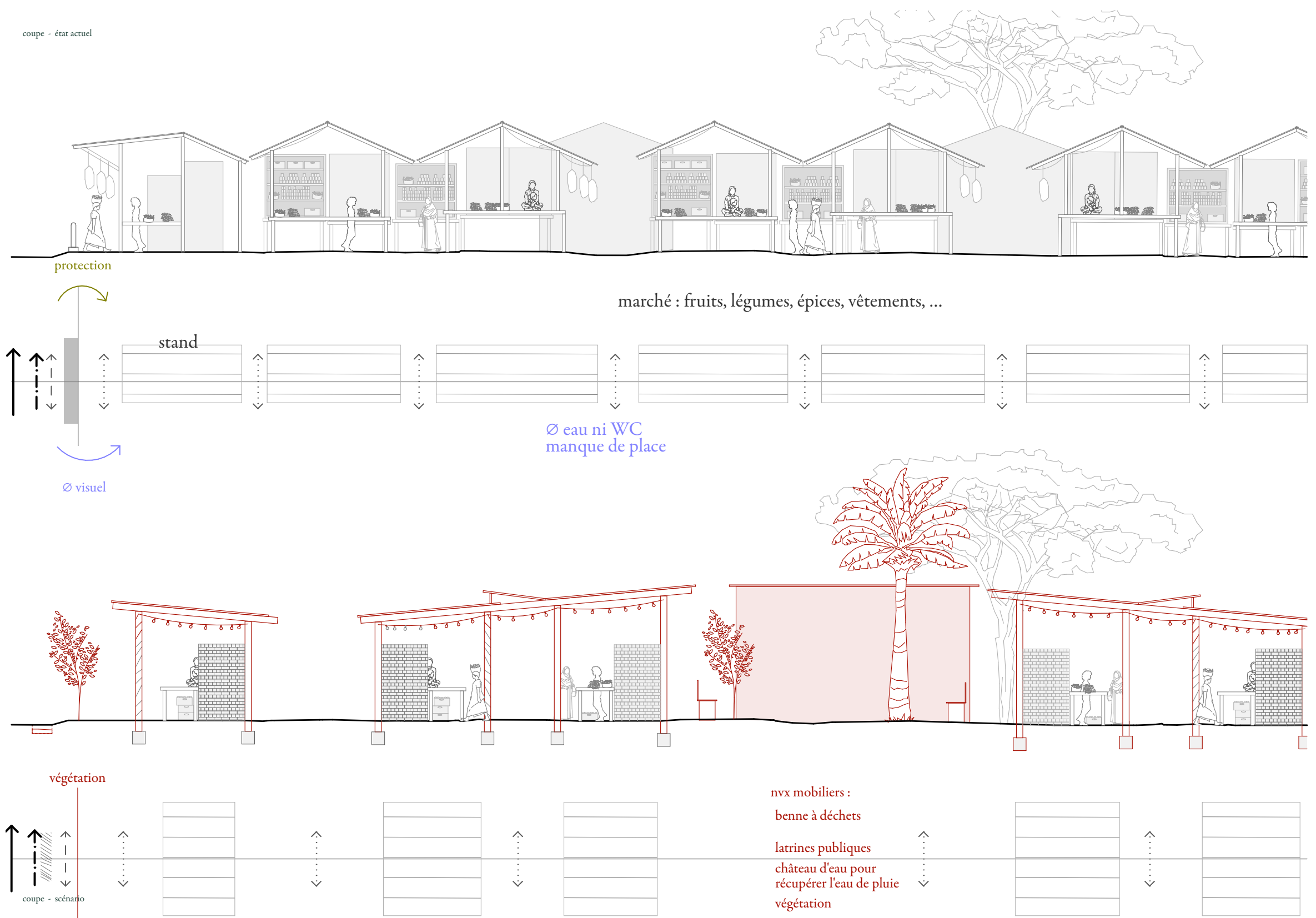
commerce

- Informelles :

rencontre sociale
logement

Enjeux

- Amélioration des marchés de quartier
- Gestion des déchets
- Social



Projet

Le marché, pour redevenir le lieux de rencontre, d'échange et de commerce, retrouve une forme circulaire libérant l'espace pour des cases privées et sécurisées bordant une rue interne couverte. Le centre permet de se réunir et d'échanger dans un espace protégé des routes.

L'influence d'une architecture vernaculaire que l'on retrouve dans les villages permet de marquer une position affirmée de l'utilité du marché comme espace public dans le quartier et dans la ville.

Chaque espace de vente permet aussi de se fermer pour installer un lit pour les femmes ne pouvant pas se permettre de rentrer chez elles tous les soirs. Ce moyen leur assure une sécurité pour la nuit.

Au centre du cercle, une cuisine commune ouverte occasionne un moment d'échange et de convivialité entre toutes les vendeuses restantes en fin de journée. Les latrines publiques installées permettent ainsi de se doucher et de se rafraîchir après les longues journées de travail.

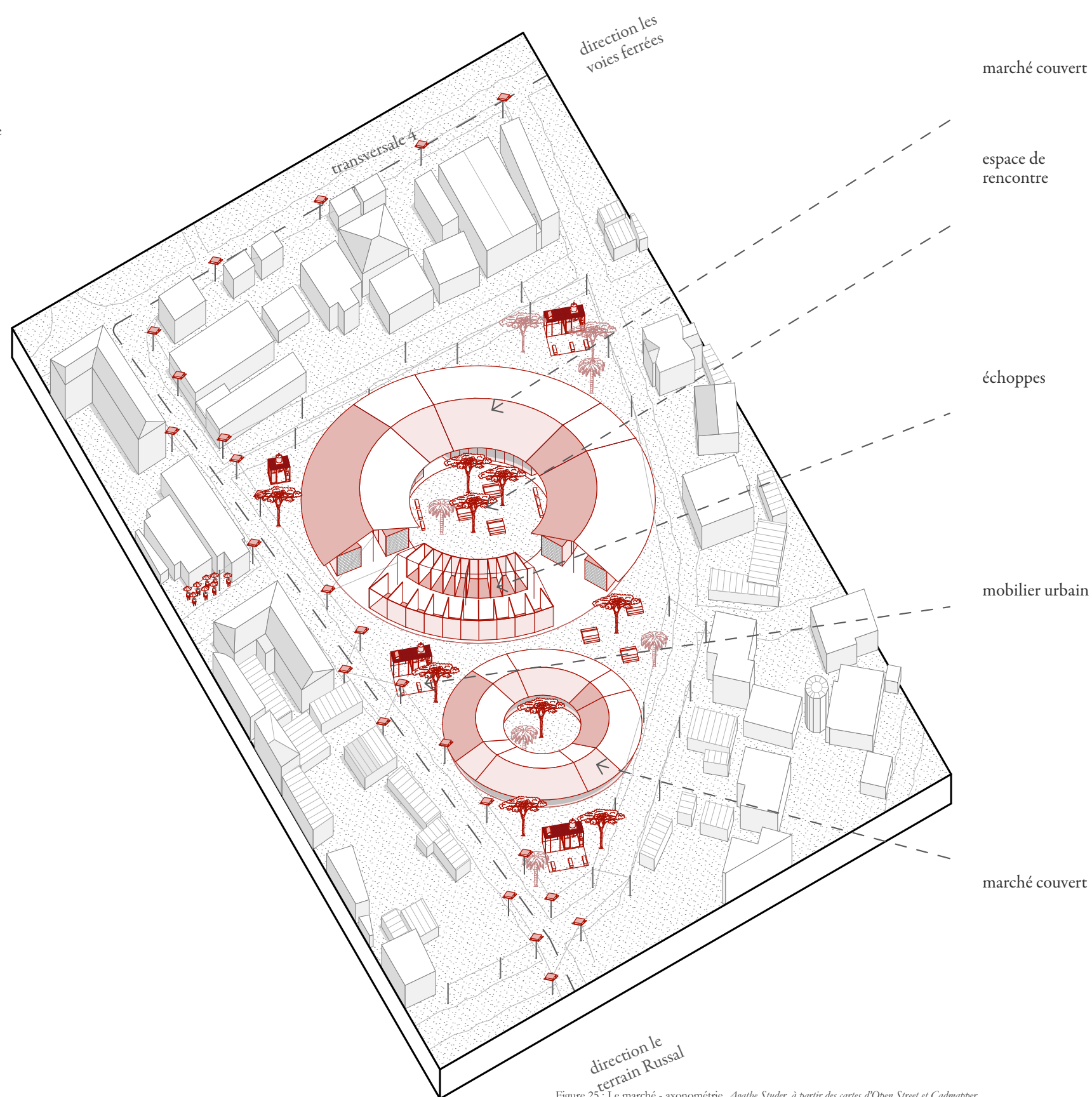


Figure 25 : Le marché - axonométrie. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

Terrain de sport



Image 60 : Le terrain de sport. *Agathe Studer, avril 2022*



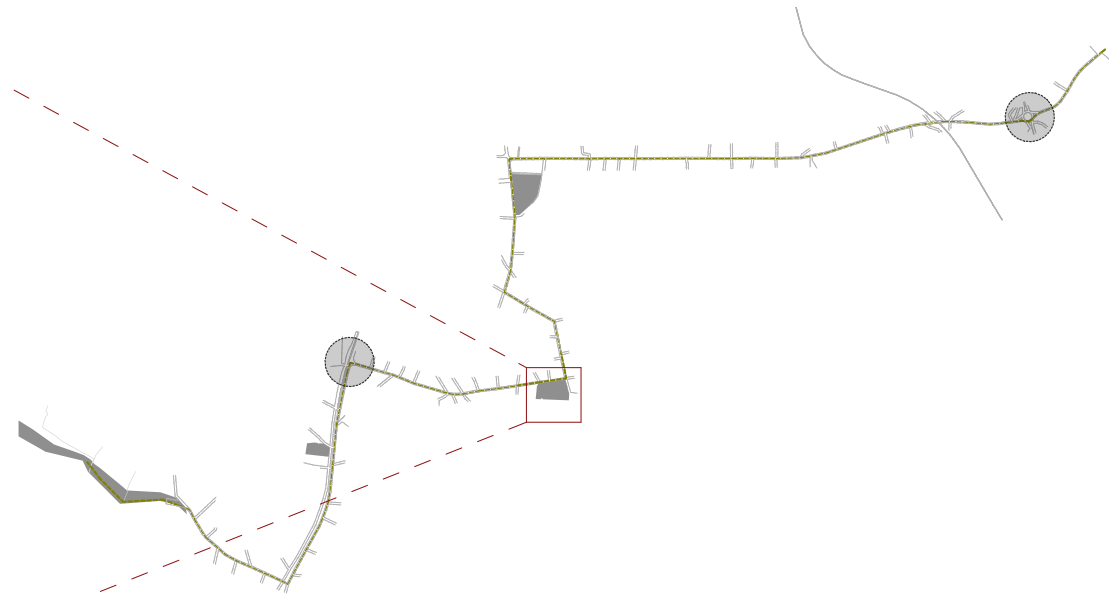
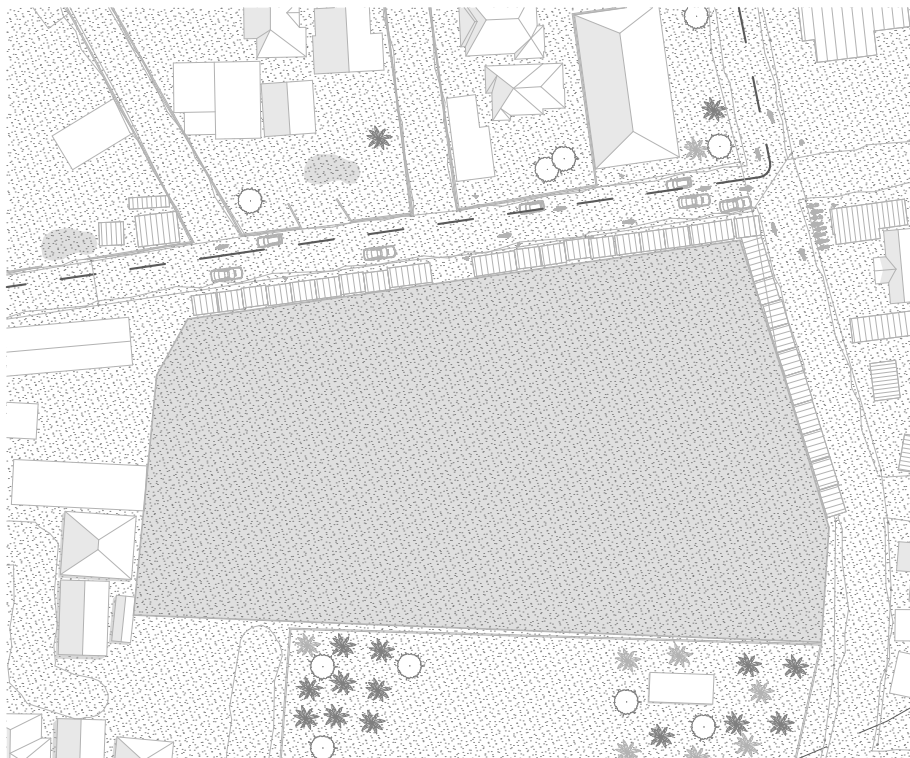
Image 61 : Le terrain de sport. *Agathe Studer, avril 2022*



Image 62 : Le terrain de sport. *Agathe Studer, avril 2022*



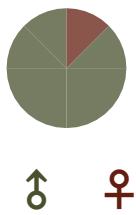
Image 63 : Le terrain de sport. *Agathe Studer, avril 2022*



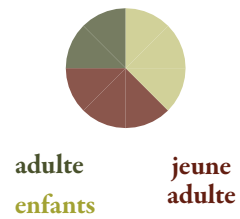
Carte 13 : Le terrain de sport. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper

Fréquentation

genre



âge



heure



Analyse

Equipements existants :

- mobilier urbain : bancs
- éclairage : lampadaires
- eau : non
- poubelle : non
- mobilier spécifique : goal

Utilisation formelle :

- terrain de foot
- espace de sport pour les écoles

Utilisation informelle quotidienne :

- femmes qui viennent étendre le linge ou faire sécher de la nourriture

Acteurs

- Utilisateurs :

sportifs
jeunes filles
sport école

♂ ♀
♀
♀ ♂

- Communautés :
quartier)

comité des joueurs de football (rattaché à la maison de

Utilisations

- Formelles :

sport

- Informelles :

commerces

Enjeux

- Intégration sociale de la jeunesse
- Pérennité de la parcelle publique

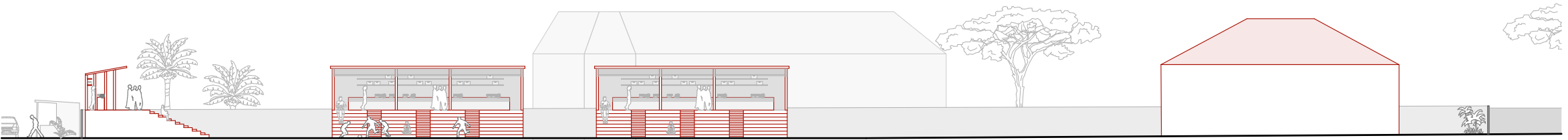


échoppes

organisation locale pour l'entretien des lieux
terrain de foot

manque d'infrastructures

implantation
de nouvelles
propriétés sur
la parcelle



échoppes

Infrastructures et
végétations pour
délimiter physiquement
la parcelle

Guinguette
Gradins

Bâtiment pour les
communautés :
Maison pour les jeunes

Infrastructures et
végétations pour
délimiter physiquement
la parcelle

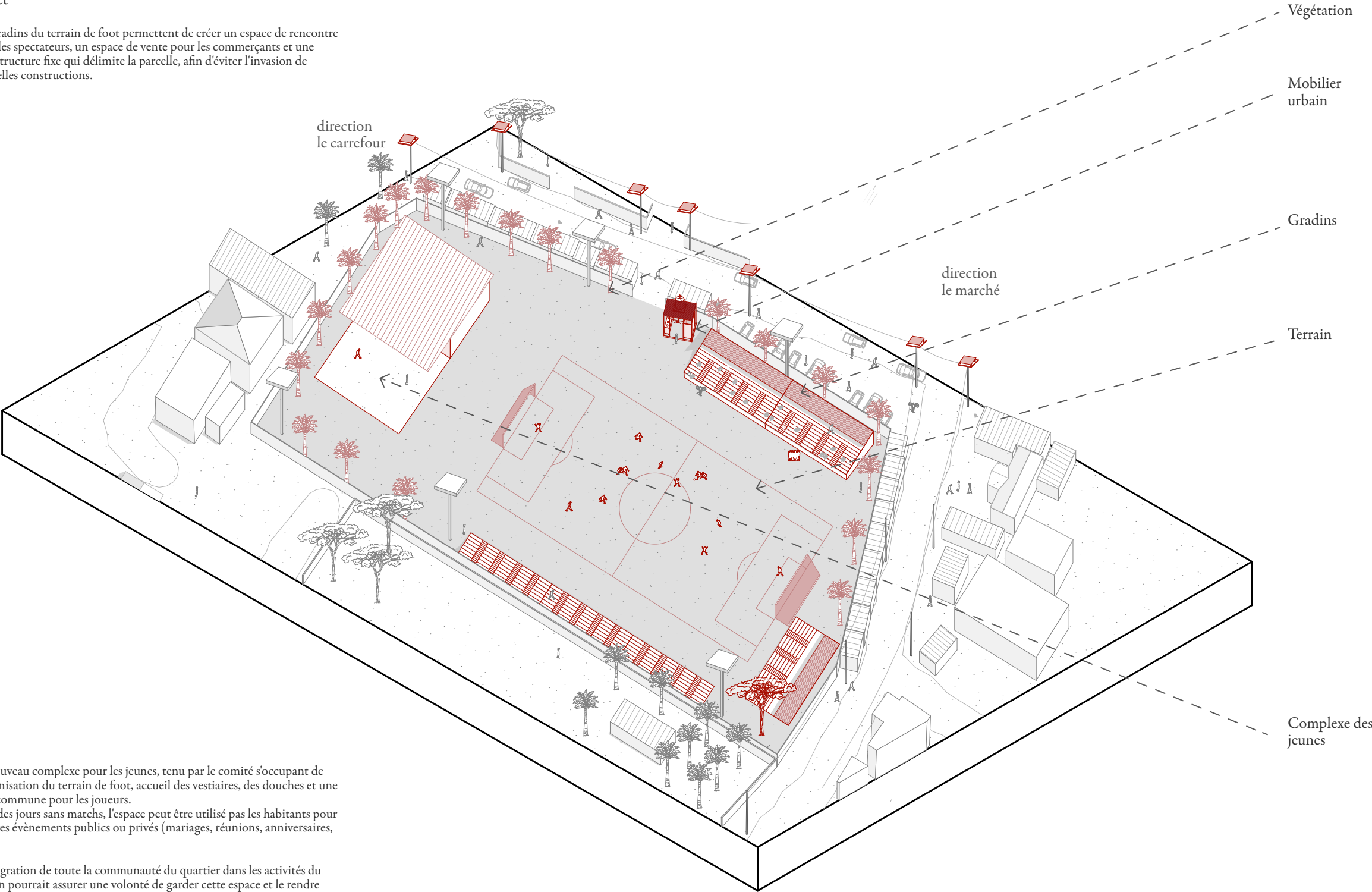
Parking

Terrain de foot délimité
Vestiaires

Espace de rassemblement
pour le quartier

Projet

Les gradins du terrain de foot permettent de créer un espace de rencontre pour les spectateurs, un espace de vente pour les commerçants et une infrastructure fixe qui délimite la parcelle, afin d'éviter l'invasion de nouvelles constructions.

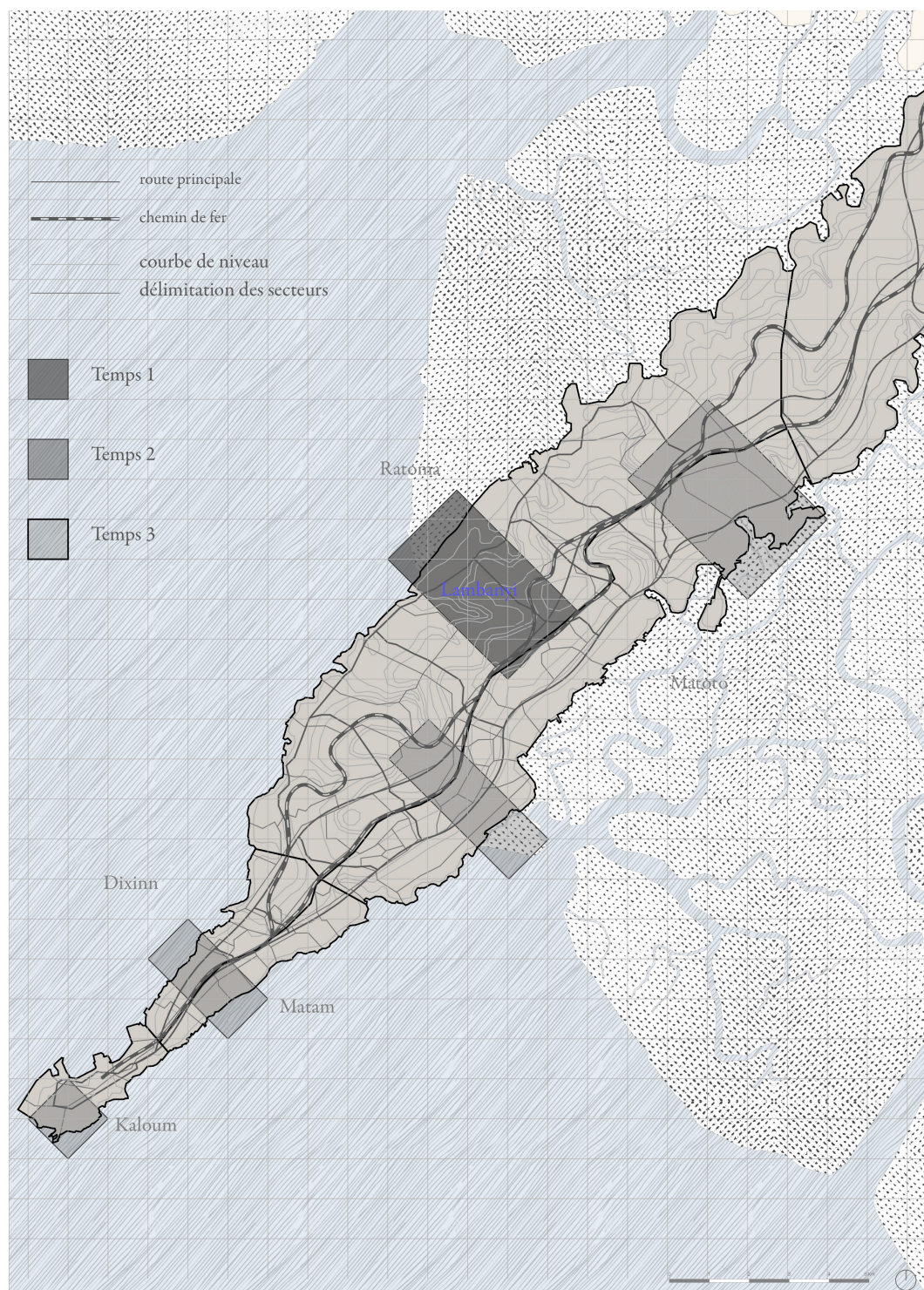


Le nouveau complexe pour les jeunes, tenu par le comité s'occupant de l'organisation du terrain de foot, accueil des vestiaires, des douches et une salle commune pour les joueurs. Lors des jours sans matchs, l'espace peut être utilisé pas les habitants pour d'autres évènements publics ou privés (mariages, réunions, anniversaires, ...).

L'intégration de toute la communauté du quartier dans les activités du terrain pourrait assurer une volonté de garder cette espace et le rendre indispensable dans la vie festive du voisinage.

Figure 27 : Le terrain de sport - axonométrie. Agathe Studer, à partir des cartes d'Open Street et Cadmapper 123 |





3 CONCLUSION

3.1 La synthèse des projets

Le catalogue permet de mettre en avant des échantillons de projets ponctuels dans le quartier tout au long du transect déterminé par les conversations avec les Conakrykas. Chaque projet répond à divers enjeux autant à l'échelle de la ville et du pays qu'à l'échelle du voisinage. Une réponse aux enjeux récurrents est visible sur toutes les interventions, alors que les enjeux plus spécifiques ont fait appel à des solutions différentes mais traitées dans une vision d'ensemble, notamment par les matériaux utilisés ou les énergies proposées.

Les mobiliers développés permettent de créer une continuité dans le parcours du transect afin de mettre en avant les projets en dehors des limites de Lambanyi et de montrer les types de démarches potentielles pour améliorer la vie urbaine dans les communes de Conakry.

La densité des habitations et leur proximité entre elles ne permet pas, dans un premier temps, d'étendre les projets à sa guise. Les espaces exigus contraignent les interventions à de petites étapes. Pour aller plus loin, il faudrait pouvoir élargir les espaces sur les routes, en proposant des nouveaux axes routiers qui désengorgeraient les voiries actuelles. Certaines rues pourraient devenir alors entièrement piétonne et dédiée à l'épanouissement dans la ville.

La question de cette partie porte sur la valorisation des activités informelles dans l'espace public, les projets y répondent en mettant en avant toutes les activités présentes dans le lieu pour déterminer les conditions qui rendent ces utilisations non officielles. Puis ces analyses apportent une réflexion sur la manière d'adapter l'espace existant pour que tous les habitants y trouvent leur place. Le but étant d'aménager l'espace public pour que les événements, tels que le match de foot ou les commerces en bord de route, soient intégrés au fonctionnement des rues qui sont désormais les espaces publics de Conakry.

Ce dernier chapitre s'inscrit dans un *Temps 1* d'une démarche pouvant être appliquée à toute la ville. Cette étape de recherche et d'expérimentation pourra déterminer les éléments à garder et à développer pour le *Temps 2*. Ce dernier se définit par l'élargissement des zones de recherche pour mettre en place des espaces urbains utilisables par toute la population dans tout Conakry. Puis, une fois les dernières analyses faites le *Temps 3* permettra de déterminer un plan d'action global et à la fois spécifique à chaque communauté.

V CONCLUSION GÉNÉRALE

1 FIN DU MATCH

« Pourquoi ? Comment ? Valoriser ! » ont été les questions et points clés appelant des réponses pour que le travail puisse être cohérent.

Les recherches théoriques ont favorisé l'assimilation des conséquences de la colonisation sur le développement urbain de Conakry, les habitants de la capitale ont dû trouver une nouvelle manière d'habiter la ville en mêlant l'urbanisme occidental et la culture africaine. L'attractivité unique de Conakry lui amène une forte surpopulation des quartiers, empêchant les autorités de suivre les constructions de logements. Les plans de développement urbain émis par l'État n'ont, pour la majorité, pas été respectés par les propriétaires privés. Chaque parcelle et chaque bout de terrain libres sont occupés par des lotissements. La rue devient alors le seul espace public restant dans les banlieues.

Quand est-il du match de football ? : Les terrains sont pris d'assaut par différentes communautés, c'est pourquoi il n'y a pas toujours assez de place pour que les jeunes puissent jouer au foot.

L'importance des retrouvailles familiales et des moments de convivialités dans les coutumes guinéennes met en exergue le sentiment des habitants de ne pas pouvoir s'approprier totalement leur ville, cette notion a pu être perçue notamment grâce au travail sur le terrain. Cependant, et par volonté de se créer une vie agréable, les Conakrykas se sont accommodés à la situation actuelle et ont tenté, à leur hauteur, de trouver une place pour tout un chacun dans l'espace public. Cette résilience entraîne la dualité de l'informel et du formel contenus en un seul lieu et, engendrées par l'insuffisance des espaces communs, des tensions sont alors perceptibles au cœur même des infrastructures de la capitale. Avec des matériaux de fortune et un sens de la communauté aigu, la population s'approprie les parcelles et terrains libres pour y créer des rencontres, du travail et du loisirs. Les échoppes en coin de rue, les manufactures le long des rails ou encore les rassemblements sportifs dans les chemins, font partis du paysage urbain. Les supprimer reviendrait à mettre en marge de la société les communautés responsables de ces activités, alors qu'elles sont pour certaines déjà à l'écart⁴⁶.

Les jeunes joueurs organisent alors des terrains clandestins dans les rues de Conakry en réponse au manque d'espace dans les lieux leur étant dédiés à la base. C'est leur façon de montrer comment ils s'approprient l'espace public.

Les conclusions de ces deux chapitres mises bout à bout ont sensibilisé l'approche des projets dans le but qu'ils puissent apporter une nouvelle réflexion du vivre ensemble et de l'intégration des comportements informels à la vie de tous les jours. En valorisant les organisations existantes, par le biais des propositions de projets, les besoins de tous pourront être satisfaits. Les infrastructures existantes deviennent du matériel de recherche pour imaginer les espaces publics de demain. Bien que spécifiques dans leur thématique d'enjeux, les projets recensent des problématiques récurrentes qui sont traitées à travers une vision d'ensemble, comme un tout. La première étape du travail d'expérimentations sur un échantillon déterminé, présentée dans la troisième partie, pousse la réflexion de répéter l'exercice au-delà du transect de Lambanyi. Après avoir examiné l'évolution des projets proposés et tirer les conclusions de ce qui fonctionne ou non, un second temps d'amélioration pourra développer les recherches à de nouveaux quartiers de la ville. Une deuxième analyse des évolutions des scénarios mis en place permettra de mettre en place un plan de développement urbain, imaginé avec la population avec des exemples concrets, dans tout Conakry. Une telle démarche demande du temps et un travail sur terrain régulier. De plus, comme évoqué par le projet du Grand Conakry 2040, plusieurs chercheurs parlent d'un déplacement des centres en dehors des limites de la ville. Le but étant de diminuer les migrations dans la capitale en rendant plus attractives les grandes villes des alentours et pourquoi pas reconstruire Conakry autre part.

En redonnant une place formelle à tous dans l'espace urbain et en apportant de nouvelles infrastructures qui encrent chaque communauté dans son endroit, les terrains de foot pourront retrouver leurs utilités originales.

Comme cité précédemment, la continuité du travail de projet pourra être assurée par une présentation du TFE au chef du quartier qui, dans un second temps et après améliorations, a proposé de faire suivre les propositions à la commune de Ratoma afin de voir les possibilités d'une concrète réalisation des projet retenus.

L'écriture de ce travail a été une expérience enrichissante, elle a permis de mettre en pratique des notions théoriques, comme il faudra le faire en sortant des études dans quelques mois. Même si les étapes n'ont pas toutes été concluantes, les objectifs fixés au début ont pu être remplis. C'est le cas du chapitre des projets qui aurait pu être plus finement développé, notamment avec plus de références venant des savoir-faire locaux. Certains des scénarios ont vite été confronté à l'architecture urbaine sur place, la densité des constructions réduit les marges de manoeuvres. Comme évoqué dans la conclusion précédente, la modification des habitudes routières pourraient apporter une autre solution pour que les rues deviennent des espaces publics permettant l'appropriation de tous. Pour ce faire les véhicules devraient être dirigés sur des nouveaux axes routiers.

Il restera toujours des jeunes gens pour jouer au football dans les rues de Conakry, mais il serait beau d'imaginer un jour qu'ils sont là pour le charme du lieu plutôt qu'en raison d'une occupation sauvage sur leur terrain.

⁴⁶ Les femmes et les jeunes gens. Lire Fatoumata Traoré (2016)



ká máma



BIBLIOGRAPHE ET ANNEXES

VI BIBLIOGRAPHIE & ANNEXES

1 BIBLIOGRAPHIE

1.1 Ouvrages généraux

Blanc-Pamard, Chantal (1989). *Riz, risques et incertitudes : d'une maîtrise à une dépendance : L'exemple des riziculteurs des Hautes Terres malgaches*. In Eldin, M., & Milleville, P. (Eds.), *Le risque en agriculture*. IRD Éditions.

Eloundou, Lazare (2005). *Le patrimoine architectural moderne en contexte africain*. Repenser les limites : l'architecture à travers l'espace, le temps et les disciplines. Paris

Folkers, Antoni S. et Belinda A.C. van Buiten (2019). *Modern Architecture in Africa*. Springer

Gehl, Jan, et Birgitte Svarre (2013). *How to study public life*. Island Press.

Lachenal, Guillaume et Aïssatou Mbodj-Pouye (2016). *Restes du développement et traces de la modernité en Afrique, par Guillaume Lachenal et Aïssatou Mbodj-Pouye*. Paru dans *Politique africaine* 3/2015 (N° 134), p. 5-21.

Lozerand, Emmanuel (2015). *Penser les individus du monde*. Dossier : Inventer les sciences sociales postoccidentales 5/2015, p. 139-161

Traoré, Fatoumata et Moustapha Soumahoro (2016). *Capital social, pouvoir d'agir et bien-être chez les femmes à Conakry (République de Guinée)*. *Revue Canadienne de Géographie* Tropicale ISSN : 2292-4108, Vol.3 (1) : 58-79

Thomine-Berrada, Alice et Barry Bergdol (2005). *Repenser les limites : l'architecture à travers l'espace, le temps et les disciplines*. Institut national d'histoire de l'art, Paris.

1.2 Ouvrages historiques

Dollfus, Olivier (1952). *Conakry en 1951-52. Etude Humaine et économique*.

Coquery-Vidrovitch, Catherine (2016). *Petite histoire de l'Afrique : L'Afrique au sud du Sahara, de la préhistoire à nos jours*. Le Découverte

Goerg, Odile (1990). *La genèse du peuplement de Conakry*. Cahiers d'études africaines, vol 30 n°117, 1990. pp. 73-99

Goerg, Odile (2004). *8. Conakry : la ville et son double: Des années 1880 à nos jours*. L'espace et ses représentations en Afrique: Approches pluridisciplinaires (pp. 139-157), Sophie Dulucq éd. . Paris

Goerg, Odile (2006). *Domination coloniale, construction de «la ville» en Afrique et dénomination*. Afrique & Histoire, 2006, vol.5, pages 15 à 45.

1.3 Documents des autorités guinéennes

Guinée écologie (2020). *Guinée : Le littoral, un potentiel économique et écologique, menacé de toute part*. En ligne

Ministère de la Ville et de l'Aménagement du Territoire (MVAT) et Louis Berger (2016). *Grand Conakry Vision 2040 - Objectifs & Enjeux*.

Ministère de l'urbanisme et de l'habitat (1990). *Plan de développement urbain de Conakry - Résumé*.

1.4 Rapport d'ONG

Enabel, Agence belge de développement (2020). *Urbanisation - Que fait Enabel ?* (En Ligne)

Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme (2004). *Mission Internationale d'Enquête - Guinée - Une démocratie virtuelle, un avenir incertain*. FIDH n°386

Guigma, Léandre, ONU-Habitat (2020). *Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry*. Programme des Nations Unies pour l'établissement humains.

IRENA (2020). *La transition vers les énergies renouvelables en Afrique : Renforcer l'accès, la résilience et la prospérité*. Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), Abou Dhabi.

IRENA (2018). *Planification et perspectives pour les énergies renouvelables: Afrique de l'Ouest*. Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), Abou Dhabi.

Koscalova, Alena et Marianne Viot (2012). *Vulnérabilités urbaines à Conakry, Guinée Rapport d'évaluation*. Médecin Sans Frontières.

Office Français de Protection des Réfugiés et Apatrides (2018). *Rapport de mission en Guinée - novembre 2017*. Cour nationale du droit d'asile

ONU-Habitat (2020). *Évaluation du Plan de développement urbain de Conakry*. Programme des Nations Unies pour les établissements humains.

SSATP, programme de politiques de transport en Afrique (2018). *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes guinéennes*. Rapport final

1.5 Travaux de recherches (mémoire, tfe, thèse, ...)

Helle-Russo, Sabrina (2018). *Conakry : nommer les voies, nommer les quartiers. Enjeux de pouvoir en toponymie urbaine*. Neotopo.

Kebe-Gangneux, Julie (2016). *Quand les citadins font et défont la ville à Conakry : le droit à l'espace*. Environnement Urbain / Urban Environment [En ligne], Volume 10 | 2016, mis en ligne le 04 avril 2017.

Kebe-Gangneux, Julie (2018). *Fabriquer l'ordinaire de la ville - Le rôle de l'habitant à Conakry (Guinée)*. Thèse de doctorat en géographie à l'université de Nantes

Kebe-Gangneux, Julie (2019). *De la production paysagère à la formation des paysages vécus à Conakry (Guinée)*. Projets de paysage [En ligne], 21 | 2019, mis en ligne depuis le 30 décembre 2019.

1.6 Articles internet

Alpha (21 mars 2022). *Accidents. On s'en foot dans les rues de Conakry*. Guinée7.com. URL : <https://www.guinee7.com/accidents-on-sen-foot-dans-les-rues-de-conakry/>

Dash, Leon (28 mars 1984). *Guinea's Longtime President, Ahmed Sekou Toure, Dies*. The Washington Post. URL : <https://www.washingtonpost.com/archive/local/1984/03/28/guineas-longtime-president-ahmed-sekou-toure-dies/18f31685-878c-4759-8028-3bef7fbc568b/>

Doumbe Fines, Tania. (2021). *Architecture africaine : une histoire d'identités, d'espaces et de relations*. ORB Spécial.

Hazoume, Madiana (9 mars 2017). *Architecture : l'Afrique pourrait en finir avec le tout-béton*. Le Point. URL : https://www.lepoint.fr/economie/architecture-l-afrique-pourrait-en-finir-avec-le-tout-beton-09-03-2017-2110510_28.php

Lachkar, Michel (24 octobre 2017). *Jatropa: «l'agro-carburant miracle» n'a pas tenu toutes ses promesses*. Franceinfo : Afrique. URL : https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/environnement-africain/jatropa-l-agro-carburant-miracle-na-pas-tenu-toutes-ses-promesses_3058843.html

Obonyo, Raphael (6 janvier 2021). *Energies renouvelables : comment l'Afrique construit une voie énergétique différente*. Afrique Renouveau.com. URL : <https://www.un.org/africarenewal/fr/magazine/janvier-2021/energies-renouvelables-comment-lafrique-construit-une-voie-%C3%A9nerg%C3%A9tique>

Pauron, Michel (12 mai 2011). *Architecture : dessine-moi une agglomération*. Jeune-Afrique. URL : <https://www.jeuneafrique.com/191723/archives-thematique/architecture-dessine-moi-une-agglom-ration/>

Ribadeau Dumas, Laurent (25 février 2020). *En inaugurant le plus grand parc éolien d'Afrique de l'Ouest, le Sénégal parie sur les énergies renouvelables*. Franceinfo : Afrique. URL : https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/environnement-africain/en-inaugurant-le-plus-grand-parc-eolien-d-afrique-de-l-ouest-le-senegal-parie-sur-les-energies-renouvelables_3840545.html

Sanoh, Sekou (8 janvier 2022). *Lambanyi : en colère contre le bradage des domaines réservés, la jeunesse durcit le ton*. Guinée News. URL : <https://guineenews.org/lambanyi-en-colere-contre-le-bradage-des-domaines-reserves-la-jeunesse-durcit-le-ton/>

Thepbanhornchai, Arisa. *La barrière de bambou est un brise-lames pour protéger le rivage et la mangrove de l'érosion des vagues et de l'orage en mer*. Dreamstime.com. URL : <https://fr.dreamstime.com/barri%C3%A8re-bambou-brise-lames-prot%C3%A9ger-rivage-mangrove-l-%C3%A9rosion-des-vagues-orage-en-mer-idyllique-image165389884>

1.7 Sites internet

ArchDaily, URL : <https://www.archdaily.com/>

Cadmapper, URL : <https://cadmapper.com/>

Geres ONG, URL : <https://www.geres.eu/>

Google Earth, URL : <https://earth.google.com/web/@9.60495188,-13.64219409,44.62648122a,31229.16658666d,35y,11.14276925h,0.99454807t,359.99999999r>

OpenStreet .Map, URL : <https://www.openstreetmap.org/#map=12/9.6047/-13.6182>

Topographic-map, URL : <https://fr-fr.topographic-map.com/maps/ov9a/Conakry/>

Youtube pour Africa Express, URL : https://www.youtube.com/watch?v=jS8XJhkfxr4&ab_channel=AfricaExpress

1.8 Liste des cartes, figures et images

1.8.1 Cartes

La majorité des cartes ont été réalisées par l'auteur, sauf indication, grâce aux cartes téléchargées depuis le site CadMapper, les emplacements des lieux ont été pris sur le site OpenStreet.

Numéro : Nom de la carte, auteur, sources, date	page
Carte 1 : Évolution de Conakry à travers le temps, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.22
Carte 2 : Les espaces publics dans Conakry, <i>Agathe Studer, OpenStreet, 2022</i>	pp.32-33
Carte 3 : La Guinée, <i>Agathe Studer, Nations Online Projets, 2022</i>	pp.34-35
Carte 4 : Les communes de Conakry, <i>Agathe Studer, OpenStreet, 2022</i>	p.42
Carte 5 : Le transect à travers le quartier de Lambanyi, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.56-57

Carte 6 : Le transect et ses enjeux, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.67
Carte 7 : Le quartier de Lambanyi, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.68
Carte 8 : Le carrefour, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.80-81
Carte 9 : Le rond-point, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.88-89
Carte 10 : La voie ferrée, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.97
Carte 11 : La plage, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.104-105
Carte 12 : Le marché, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.114-115
Carte 13 : Le terrain de sport, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp. 122-123
Carte 14 : Les étapes de développement urbain, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p. 130

1.8.2 Figures

Figure 1 : La Guinée dans l'Afrique, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.10
Figure 2 : Plans des projets d'aménagement, <i>Ministère de l'urbanisme, PDU de Conakry 1990</i>	p24
Figure 3 : Plans des projets d'aménagement, <i>Ministère de l'urbanisme, PDU de Conakry 1990</i>	p24
Figure 4 : Ligne du temps de Conakry, <i>Agathe Studer, Julie K.-G. 2016</i>	p.27
Figure 5 : Évolution de l'aménagement urbain, <i>Agathe Studer, Odile G. et Julie K.-G., 2016</i>	p.28
Figure 6 : Les acteurs, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.43
Figure 7 : Emplacement des témoins dans Lambanyi, <i>Agathe Studer, Google Earth 2022</i>	pp.52-53
Figure 8 : Les enjeux, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.54
Figure 9 : Mobilier du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.71
Figure 10 : Mobilier du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.73
Figure 11 : Mobilier du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.74
Figure 12 : Mobilier du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.75
Figure 13 : Mobilier du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.76
Figure 14 : Mobilier du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.77
Figure 15 : Le carrefour - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.82-83
Figure 16 : Le carrefour - axonométrie, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.84-85
Figure 17 : Le rond-point - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.90-91
Figure 18 : Le rond-point - axonométrie, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.92-93
Figure 19 : La voie ferrée - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.98-99
Figure 20 : La voie ferrée - axonométrie, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.100-101
Figure 21 : La plage - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.106-107
Figure 22 : La plage - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.108-109
Figure 23 : La plage - axonométrie, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.110-111
Figure 24 : Le marché - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.116-117
Figure 25 : Le marché - axonométrie, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.118-119
Figure 26 : Le terrain de sport - coupes, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.124-125
Figure 27 : Le terrain de sport - axonométrie, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.126-127
Figure 28 : Vue d'ensemble du transect, <i>Agathe Studer, 2022</i>	pp.128-129

1.8.3 Images

La majorité des images ont été prise sur place par l'auteur, sauf indication, lors du voyage en avril 2022, les images en drone ont été prise sur place lors de ce même voyage en présence de l'auteur et de Michel Lamah (propriétaire du drone).

<i>Image 1</i> : Plage de Kassa, <i>Sophie Studer, 2017</i>	p.2	<i>Image 44</i> : Le rond-point, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.86
<i>Image 2</i> : Lambanyi depuis la plage, <i>Michel Lamah, 2022</i>	pp.6-7	<i>Image 45</i> : Le rond-point, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.87
<i>Image 3</i> : Match de foot dans les rues de Conakry, <i>Leopardskin.blog</i>	p.12	<i>Image 46</i> : Le rond-point, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.86
<i>Image 4</i> : Carrefour de la T.4 et de la corniche nord, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.14	<i>Image 47</i> : Le rond-point, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.87
<i>Image 5</i> : Au bord du chemin de fer de la T.4 <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.16	<i>Image 48</i> : La voie ferrée, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.94
<i>Image 6</i> : Conakry au début du 20 ^{ème} siècle, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.23	<i>Image 49</i> : La voie ferrée, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.95
<i>Image 7</i> : Conakry au début du 20 ^{ème} siècle, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.23	<i>Image 50</i> : La voie ferrée, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.94
<i>Image 8</i> : Marché au bord de route à Dixinn, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.38	<i>Image 51</i> : La voie ferrée, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.95
<i>Image 9</i> : Témoins 1, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.44	<i>Image 52</i> : La plage, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.102
<i>Image 10</i> : Témoins 2, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.44	<i>Image 53</i> : La plage, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.103
<i>Image 11</i> : Déchets du marché, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.44	<i>Image 54</i> : La plage, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.102
<i>Image 12</i> : Échoppes en bord de route, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.44	<i>Image 55</i> : La plage, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.103
<i>Image 13</i> : Foot dans la rue, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.44	<i>Image 56</i> : Le marché, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.112
<i>Image 14</i> : Marché en bord de route, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.44	<i>Image 57</i> : Le marché, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.113
<i>Image 15</i> : Témoins 3, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.46	<i>Image 58</i> : Le marché, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.112
<i>Image 16</i> : Chemin de fer, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.46	<i>Image 59</i> : Le marché, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.113
<i>Image 17</i> : Chemin de fer, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.46	<i>Image 60</i> : Le terrain de sport, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.120
<i>Image 18</i> : Chemin de fer, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.46	<i>Image 61</i> : Le terrain de sport, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.121
<i>Image 19</i> : Chemin de fer, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.46	<i>Image 62</i> : Le terrain de sport, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.120
<i>Image 20</i> : Témoins 4, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 63</i> : Le terrain de sport, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.121
<i>Image 21</i> : Témoins 5, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 64</i> : Après-midi sur la plage, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.143
<i>Image 22</i> : Témoins 6, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 65</i> : Habitats évolutifs, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.63
<i>Image 23</i> : Témoins 7, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 66</i> : Habitats spontanés, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.63
<i>Image 24</i> : Témoins 8, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 67</i> : Matérialité, Ecole, <i>Albert Faus, Koudougou 2014, ArchDaily.com</i>	p.71
<i>Image 25</i> : Passage des piétons sur la route, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 68</i> : Lampadaire solaire, <i>Cameroun, Mediaterrre.org</i>	p.74
<i>Image 26</i> : Circulation des véhicules, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 69</i> : Eolienne urbaine, <i>éoliennedetoit.com</i>	p.74
<i>Image 27</i> : Circulation des véhicules, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 70</i> : Arbuste de jatropha, <i>wikipédia.com</i>	p.74
<i>Image 28</i> : Trottoirs libres, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.48	<i>Image 71</i> : Martine à la plage, <i>Agathe Studer, avril 2022</i>	p.132
<i>Image 29</i> : Témoins 9, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.50	<i>Image 72</i> : Vue sur la mangrove, <i>Agathe Studer, avril 2022</i>	pp.166-167
<i>Image 30</i> : Témoins 10, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.50		
<i>Image 31</i> : Témoins 11, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.50		
<i>Image 32</i> : Témoins 12, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.50		
<i>Image 33</i> : Témoins 13, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.50		
<i>Image 34</i> : La réunion avec le chef de quartier, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.58		
<i>Image 35</i> : Le repas de remerciements avec les témoins, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.59		
<i>Image 36</i> : Vue sur Lambanyi depuis la plage, <i>Michel Lamah, 2022</i>	p.60		
<i>Image 37</i> : Architecture vernaculaire africaine, <i>Ovambo homesteads en Namibie, Adjaye-Visual</i>	p.72		
<i>Image 38</i> : Matérialité, <i>Coffee shop au Ghana par Sang, ArchDaily</i>	p.75		
<i>Image 39</i> : Architecture vernaculaire africaine, <i>Jola people en Guinée-Bissau, Adjaye-Visual</i>	p.75		
<i>Image 40</i> : Le carrefour, <i>Michel Lamah, 2022</i>	p.78		
<i>Image 41</i> : Le carrefour, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.79		
<i>Image 42</i> : Le carrefour, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.78		
<i>Image 43</i> : Le carrefour, <i>Agathe Studer, 2022</i>	p.79		

2 ANNEXES ET GRAPHIQUES DE RÉFÉRENCES

2.1 Retranscriptions des témoignages

1 Thierno Barry, Directeur général de l'Agence Guinéenne de la Sécurité Routière (AGUISER)
30.03.22 - 12h

Question 1 : Les routes sont-elles assez bien sécurisées ?

Réponse : Il y a un problème avec les routes autant bien avec les voitures entre elles qu'avec les piétons et les commerces en bord de route.

Les taxis s'arrêtent tout le temps dès qu'ils le veulent pour prendre un client sur le côté, tout en restant dans la circulation. Même si les voitures ne roulent pas très vite les chocs sont fréquents. Les commerçants qui viennent vendre leurs marchandises au bord de la route car ils visent les automobilistes comme clientèle. Autant les chauffeurs qui font de longues routes que les citadins qui rentrent chez eux après le travail, les embouteillages sont longs en fin de journée, c'est plus facile d'acheter rapidement un petit quelque chose au bord de la route que de rentrer dans les quartiers pour aller au marché. Du coup les piétons n'ont plus de place sur le trottoir (s'il y a un trottoir) et se retrouvent sur la route pour marcher entre les voitures, les motos et les taka-takas.

Q 2 : Qui s'occupe des espaces « libres » utilisés par les commerces en bord de route ?

R : Personne en particulier, les gens s'approprient les lieux dès qu'ils le peuvent se qui créent des problèmes entre les piétons, les marchands et les voitures. Personne ne trouve sa place dans la rue.

Q 3 : Quels seraient les changements à mettre en place pour plus de sécurité ?

R : Une des actions phares du moment c'est de faire des marquages au sol pour que les piétons puissent traverser plus facilement la route. (NB : des ponts existent à certains endroits mais les piétons ne les prennent pas parce que c'est plus long)

Une action de sensibilisation des accidents de la route est aussi menée.

Quant aux commerces ils seraient intéressants de les disperser dans la ville de façon à les rendre plus accessibles à tous, sans les « cacher » à l'intérieur des quartiers tout en les mettant à l'abri de la circulation. Reste à réussir à faire comprendre tout ça aux gens..

Q 4 : Il y a-t-il des moyens de transport publics qui permettraient des désengorger les routes ?

R : Il y avait un service de bus, mais après les manifestations qui ont pris pour cible les bus mis en place par l'État. (NB : manifestations anti-état et corporatistes de chauffeurs taxis privés qui voulaient s'opposer aux biens de l'État. S'il y trop de transports publics alors ils ont moins de clients et donc moins de revenus. Ce sont les mêmes qui s'opposent au train.)

Q 5 : Quels seraient les moyens possibles pour réduire les embouteillages dans la ville ?

R : Le gros problème est lié à l'état d'entretien des voitures. On retrouve sur les routes des voitures complètement cassées qui roulent seulement grâce à des réparations de fortune (NB : pare-brise fissuré, rétroviseur cassé voir manquant, pot d'échappement qui traîne sur la route, etc..). Il faudrait instaurer une visite technique annuelle pour déterminer si la voiture est toujours en état de rouler. Un des autres problèmes, est que régulièrement les gens laissent leurs voitures sur la route si elles tombent en panne. C'est pareil avec les camions. Une idée serait d'imaginer des grues qui viendraient récupérer les voitures et les retirer de la circulation.

Q 6 : Quels types de transport retrouve-t-on le plus sur chacun des trois grands axes routiers ?

R : Il n'y a pas de réglementation, on retrouve de tout partout. Aussi bien des camions que des taximotos. Il faudrait faire en sorte que les camions roulent à certaines heures afin de ne pas les retrouver dans le flux de voitures privés en heure de pointe. C'est pareil sur les routes transversales (T.1, T.2, T.3, ...)

2 Pascale Collier et Jules Loua, Chef de la technique à l'aéroport et Chef de service à la douane (colonel)
01.04.22 - 10h – Discussion et anecdote sur le quartier de Lambanyi

Question : Est-ce qu'il y a assez d'espace public dans le quartier, tel que des espaces sportifs ?

Jules : Il y a 2 espaces pour le sport, un officiel en bas de la rue (NB : terrain de foot utilisé par les équipes de foot ainsi que les écoles) et un deuxième un peu plus loin officieux. A la base les jeunes du quartier l'ont utilisé comme espace de jeux car il n'y avait pas de construction dessus, le propriétaire a laissé faire car il n'en avait pas l'utilité. Mais quelques temps plus tard il a voulu récupérer son terrain et les jeunes se sont mobilisés pour le garder. Pour l'instant les jeunes utilisent toujours l'espace vide comme terrain de foot.

Pascal : C'est la même chose avec des espaces de commerces, dès qu'il y a un terrain de libre et que le propriétaire ne réagit pas rapidement les gens s'installent et les litiges commencent. Et plus le temps passe plus les habitants intègrent le lieu comme étant leur espace.

Question : Comment les besoins des habitants sont transférés aux différentes administrations ?

Jules : Ils peuvent aller voir le chef de quartier qui lui transmet à la commune, c'est elle qui s'occupe des infrastructures et des aménagements urbains. Mais le problème c'est qu'il n'y a plus d'espace pour de nouveaux aménagements urbains.

Pascal : Même si la population est en avance sur les autorités au niveau des constructions de concessions de logements. Il faudrait mieux prévoir des espaces publics comme des marchés, des écoles, des stades de foot

sur les terrains vides mais les propriétaires font des constructions de logements pour vendre, sans consulter les plans d'aménagement de quartier. De toute façon ces plans sont modifiés par la population elle-même.

Question : Que pensez-vous des événements publics au milieu des carrefours ou dans les rues ?

Pascal : *Quand les jeunes bloquent les rues pour jouer on peut plus passer, on se fait taper les vitres et si on a le malheur de toucher leur balle alors là c'est une autre histoire.*

3 Roger Loua, Topographe

01.04.22 - 10h30 – Après l'appel de Pascal il arrive pour continuer la discussion

Question : Qu'est-ce qu'il faudrait pour améliorer les aménagements et infrastructures des espaces publics ?

Roger : *Les espaces publics sont gérés par les communes donc il faut aller voir si les communes ont prévu des aménagements ou quoi dans le quartier. Pour l'instant un besoin qui revient souvent c'est l'aménagement des plages. Chaque année la mer monte un peu plus et les constructions sur place doivent être déplacées pour ne pas se retrouver sous l'eau. Des entreprises chinoises avaient créé des digues mais ça n'a pas suffi, donc il faudrait un projet pour que la plage reste accessible pour le public. Le mieux c'est de rencontrer le chef de quartier pour voir les besoins et faire un projet qui répond aux attentes des habitants.*

Prise de contact avec le chef de quartier pour le rencontrer.

4 Jean Bangoura, Chef de quartier de Lambany

01.04.22 – 17h – présent : Pascal, Jules et Roger

Explication du sujet du TFE, discussion avec tout le monde dont voici les éléments à relever

Q : Est-ce qu'il y a des plans de quartiers prévus pour l'aménagement d'espaces publics ?

R : *Il y avait un plan d'aménagement prévu mais personne ne l'a respecté, sur les nombreuses infrastructures prévues seules 6 ont été réalisées, dont 2 qui ont été vendues à un privé. Il reste donc :*

- *Le terrain de foot Russal (des habitations empiètent sur les bords du terrain et il manque de vraies infrastructures)*
- *La cour de l'école Afrikof*
- *Les espaces des cycles scolaires*
- *Le marché (une partie est en litige car sur le terrain d'un propriétaire privé)*
- *La maison de jeunesse (vendue)*
- *L'université Gandhi (vendue)*

Le gouvernement a la base de données des infrastructures qui auraient dû être construites. Pour avoir de nouveaux espaces il faut prendre des terrains qui le permettent où améliorer l'existant.

Par exemple le terrain Russal pourrait être beaucoup mieux si on ajoutait de vrais mobiliers dessus. La plage aussi a besoin d'être améliorée mais le gouvernement a donnée des terrains aux chinois pour des projets de logements sociaux (NB : toujours pas construits). Les champs autour de la plage devaient être des rizières mais ils ne sont pas exploités.

Si vous arrivez à faire des plans réalisables d'amélioration de ces terrains on peut les faire passer à la commune qui pourrait s'en servir comme base de projet.

Q : Quels sont les besoins sociaux de la communauté ?

R : *Il y a un besoin d'espace pour le marché, une partie est en litige avec un propriétaire. Pour les jeunes il faudrait un complexe comme la maison de jeunesse mais elle est plus utilisée pour ça et les infrastructures ne sont pas faites comme il faudrait. Les jeunes sont partout dans les rues et les carrefours pour jouer ou trainer, il leur faut un espace culturel adapté à leurs besoins. Vraiment ces espaces existants ont besoins d'être retravaillés, sinon les gens vont ailleurs et se mettent n'importe où. Ça crée des problèmes et des tensions dans la communauté, les lieux existants ne répondent pas aux volontés et ne sont pas sécurisés comme il faut.*

5 Niakoy Logolo, Fabricant de briques

02.04.22 – 12h

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Pourquoi vous être installé ici ?

R : *Avant je travaillais pour une plus grosse entreprise mais loin, vers la cimenterie (NB : zone industrielle presque en dehors de la ville). Mais c'était cher de payer les déplacements, ici je suis proche de chez moi et il y a moins de bouchon à faire. En plus, il a de la place et peu de gens.*

Q : Vous n'avez pas peur du train qui passe ?

R : *Non, on l'entend arriver et il ne passe pas souvent alors on sait quand ça va être. Il faut faire attention un peu mais c'est pas compliqué. Quand le train transportait des civils, il passait plus régulièrement, là il fallait être attentif à ce qu'on laissait proche des voies. Mais ce n'est plus le cas maintenant.*

Q : Comment vous feriez pour améliorer vos conditions ?

R : *Il faudrait délimiter les espaces qui peuvent être occupés, sinon tout le monde vient se rajouter et ils sont de plus en plus proche des rails. Il faut aussi mettre des poubelles, les gens viennent jeter leurs déchets comme ça, ça sent mauvais partout. Et aussi il faudrait que le courant ne se coupe pas tous les jours, on en a besoin ici.*

6 Mamie, vendeuse de riz

04.04.22 – 11h30

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Pourquoi vous être installée ici ?

R : Ici j'ai accès à plus de clients, au marché il y a plus de place. On doit s'inscrire sur des listes et attendre d'avoir un espace pour travailler, je peux pas attendre donc j'ai trouvé un stand au bord de la route. Je vends des plats déjà préparé, les clients sont réguliers, mais y'a aussi des gens de passage qui rentrent chez eux le soir. Avec cet argent mes enfants peuvent aller à l'école et manger.

Q : Vous n'avez pas peur des voitures qui passent ?

R : Ici ça va, sur ce chemin les voitures roulent moins vite, mais vers le carrefour c'est dangereux. J'ai déjà vu des accidents, une voiture qui est rentrée dans des piétons qui marchaient sur la route pour éviter une vendeuse. Ca c'est fréquent. Mais les voitures c'est nos acheteurs, sans eux on serait seulement au marché, donc faut bien prendre le risque.

Q : Comment vous feriez pour améliorer vos conditions ?

R : Ah si je ne pouvais ne pas travailler ça serait parfait ! Sinon ça serait mieux si les stands étaient plus adaptés pour nous, on doit toujours tout porter depuis la maison, c'est pas très sécurisé la nuit.

7 Marie, Lucie et Martine, écolières rencontrées au stand de Mamie, rdv fixé pour le soir

04.04.22 – 18h

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Pour vous c'est quoi un espace public ?

Marie : Pour moi c'est un espace où l'on voit nos copines, rencontrer des gens

Lucie : Pour moi aussi c'est un lieu où l'on peut faire pleins d'activités et voir des gens, comme à la plage de Lambanyi

Martine : Un espace public c'est un lieu où l'on peut se promener et se retrouver tous ensemble

Q : Est-ce qu'il y en a assez à Lambanyi ?

Lucie : Non, pour sortir il y a que la plage, le centre commercial, le terrain Russal et l'espace 224 (NB : Motel et bar). Si l'un de ces lieux est déjà trop occupé ou fermé ça devient compliqué de s'amuser. Des fois on va aussi dans la cour des écoles mais c'est plus rare

Martine : Avant il y avait aussi la Maison des Jeunes, mais c'est plus comme avant maintenant, il n'y a que des garçons tout le temps c'est pas très agréable.

Q : Qu'est-ce qu'il manque à votre avis ?

Lucie : Un terrain de basket, autre chose que des terrains de foot en fait.

Marie : Il n'y a pas d'endroit pour se baigner, on se baigne pas à la plage c'est pas fait pour ça et y'a trop de déchets. Les routes ne sont pas faciles d'accès, on ne se déplace presque pas à pied c'est pas agréable et presque dangereux par moment.

Martine : J'aimerais bien un endroit pour se promener, on a pas ça. Après l'école c'est bien de pouvoir se balader un peu avant de rentrer à la maison.

Lucie : Nous on aime bien aller à plage, y'a tout ce qu'il faut là-bas. Mais parfois y'a trop de monde et quand c'est la période de Ramadan tout est fermé. On sait plus où aller du coup.

Marie : Les jeunes vont à la plage, au terrain Russal et à celui à côté de la Maison des Jeunes, au centre commercial et à l'espace 224. Alors que les moins jeunes vont dans les bars des motels ou hôtels pas loin. Sinon on se retrouve chez les gens aussi, dans les cours. On reste pas trop dans les rues, quand y'a pas de lumière on peut tomber sur des bandits. Les espaces existants sont pas suffisants pour tout le quartier, mais j'aime bien ceux qui sont là.

8 Tonhon, vendeuse

05.04.22 – 10h00

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Pourquoi vous être installée ici ?

R : Je n'ai pas le choix, c'est ici que je rencontre le plus de gens. Quand il y a des bouchons les gens veulent pouvoir acheter directement depuis leurs voitures, alors on est là. Au marché là-bas on est trop loin et les clients ne sont pas les mêmes, ici on a de tout et on vend de tout, alors qu'au marché il y a des familles qui viennent acheter des condiments pour faire à manger, c'est plus spécifique.

Q : Vous n'avez pas peur des voitures qui passent ?

R : Un peu mais on sait comment faire maintenant, le plus embêtant c'est le soleil toute la journée il fait chaud. Et puis on a pas d'endroit pour se reposer ou pour aller aux toilettes. C'est compliqué des fois. J'ai peur quand mes enfants viennent avec moi la journée, ils sont trop souvent sur la route proche des voitures.

Q : Comment vous feriez pour améliorer vos conditions ?

R : C'est pas possible, faudrait plus d'espace pour tout le monde, mais on est trop, trop de gens.

9 Gamy Akess, architecte rencontré lors d'un mini-stage dans un bureau d'architecture durant le séjour à Conakry

06.04.22 – 9h00

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Que pensez-vous des espaces publics à Conakry ?

R : On remarque qu'il y a un vrai manque d'espaces publics pour la population ici. Les autorités sont dépassées par le nombre d'habitants qui vit dans les quartiers, elles ne s'en occupent pas vraiment non plus. En ce qui concerne les lieux communs existants, ils ne sont pas très bien entretenus, les jeunes

viennent y jouer mais il n'y a pas de construction dessus donc tout le monde s'approprie l'endroit n'importe comment. Et quand y'a pas d'associations pour surveiller, il y a trop de déchets jetés là. C'est dommage.

Q : Comment vous feriez pour améliorer ces conditions ?

R : *C'est difficile, il faudrait prévoir des nouvelles zones publiques, mais pour ça il faudra déloger des gens et pour les mettre où ? Il n'y a plus de place à Conakry, si on pouvait tout déplacer autre part ça serait parfait.*

Q : Pourquoi on ne voit pas beaucoup de construction qui utilisent des énergies et/ou des matériaux durables ?

R : *Les gens ne sont pas tous sensibilisés à cette problématique et encore moins aux solutions qui existent. C'est le rôle de l'architecte de proposer des nouvelles choses, mais au final le client fait comme il veut et avec ses moyens. Aussi on a pas beaucoup d'exemple de constructions durables en Guinée, alors c'est dur de montrer des exemples ni même de s'inspirer. Ici il fait chaud et on a beaucoup de soleil, mais les gros changements de température en peu de temps font qu'on peut pas utiliser n'importe quel matériaux n'importe où. Les fortes pluies sont aussi problématiques pour certains types de construction, par exemple faire des toitures plates c'est presque impensable ici. Les autorités ne mettent presque pas de moyens là-dedans.*

10 Nestor, conducteur d'un moto-taxi rencontré lors d'un déplacement en ville

08.04.22 – 9h00

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Pourquoi tu viens chercher tes clients ici ?

R : *Le bord des carrefours sont des bons endroits, il y a beaucoup de passage et les gens dans les quartiers savent qu'ils doivent venir jusqu'aux grandes routes pour trouver des taxis. Les taxis sont le premier moyen de déplacement en ville, peu des gens ont des voitures donc ils se déplacent comme ça. Le mieux c'est à la sortie des gros marchés, les gens sont chargés et ont vraiment besoins d'un chauffeur à ce moment-là.*

Q : Comment ça se passe avec les commerces en bord de route ?

R : *On sait qu'il faut faire plus attention aux piétons et aux autres véhicules, parfois ils s'arrêtent d'un coup pour prendre un client au passage. Faut être vigilant. Il y a pas assez de place pour tout le monde sur la route, on a les piétons, les voitures et les motos, ça fait trop.*

Regarde là-bas tu peux voir les chauffeurs de camion qui se reposent à l'ombre. Le port est fermé ce matin, alors ils attendent ici.

11 Désiré, conducteur d'un camion de nourriture venant de Kankan et rencontré grâce à Nestor.

08.04.22 – 9h30

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Comment ça se passe avec les commerces en bord de route ?

R : *Je passe principalement par l'autoroute du Prince, c'est plus dégagé et les ronds-points sont larges. Je m'arrête souvent pour prendre rapidement un petit truc à manger en rentrant chez moi (NB : Il habite à Coyah, une ville en dehors de Conakry à environ 2 heures de route) alors pour moi c'est trop pratique, j'ai même pas besoins de sortir du camion. Proche des ronds-points les étales sont bien organisées je trouve.*

Q : Qu'est-ce que vous pensez des espaces publics à Conakry ?

Nestor : *Il y en a pas assez c'est clair. Je me retrouver toujours à jouer au foot avec des amis sur la route parce que le terrain à côté de chez nous a été repris pour y mettre un bâtiment, le propriétaire ne voulait plus qu'on y reste. Après y'a la plage qui est très bien, on y va souvent, mais faut payer l'entrée des fois on a pas assez d'argent pour y aller. Là-bas on est bien, y'a pas de voitures que des jeunes c'est parfait. Désiré : Avant quand j'habitais en ville j'allais toujours trainer avec les amis dans les terrains pour jouer quand les autres étaient à l'école, faut bien qu'on s'occupe quand on avait rien à faire. Mais maintenant je vis plus ici, à Coyah il a plus d'espaces c'est plus agréable.*

12 Kolou, propriétaire de la concession familiale.

11.04.22 – 15h00

Éléments à relever de la rencontre :

Q : Saviez-vous qu'il y avait des plans d'urbanisation du quartier ?

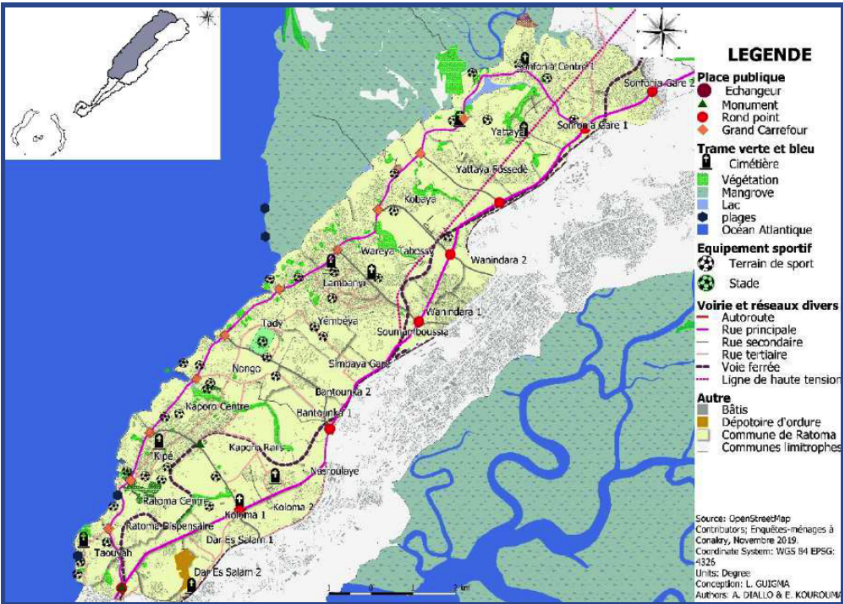
R : *J'en avais entendu parler et je pensais bien qu'il y en avait mais je ne les ai pas consultés avant de faire mes constructions. J'ai eu la chance de pouvoir acheter ce terrain il y a longtemps, à l'époque les voisins les plus proche étaient au bout de la rue plus loin. Maintenant ils sont collés à mon mur, s'il n'y en avait pas ils seraient encore plus proche. J'ai construit une première maison, ensuite pour faire venir la famille j'en ai construit une autre et finalement j'ai fait un petit immeuble pour louer des appartements. Il reste encore de la place au fond de la parcelle, je vais sûrement construire encore autre chose là-bas.*

Q : Tu ne penses pas que c'est dommage de ne pas avoir laissé des espaces publics ?

R : *Oui c'est vrai, mais où on va aller si on peut pas construire sur notre parcelle. De toute façon personne ne suit les aménagements prévus. Les lieux publics ici sont vraiment pas bien entretenus, le marché est délabré et trop petit.*

2.2 Graphiques et plans de références

Carte 8 : Localisation des espaces publics des quartiers enquêtés dans la commune de Ratoma



Source : Base de données OpenStreetMap et Enquêtes ménages, novembre 2019

III.III.II.Sur la voirie, les services de base et les espaces publics partagés

Ce sous-secteur de voirie, des services de base et des espaces publics partagés prend en compte la vulnérabilité sociale et infrastructurelle des résidents des quartiers précaires. En effet, il permet d'améliorer la qualité du service urbain et des espaces publics partagés pour l'épanouissement social des résidents. L'aménagement des espaces publics partagés permet de développer des activités sociales mais également de promouvoir des activités économiques en faveur de l'économie locale et de la réduction de la vulnérabilité économique des résidents.

Pour ce sous-secteur technique, les axes prioritaires et les actions suivantes sont préconisées.

Axe 4 d'amélioration : Recensement des voies actuelles qui ont la double fonction de circulation et d'écoulement des eaux de pluie

Action 4.1 : Recenser les voies encombrées par les dépôts d'ordures.

Action 4.2 : Recenser les voies où l'eau de pluie ou les eaux usées stagnent.

Action 4.3 : Recenser les voies où l'on passe sans encombre en saison sèche.

Une connaissance détaillée est nécessaire car les actions préconisées auront valeur d'exemple et pourront être reproduites dans d'autres quartiers d'autres villes de Guinée.

Axe 5 de prévention et d'amélioration : Repérage de la voirie correspondant aux emplacements des équipements réservés et des possibilités de raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité

Action 5.1 : Discussion en démarche participative sur les critères d'accessibilité et d'alimentation en eau et en électricité des établissements scolaires.

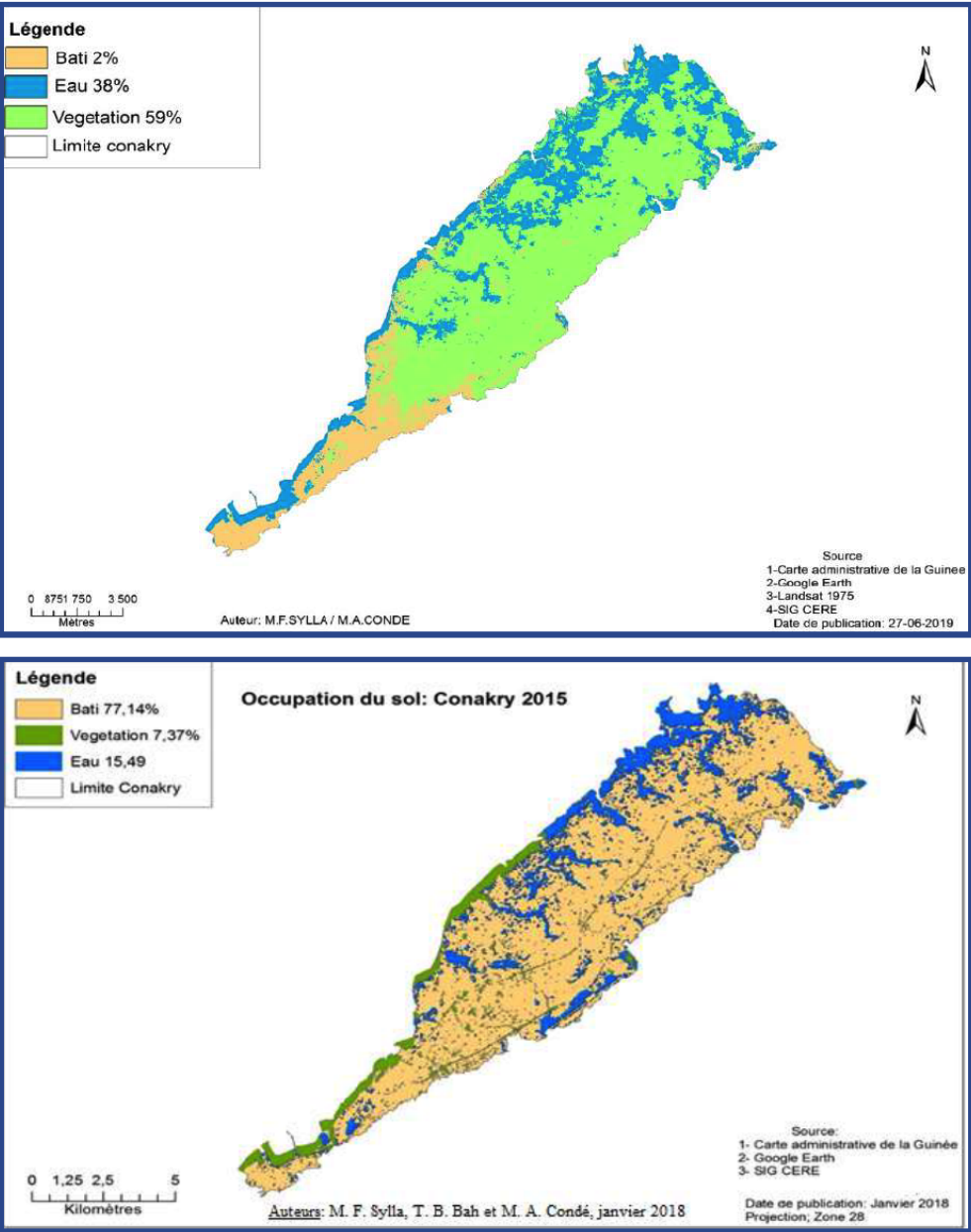
Action 5.2 : Discussion en démarche participative sur les critères d'accessibilité et d'alimentation en eau et en électricité des équipements de santé.

Action 5.3 : Discussion en démarche participative sur les critères d'accessibilité et d'éclairage public des aires sportives.

Actions 5.4 : Discussion en démarche participative sur les critères d'accessibilité, d'alimentation en eau, des marchés de produits alimentaires généraux ou de produits spécifiques : poissons, bois, charbon, etc.

Guigma, Léandre, ONU-Habitat (2020). *Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry*. Programme des Nations Unies pour l'établissement humains.

Figure 39 : Comparaison des occupations du sol de Conakry en 1975 et en 2015



Ces cartes illustrent bien l'importance de la perte des superficies naturelles d'eau et de végétation de Conakry au profit des superficies minéralisées en faveur de cadre bâti.

Un autre vestige patrimonial est constitué des îles de Loos.

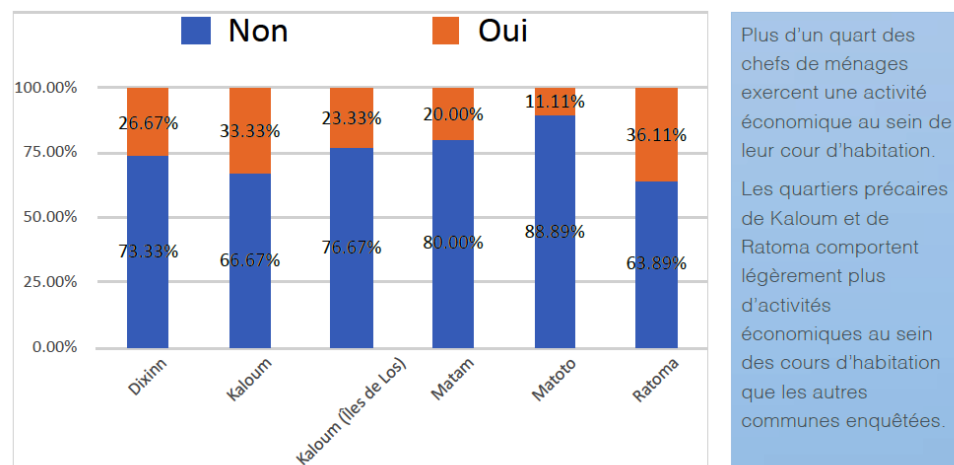
Guigma, Léandre, ONU-Habitat (2020). *Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry*. Programme des Nations Unies pour l'établissement humains.

• Quelles sont les activités exercées au sein des quartiers précaires de Conakry ?

Cette analyse est intéressante dans la mesure où elle permet de faire la relation entre l'espace privée (de la cour) et l'espace public partagé (de la rue riveraine).

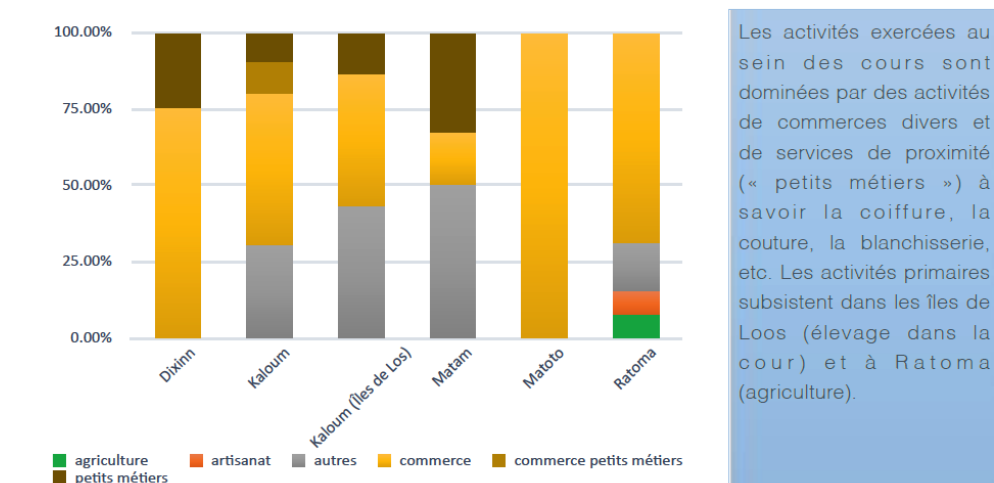
Les deux graphiques suivants présentent les activités exercées au sein des cours habitées des quartiers précaires de Conakry.

Figure 17 : Proportion des ménages enquêtés exerçant une activité au sein de la concession



Source : Enquêtes ménages, Conakry, novembre 2019

Figure 18 : Typologie des activités exercées dans la cour des ménages enquêtés



Source : Enquêtes ménages, Conakry, novembre 2019

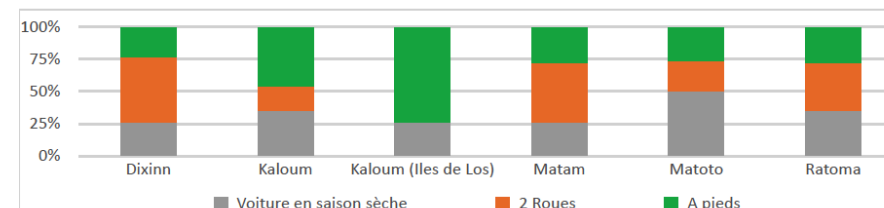
I.III.IV.Le niveau de viabilisation

L'analyse portera sur la voirie en lien avec l'assainissement (gestion des eaux usées et des ordures ménagères), puis sur l'accès à l'eau potable et à l'électricité par les ménages résidant dans les quartiers précaires de Conakry.

• Voirie et assainissement. Comment le quartier est-il desservi ?

Le graphique suivant présente les moyens de transport qui ont accès aux quartiers précaires des ménages enquêtés.

Figure 19 : Accessibilité des quartiers précaires de Conakry



Source : Enquêtes ménages, Conakry, novembre 2019

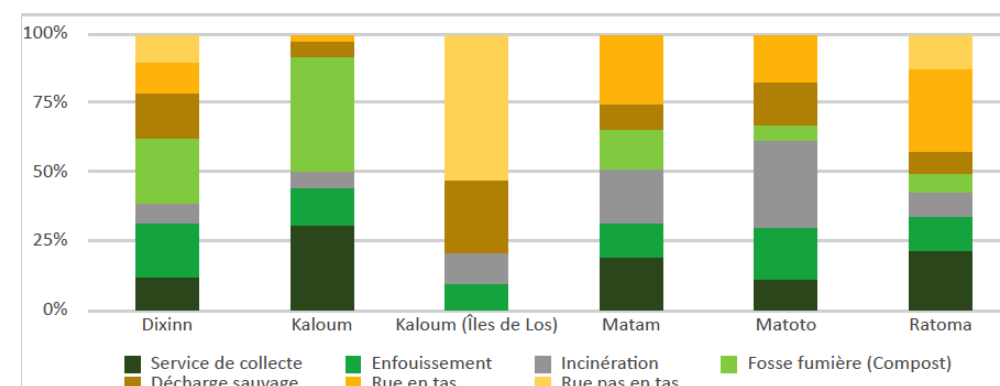
Les quartiers précaires de Conakry sont caractérisés par leur difficulté de desserte en voirie. En effet, un tiers des chefs de ménage déclare que son terrain est accessible en voiture en saison sèche. Cette difficulté d'accessibilité du quartier en véhicule s'explique par :

- l'étroitesse de l'emprise réservée pour la voirie ; cette emprise n'est pas uniforme sur toute la longueur de la rue ;

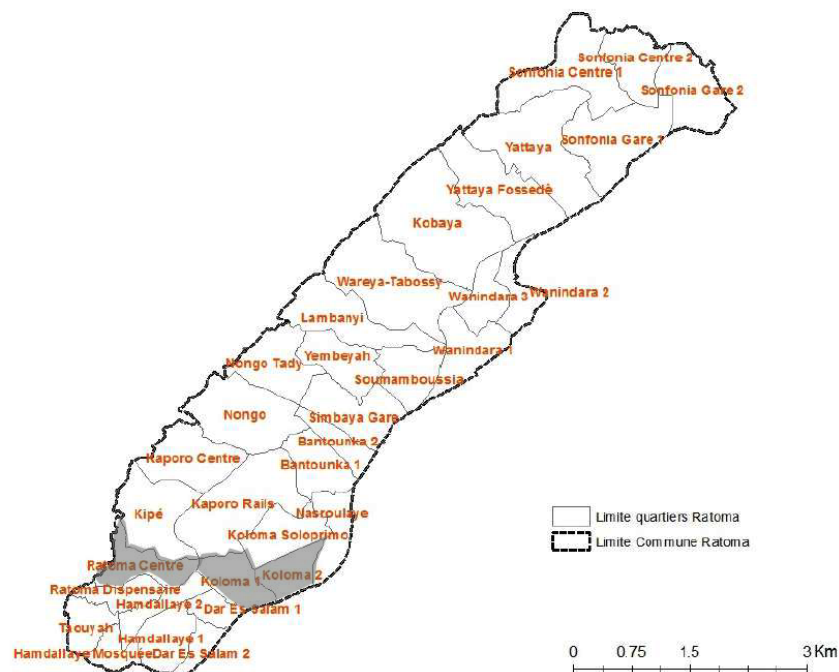
Où les résidents évacuent-ils leurs ordures ménagères ?

Le graphique suivant indique les différents modes de ramassage ou d'élimination des ordures ménagères dans les quartiers précaires de Conakry.

Figure 23 : Gestion des ordures ménagères



Source : Enquêtes ménages, Conakry, novembre 2019



Ratoma est la commune la mieux aménagée de Conakry. ENABEL à travers son Projet SANITA Villes Propres intervient déjà dans la forêt de Kakimbo et ENABEL intervient à travers son Programme INTEGRA à Ratoma Centre sur la plage de Takonko. De ce fait Ratoma Centre est contigu à la forêt de Kakimbo et intègre la plage de Takonko.

Les quartiers précaires de Ratoma sont constitués de :

Quartiers précaires aménagés par les habitants : Kaporé centre ancien village, Hamdallaye 1, Partie de Darsalam 2, Partie de Symbaya 2, grande partie de Soumanbossia, Nord de Kipé etc.

Quartiers précaires restructurés (mais dont les plans de restructuration ne sont pas visibles sur le terrain) : C'est le cas de Koloma 1 et 2 avec la problématique de viabilisation et d'équipements de proximité.

Quartiers lotis vulnérables (avec des espaces écologiques sensibles) : C'est le cas de Ratoma Centre et sa plage Rogbané qui partage aussi la forêt de Kakimbo à cheval entre Ratoma Centre et Kipé. La présence de ces espaces publics d'intérêt collectif au sein de ces quartiers menacés par la poussée de l'urbanisation constitue une spécificité de leur précarité environnementale, car des mesures de sauvegarde doivent être prise pour protéger ces espaces à forte qualité écologique.

V.II.Espaces de projets intégrés et d'aménagement d'espaces publics intergénérationnels et inter-quartiers

Ces espaces peuvent intégrer un ou plusieurs projets d'investissements identifiés plus haut.

Il s'agit d'aménagements intégrés qui puissent servir de liens inter générations et inter-quartiers et pallier le manque de disponibilités foncières pour aménager des espaces publics ouverts pour l'épanouissement des résidents des quartiers précaires.

Pour le choix des projets, l'approche a consisté à intégrer le principe de création de richesse, d'activités rémunératrices de revenus, d'emploi vert, de formation, au processus de résolution du problème.

Ces espaces publics répondront aux caractéristiques suivantes :

- Polyvalence et multifonctionnalité : plusieurs usages devraient être promus selon les moments de la journée ou les jours de la semaine.
- Flexibilité et mobilité : les aménagements prévus seront très sommaires avec possibilité de déplacements. Il ne s'agit pas de figer des espaces dédiés avec des aménagements fixes.
- Accessibilité à tous : il s'agit de promouvoir l'accessibilité de ces espaces aux jeunes, aux femmes, aux personnes âgées et aux personnes vivant avec un handicap.
- Liens entre les quartiers : Ils relient les gens et les quartiers entre eux.

Les cinq types d'espace ont identifié :

- Rues
- Carrefours / Place publique
- Plages
- Servitudes de rails et HT
- Servitudes de canal

Figure 47 : Exemple d'occupations actuelles de servitudes de rails

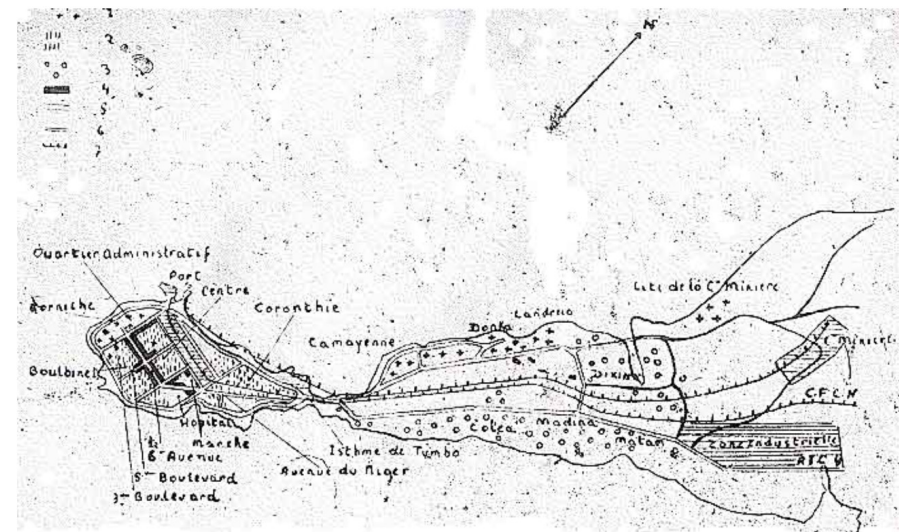


Source : Profil des quartiers précaires et espaces publics de Conakry, 2019

Figure 30 : Vue sur les activités menées sur les servitudes de certaines rues de Dixinn



Source : Mission d'investigation, 30 septembre 2019



Croquis de Conakry et de sa banlieue

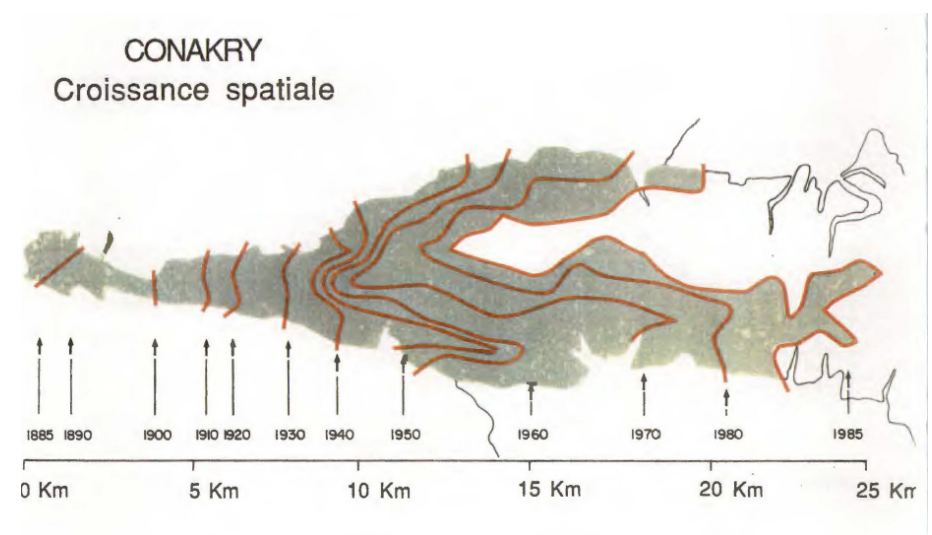
1. Zone de résidence européenne ; 2. Habitat africain de Conakry ; 3. Habitat africain de banlieue ;
4. Zone commerciale ; 5. Emprise industrielle ; 6. Route bitumée ; 7. Voie ferrée.

Helle-Russo, Sabrina (2018). *Conakry : nommer les voies, nommer les quartiers. Enjeux de pouvoir en toponymie urbaine*. Neotopo.

Figure 31 : Enfant dansant sur une rue de Matam aménagée pour abriter une cérémonie de mariage



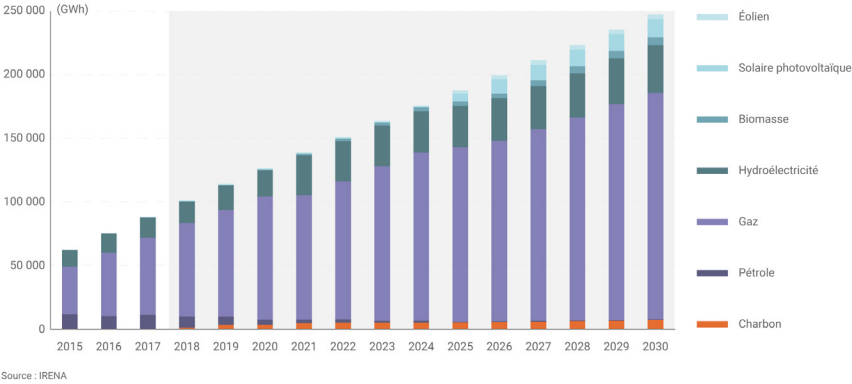
Source : Mission d'investigation, 28 septembre 2019



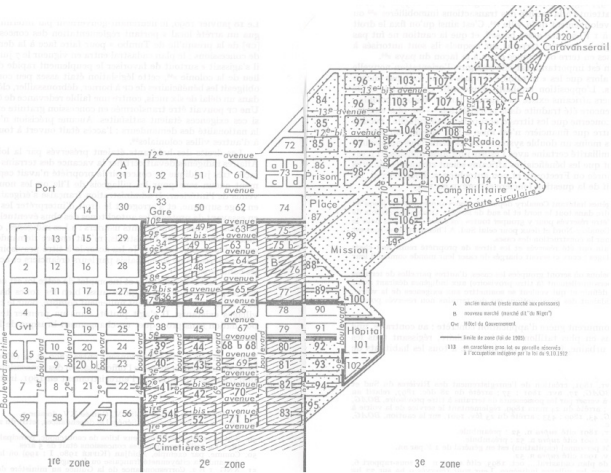
Ministère de l'urbanisme et de l'habitat (1990). *Plan de développement urbain de Conakry - Résumé*.

Guigma, Léandre, ONU-Habitat (2020). *Analyse des profils des quartiers et espaces publics de Conakry*. Programme des Nations Unies pour l'établissement humains.

Afrique de l'Ouest Évolution de la production électrique (scénario de référence)



IRENA (2020). *La transition vers les énergies renouvelables en Afrique : Renforcer l'accès, la résilience et la prospérité*. Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), Abou Dhabi.



Carte 8. Plan de l'échiquier colonial vers 1910, position des lots réservés aux "indigènes"

Kebe-Gangneux, Julie (2018). *Fabriquer l'ordinaire de la ville - Le rôle de l'habitant à Conakry (Guinée)*. Thèse de doctorat en géographie à l'université de Nante

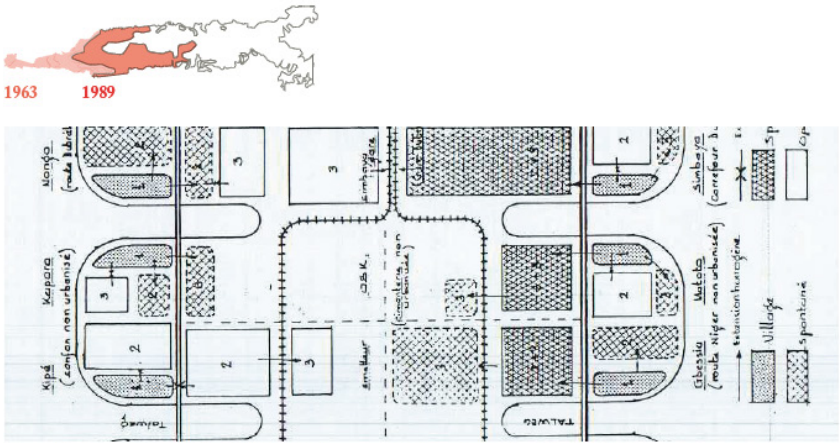
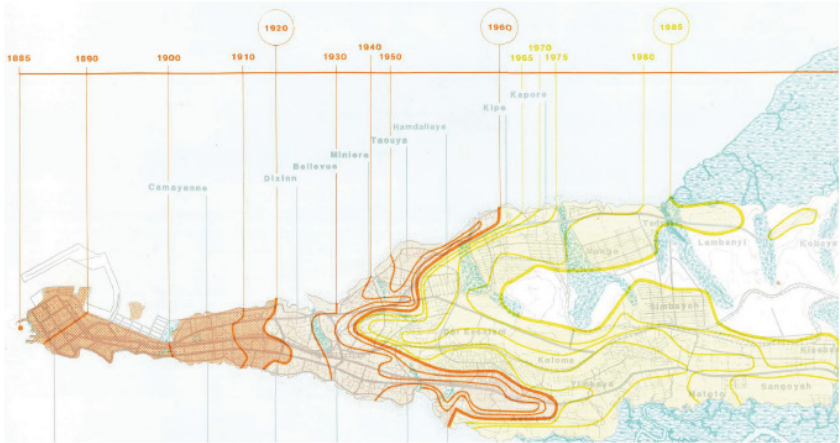
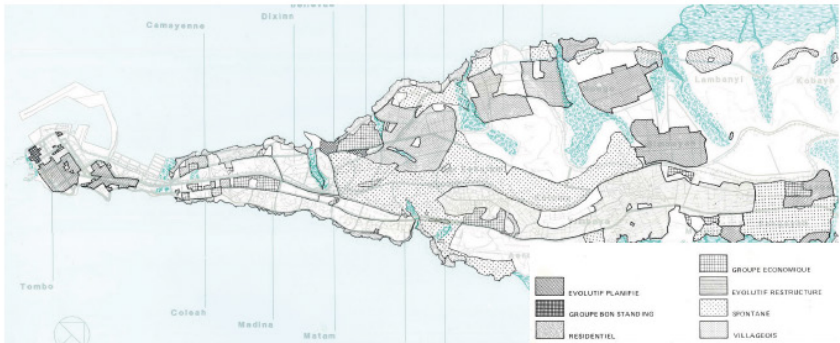


Figure 27. Organigramme simplifié du développement de Conakry entre villages et lotissements



Carte 15. Analyse de l'évolution urbaine



Carte 16. Analyse de l'habitat - implantation existante dans les années 1980 - catégories Bceom

Kebe-Gangneux, Julie (2018). *Fabriquer l'ordinaire de la ville - Le rôle de l'habitant à Conakry (Guinée)*. Thèse de doctorat en géographie à l'université de Nante

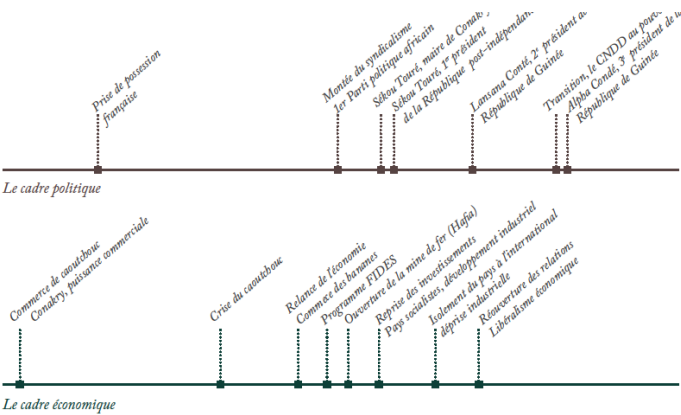
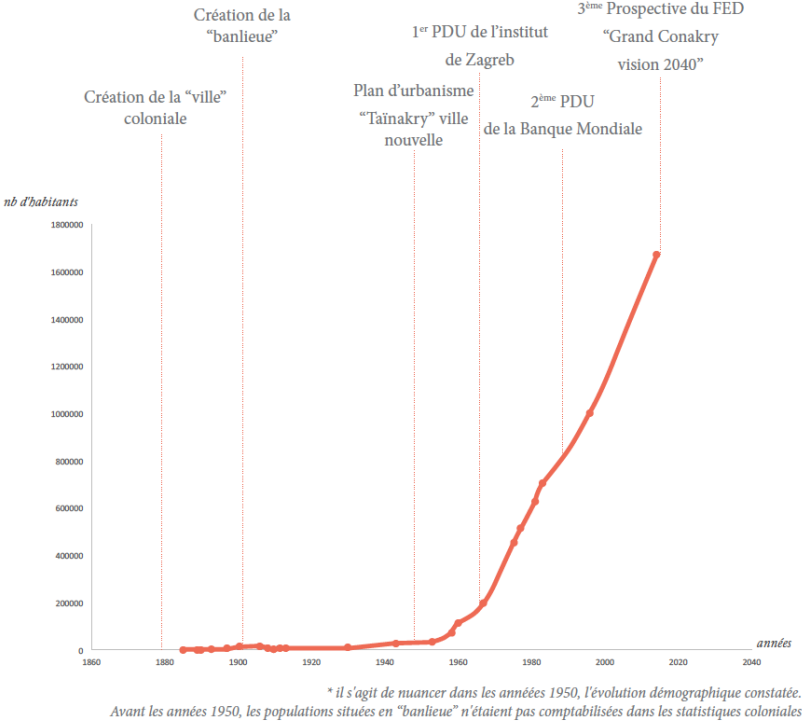


Figure 16. Évolution démographique de la population de la Capitale au regard des contextes planificateurs, politiques et économiques
Source : redessiné par J. Gangneux-Kebe d'après Goerg, 1990 ; Setame, 1981 ; RGPH-1-2-3



Image 72 : Vue sur la mangrove, Agathe Studer, avril 2022

