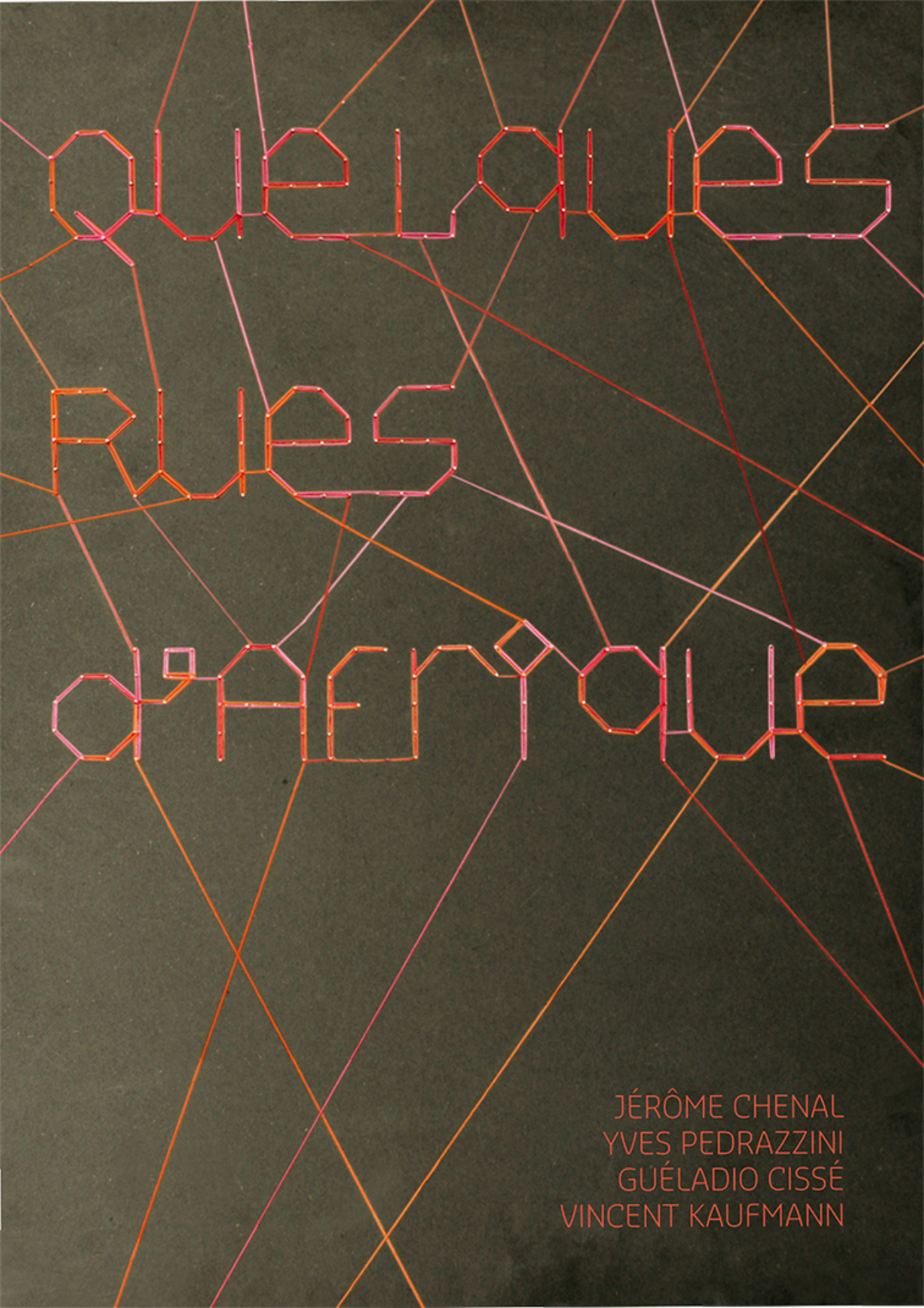



JÉRÔME CHENAL
YVES PEDRAZZINI
GUÉLADIO CISSÉ
VINCENT KAUFMANN

# QUELQUES RUES D'AFRIQUE. OBSERVATION ET GESTION DE L'ESPACE PUBLIC À ABIDJAN, DAKAR ET NOUAKCHOTT

JÉRÔME CHENAL
GUÉLADIO CISSÉ
ISAKHA DIAGANA
MOUSSA DIOP
VINCENT KAUFMANN
MOUSSA KEITA
EL HADJI MAMADOU NDIAYE
MAMADOU NDIAYE
YVES PEDRAZZINI
BENOÎT VOLLMER
CHEIKH SAMBA WADE

Editions : Lasur©2009
Conception graphique : monokini avec la collaboration de Camille Aymon. www.monokini.ch
Impression : Imprimerie Fleury, Yverdon-les-Bains. www.imprimeriefleury.ch
ISBN 978-2-9700357-6-3

# IMPRESSUM

Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott.
Jérôme Chenal, Yves Pedrazzini, Guéladio Cissé, Vincent Kaufmann (éds.). École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Les éditions du LASUR, 2009.
ISNB 978-2-9700357-6-3

## ADRESSES DES ÉDITEURS :

**Jérôme Chenal**
École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)
Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)
**Adresse :**
EPFL-ENAC-LASUR
BP 2141
Station 16
CH-1015 Lausanne (Suisse)
Tél : + 41 21 693 62 39 / + 41 78 738 59 15
Mail : jerome.chenal@epfl.ch, jerome@chenal.ch
URL : www.epfl.ch, lasur.epfl.ch, www.chenal.ch

**Yves Pedrazzini**
École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)
Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)
**Adresse :**
EPFL-ENAC-LASUR
BP 2135
Station 16
CH-1015 Lausanne (Suisse)
Tél : + 41 21 693 42 05 / + 41 78 913 21 93
Mail : yves.pedrazzini@epfl.ch
URL : www.epfl.ch, lasur.epfl.ch

**Guéladio Cissé**
Centre suisse de recherche scientifique en Côte d'Ivoire (CSRS)
**Adresse :**
CSRS
BP 1303
Abidjan 01 (Côte d'Ivoire)
Tél : + 225 23 47 27 90
Mail : gueladio.cisse@csrs.ci
URL : www.csrs.ch

**Vincent Kaufmann**
École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)
Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR)
**Adresse :**
EPFL-ENAC-LASUR
BP 2135
Station 16
CH-1015 Lausanne (Suisse)
Tél : + 41 21 619 11 11
Mail : vincent.kaufmann@epfl.ch
URL : www.epfl.ch, lasur.epfl.ch

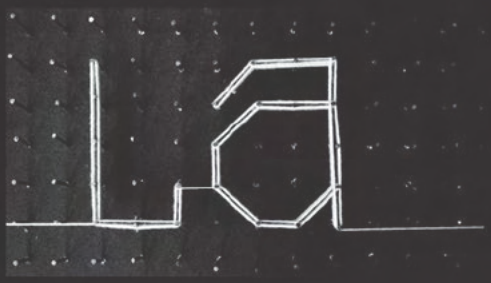
# REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont, à Nouakchott, à l'INRSP (Institut National de Recherche en Santé Publique) et en particulier au Professeur Lo Baidy, Directeur de l'Institut. Ils vont, à Dakar, à toute l'équipe de l'ENDA-Graf (Guédiawaye). À Abidjan, à nos collègues du Centre Suisse de Recherche Scientifique ; à Lausanne, à l'École Polytechnique Fédérale (EPFL) à travers le Laboratoire de Sociologie Urbaine qui a assuré financièrement la réalisation de cet ouvrage. La liste ne serait pas complète sans remercier les photographes qui ont œuvré à Dakar, Nouakchott et Abidjan pour notre recherche ; un grand merci à Boubacar Touré Mandemory, Benoît Vollmer et Jean Gahue. Enfin, nos remerciements vont à ceux qui, de près ou de loin, en Suisse et en Afrique, « passants ordinaires » de nos rues, chercheurs ici et là, amis, tous ensemble ont permis à ce livre d'exister.

# ACKNOWLEDGEMENT

Cet ouvrage a été réalisé grâce au soutien financier du projet du LASUR « Urbanisation, espace public et gestion urbaine durable en Afrique de l'Ouest : processus d'exclusion et d'intégration sociales à Dakar et Nouakchott », financé conjointement par la Coopération@EPFL et la Coopération Suisse (SDC/DDC). Il a également reçu le soutien du programme NCCR North-South (DDC/SDC et FNRS/SNF) ainsi que celui de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

Abidjan


La

métro-

pole

JÉRÔME CHENAL

**Abidjan est sans aucun doute la plus grande ville francophone de l'Afrique de l'Ouest. Dans cette région du monde, seule Lagos – l'anglophone – la dépasse en taille. L'histoire d'Abidjan métropole est étroitement liée à l'histoire de la Côte d'Ivoire, à la construction même d'un État. Abidjan sera durant des décennies le lieu de projection matérielle d'un urbanisme technocratique qui se veut global (Couret, 1997), systématisé, et qui se doit de correspondre à l'idée que l'on se fait d'une société moderne.**

**Aucune autre ville qu'Abidjan ne sera pareillement l'élément promotionnel de la modernité ; la ville est une vitrine d'un occident implanté en Afrique, d'un libéralisme urbain qui semble réussir. Les tours d'acier et de verre témoignent d'un savoir-faire, d'une maîtrise des outils contemporains de fabrication de la ville.**

**Abidjan, la géante, se développe en béton, avec ses routes, son port, ses quartiers résidentiels à perte de vue, tous venant s'installer autour d'une lagune. Mais Abidjan est tout d'abord le produit d'une stratégie de développement qui, dès 1960, a confirmé et accentué l'intégration de l'économie ivoirienne dans le marché mondial par la promotion et le soutien d'une agriculture d'exportation et un appel à la main d'œuvre et aux capitaux étrangers (Antoine et al., 1987) …ou quand l'agriculture produit la ville.**

**Aujourd'hui Abidjan – « Perle des lagunes », « Petit Manhattan » – ne peut plus occulter une autre réalité, qui est que plus de sept citadins sur dix vivent dans un habitat dénommé « cour commune » (Savane, Antoine, 1989), loin des rêves d'une ville « délivrée » de son habitat populaire, mettant en place elle-même les conditions de son échec.**

**Nous proposons dans ce texte, une rapide histoire de la ville, de sa création jusqu'à nos jours, une histoire qui est à la fois celle de son développement, et à la fois celle de ses plans d'urbanisme.**

# CONTEXTE

## LA GENÈSE D'UNE VILLE

La création d'Abidjan fut accélérée par un enchaînement de catastrophes épidémiques (Le pape, 1985). Parallèlement à la découverte du moustique comme vecteur de la fièvre jaune, et de sa nature viral, puis de l'invention plus tard dans les années 1930 d'un vaccin, l'hygiénisme commence à faire école en urbanisme dans les villes coloniales. Les recherches en la matière portent sur les sites d'installation, sur la forme des villes, ainsi que sur l'architecture des bâtiments. Il faut à tout prix éviter les eaux stagnantes qui attirent les moustiques. Il faut s'éloigner des marais et drainer correctement les eaux de pluie. Les sites de construction des villes doivent être « aux vents », pour aérer non seulement les rues, mais également les bâtiments. « Médecins et ingénieurs, militaires ou civils, réfléchissant aux épidémies récentes, croyaient tous à une topographie préventive » (Le pape, 1985). L'objectif d'alors : permettre à une population européenne de vivre sous les tropiques.

## UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE ENTRE UNE FORÊT ET L'OCÉAN

Abidjan est situé sur la côte atlantique, au Sud de la Côte d'Ivoire, en pleine lagune Ebrié, en bordure du Golfe de Guinée, sur une superficie d'environ 57.000 hectares. La ville se situe entre les latitudes 5°00' et 5°30' et les longitudes 3°50' et 4°10'.

Le climat, chaud et humide, est de type sub-équatorial. Il y a quatre saisons, deux des pluies (une grande de mai à juillet et une petite d'octobre à décembre) et deux saisons sèches.

La ville prend place sur quatre éléments morphologiques distincts. Le premier de ses éléments est la grande lagune, vaste plan d'eau saumâtre. Ses fonds sont boueux et sablonneux, son eau extrêmement polluée du fait de son rôle de réceptacle des eaux usées. La lagune est reliée à l'océan depuis l'ouverture du canal de Vridi. En son centre, un second élément morphologique : l'île de Petit-Bassam, composée de sols alluviaux et marécageux. Cette zone

basse, accueillant les communes de Marcory, de Koumassi et Treichville, souffre d'inondations régulières en temps de pluies et est, par conséquent, une zone à risques pour les maladies liées à l'eau. Au sud de la lagune se développe la zone côtière, vaste cordon littoral et grand espace de référence pour la ville qui la sépare de l'océan. Il s'agit d'une bande de sable, de faible altitude, balayée par les vagues et les vents. Cette partie de la ville accueille la commune de Port-Bouët et l'aéroport. Dernier élément morphologique, le Plateau, caractérisé par son altitude « élevée » qui culmine à 110 mètres au-dessus du niveau de la mer, est composé d'un bas plateau (Cocody et Yopougon) et d'un haut plateau (Le Plateau, Attécoubé, Adjamé, Abobo).

# DÉVELOP-PEMENT DE LA VILLE

## DÉMOGRAPHIE D'UNE VILLE

En 1912, Abidjan qui compte 1.400 habitants, n'est pas encore véritablement une ville, même si les services commencent à se développer. En 1934, la population est déjà de 17.500 habitants, ce qui montre que la ville se développe dans ces années-là, bien qu'assez lentement. Mais depuis 1950, la population croît rapidement, au rythme de 10% par an. Cette croissance résulte pour l'essentiel (à 60%) de migrations internes et étrangères. Les choses vont dès lors très vite : alors qu'Abidjan compte 65.000 habitants en 1950, il y en aura 180.000 soit 2,7 fois plus dix ans plus tard, aux indépendances.

La croissance rapide se prolongera jusque vers la fin des années 1970, mais entre 1978–1984, et contrairement aux prévisions, la croissance de la population s'est nettement ralentie ; conséquence directe de la crise économique et du retour chez eux de nombreux migrants étrangers dont beaucoup de Burkinabés[1]. Pour la période 1975-1988, le taux d'accroissement est tout de même de 5.6%, alors que les services du Plan prévoyaient un taux annuel de 8.2%. C'est la fin du « modèle ivoirien » et du dynamisme démographique qui va de pair. Avec la crise économique, les migrants tendent à se diriger bien plus vers les villes de l'intérieur qui enregistrent une croissance supérieure à celle d'Abidjan due pour l'essentiel à la croissance naturelle (Couret, 1997).

Abidjan sera, dès les premiers temps de sa création, une cité ethniquement plurielle car son développement économique passera par un afflux de main-d'œuvre rurale, venue de l'arrière-pays, mais également citadine venue d'autres villes de la sous-région.

En 1955 par exemple, la population ivoirienne ne représente que 49% de la population de la ville (44% proviennent d'autres pays africains et 7% hors d'Afrique). En1988, dans le Grand Abidjan, les Ivoiriens sont 61.5% contre 36,7% pour les autres Africains et à peine plus de 1% pour les non Africains. Ce chiffre sanctionne la lente diminution du nombre d'étrangers au cours des décennies précédentes, et du rôle très secondaire des non Ivoiriens, Africains ou non, dans la croissance démographie de la ville. Pourtant, depuis toujours, les étrangers pauvres ont fait partie du paysage urbain, occupant les marges de la ville, donc les quartiers non lotis, les quartiers précaires et illégaux, fabriquant Abidjan avec leurs moyens et leurs efforts propres.

En soixante ans, le profil de la population abidjanaise a évolué, et le personnage urbain du jeune migrant masculin et célibataire, autrefois si caractéristique de la ville, s'efface aujourd'hui au profit de lignées familiales comprenant trois générations, des grands-parents venus « en leur temps » du village, aux petits-enfants nés et élevés en ville par des parents dont la jeunesse fût essentiellement abidjanaise (Couret, 1997).

La croissance naturelle tient aujourd'hui une place prépondérante, contrairement à ce qui se passait avant 1980 (Haeringer, 2000). Avant 1980, la croissance due à la migration était de deux tiers du total. Comme toutes les villes coloniales en cours de construction, la croissance naturelle pouvait d'autant moins rivaliser avec l'apport migratoire que le rapport de masculinité restait très élevé (Haeringer, 2000).

**1** On peut voir à cette même époque une accélération du rythme de croissance à Ouagadougou, capitale du Burkina Faso.

| Année | Habitants | Croissance (en %) |
|---|---|---|
| 1912 | 1.400 | 16.11 |
| 1915 | 2.191 | 16.11 |
| 1920 | 4.625 | 16.11 |
| 1925 | 7.464 | 8.58 |
| 1930 | 11.265 | 8.58 |
| 1935 | 17.000 | 10.47 |
| 1940 | 27.969 | 10.47 |
| 1945 | 46.000 | 7.16 |
| 1950 | 65.000 | 13.98 |
| 1955 | 125.000 | 7.57 |
| 1960 | 180.000 | 13.56 |
| 1965 | 340.000 | 10.83 |
| 1970 | 568.546 | 10.83 |
| 1975 | 951.000 | 9.06 |
| 1980 | 1.467.263 | 9.06 |
| 1985 | 1.817.657 | 3.24 |
| 1990 | 2.132.200 | 3.26 |
| 1995 | 2.571.800 | 3.82 |
| 2000 | 3.071.800 | 3.29 |
| 2005 | 3.576.000 | 2.96 |
| 2008 | 3.898.298 | |

## ABIDJAN LA COLONIALE

L'histoire d'Abidjan pourrait commencer avec l'acte de fondation de la colonie de la Côte d'Ivoire, établi le 10 mars 1893. Le territoire contrôlé par la colonie est alors réduit et seuls quelques comptoirs côtiers sont occupés en permanence (Grand-Bassam, Assinie, Dabou, Grand-Lahou, etc). La colonie est de petite taille et l'activité commerciale y est faible. Jusque dans les années 1900, le principal objectif de l'implantation de la colonie n'est pas le commerce, mais demeure l'appropriation et le contrôle du territoire.

Avec la pacification des territoires commence une ère nouvelle de « mise en valeur » de la colonie par l'exploitation – systématique – des ressources naturelles. Cette situation implique un changement dans le dispositif de prise de décision de la colonie : il faut l'implantation d'une administration stable et durable. Ce nouvel ordre politique demande à son tour la nécessaire construction d'une capitale pour asseoir, ancrer, le pouvoir en un lieu fort. C'est Grand-Bassam qui joue ce rôle dès la signature de l'acte de fondation de la colonie. Mais la pérennité du pouvoir passe par la pérennité de ces membres et l'obstacle

photographie : Nicolas Jost et Pascal Michon

reste la présence de la fièvre jaune et du paludisme. Et Grand-Bassam est justement une zone particulièrement concernée par ces deux maladies. Une épidémie touchera même durement les populations européennes. L'éradication des maladies devient alors la condition de la survie de l'ordre colonial (Dubresson, 1989).

L'administration doit trouver un site salubre et transférer la capitale dans une zone permettant l'exercice continu du pouvoir. À cette première contrainte va s'ajouter une seconde : le site choisi devra permettre l'implantation d'un port en eau profonde afin que la capitale puisse jouer un rôle économique important dans les circuits des échanges.

La mission d'étude Houdaille de 1887 conclut dans son rapport que le site d'Abidjan-Santey – c'est alors son nom – donne des possibilités de développement économique et ceci grâce à l'articulation d'un port et d'un chemin de fer. Le site se trouve sur un plan d'eau calme, en lagune Ebrié à l'Ouest de Petit-Bassam, avec des profondeurs pouvant atteindre dix mètres. Un cordon littoral étroit au Sud permet une protection face à l'océan. Les sols sont de bonne qualité et la place ne manque pas, moyennant toutefois, le déplacement de quelques villages indigènes. De plus, la situation du site réduit la zone de forêts denses à traverser pour le chemin de fer, ce qui facilite sa construction. Le Ministère des colonies adopte le principe de transfert de la capitale administrative à Abidjan-Santley, mais ce transfert voit une vive opposition des commerçants et des maisons de traites installées à Grand-Bassam.

Entretemps, et suite à une panique due à la fièvre jaune, le déplacement de la capitale de Grand-Bassam se fait à Bingerville, provisoirement. Le site se trouve sur un plateau, à 80 mètres d'altitude. Dans un premier temps, il apparaît même plus favorable que celui d'Abidjan, le département des colonies y transfère donc provisoirement le chef-lieu. Il faudra ensuite attendre le 28 novembre 1920, pour que la décision de transfert de la Capitale de Bingerville à Abidjan soit prise et 1934 pour qu'elle devienne effective.

L'époque est avant tout celle de la peur de l'épidémie, mais la volonté d'asseoir « physiquement » un pouvoir politique et de développer une économie reste forte. Les épidémies à Grand-Bassam et les terrains donnés gratuitement à Abidjan finissent pas convaincre, petit à petit, les commerçants de déménager, d'autant plus que la construction du chemin de fer qui débute en 1904 demande une main-d'œuvre abondante et le développement des services qui vont de pair.

Mais l'histoire d'Abidjan ne prend un tournant décisif que le 23 juillet 1950 avec la mise en eau du canal de Vridi reliant la lagune et l'océan et offrant la possibilité d'une construction portuaire de grande taille. Grâce aux investissements du FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social) qui a financé le canal ainsi que la ligne de chemin de fer vers Ouagadougou (atteint en 1955), le « système Abidjan » fonctionne à plein régime. L'exploitation forestière et agricole devient possible et le port en fait une typique marchandise d'exportation.

La Seconde Guerre Mondiale changera la vision que la France a de sa colonie. Parmi les plus importants facteurs d'évolution des idées, il faut citer le retour dans les pays de ceux qui ont combattu en Europe, l'élite intellectuelle en formation et les revendications sociales qui vont de pair ainsi que l'accroissement de la population indigène et de la ville africaine qui devient une « menace » pour la ville européenne. Il devient nécessaire de revoir les idéologies qui sous-tendent l'urbanisme de la ville, qui ne peut plus être exclusivement blanche. De là à ce qu'elle soit exclusivement noire, il y a évidemment un pas de géant qui ne sera jamais franchi et, afin d'éviter les particularités provenant des administrations locales, les recommandations et les décisions en matière d'urbanisme seront prises depuis la France et applicables sur l'ensemble de ses territoires d'outre-mer. En outre, les villes côtières sont favorisées par rapport aux villes de l'intérieur. Dakar comme capitale de l'AOF sera favorisée, mais ce sera également le cas de Conakry et d'Abidjan, villes alors en pleine expansion. Cette période de l'après-guerre verra surtout la création des deux organismes de financement que sont le FIDES et la CCFOM (Caisse centrale de la France d'outre-mer). Ils permettent de faire face aux impératifs de financements sociaux et économiques sans grever les budgets locaux. Même si ces deux organismes auront pour mission première l'équipement des territoires français d'outre-mer, ils

seront tout de même à la base d'une politique de l'habitat social en Côte d'Ivoire. Pour Abidjan, il s'agit du début des politiques de logement qui verront naître en 1952 la SIHCI (Société immobilière d'habitation de Côte d'Ivoire) avec pour but le développement de l'habitat urbain et rural. Ce développement à son tour jouera un rôle positif sur la ville en favorisant, outre le réseau de chemin de fer, un important réseau routier convergeant vers la ville et le développement des activités portuaires, toujours plus importantes, le tout créant un marché du travail d'envergure et vers lequel affluent les ruraux et les étrangers.

Au soleil des indépendances, la ville « tourne à plein régime »; elle est devenue une vaste plate-forme d'échanges entre, d'une part, des produits primaires d'exportation (bois, café, cacao) et, d'autre part, l'importation de produits manufacturés. Elle est alors le symbole même du système colonial et de sa réussite.

## ABIDJAN L'INDÉPENDANTE

L'histoire de la période 1960-1980 se raconte avec un préambule en guise de rappel de ce qu'il faut appeler « le modèle ivoirien », c'est-à-dire la stratégie de développement du pays à partir de l'indépendance. Le modèle est celui d'une croissance rapide, permettant de sortir du sous-développement. Dans un premier temps, ce modèle doit se baser sur l'agriculture d'exportation qu'il va falloir valoriser pour favoriser le démarrage de l'industrialisation du marché intérieur; c'est du moins l'idée première. Ceci va de pair avec l'ouverture à la main d'œuvre, aux techniciens et aux capitaux étrangers. Ce capitalisme d'État fonctionnera jusqu'en 1978 et atteindra un objectif de croissance annuelle de plus de 7% durant près de vingt ans.

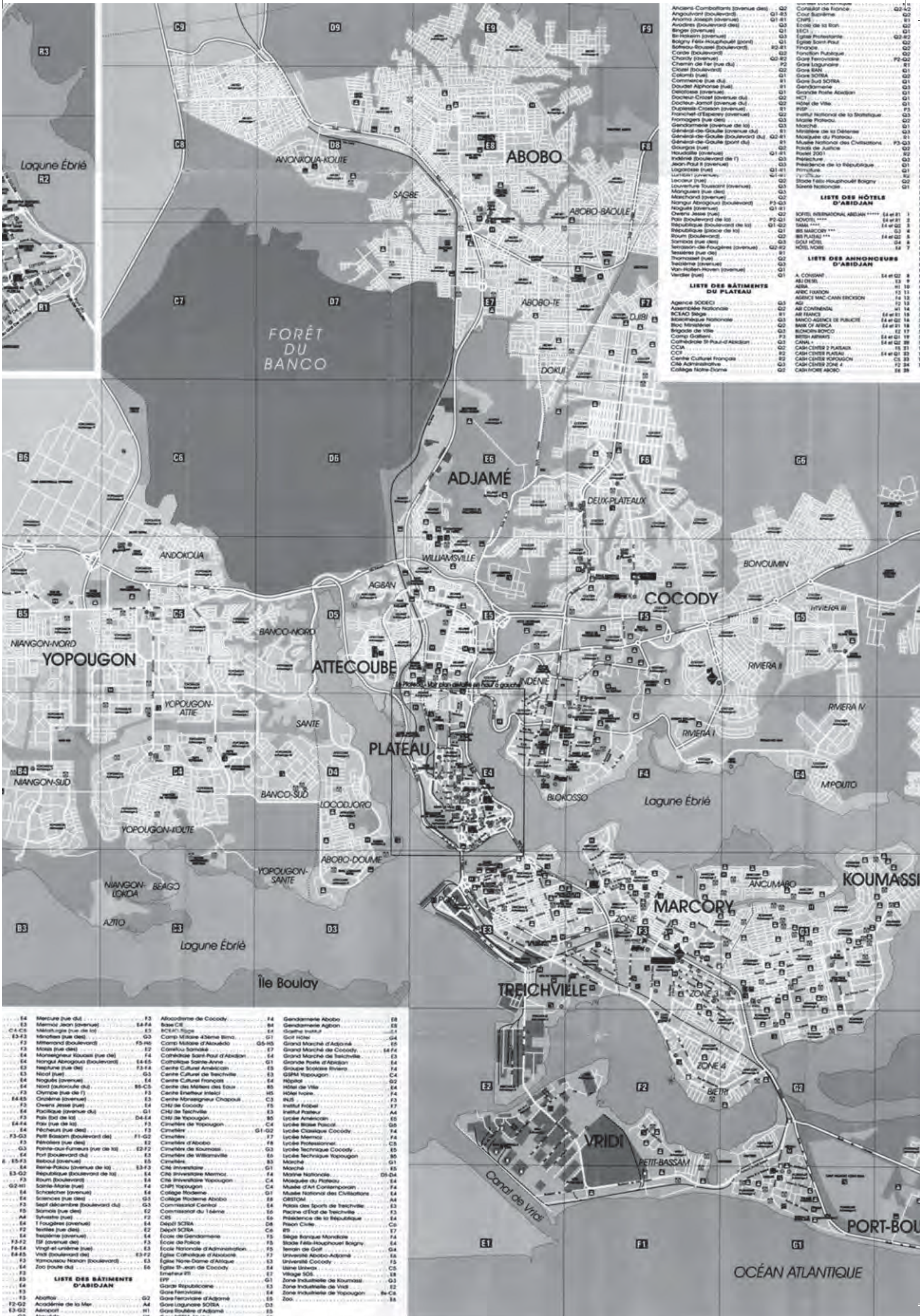
La colonie avait laissé aux autochtones une ville dont les politiques urbaines œuvraient exclusivement au bénéfice d'une minorité européenne et un peu africaine; la naissance de l'État ivoirien devra poser la question de l'habitat des Ivoiriens, de tous, du plus grand nombre, et cela non plus simplement dans quelques quartiers choisis – ceux des élites – mais pour l'ensemble du territoire de la ville. La solution à la question du logement, soumise aux choix économiques, sera la reproduction du modèle colonial et des problèmes inhérents à la fois à sa nature et aux modalités de son maintien aux temps de la libération. D'une part, le choix libéral déclenche un exode rural massif de l'intérieur du pays et de l'étranger vers les villes où arrivent une population à faibles revenus et, d'autre part, l'ouverture aux « experts » étrangers provoque l'arrivée d'une population riche, blanche et résolument urbaine.

La priorité est donnée au développement économique qui doit permettre le développement global du pays. Dans cette optique, la politique d'urbanisation fait pleinement partie de ce projet. L'urbanisme se doit d'exprimer la volonté du pouvoir de redistribuer les fruits de la croissance et d'être le reflet de la vitalité, de la réussite économique, non seulement d'une ville, mais d'un pays tout entier. Et dans ce projet global, l'urbanisme ne joue pas qu'un rôle au niveau de l'image de la ville comme vitrine, mais doit être un vecteur de modernisation en profondeur de la société.

Le projet urbain d'après les indépendances est donc un projet de modernisation et, pour le mettre en place, l'État le traitera sous trois aspects: l'habitat, les infrastructures et les constructions de prestige. Dans ce dernier cas, il s'agit de montrer, de donner confiance aux investisseurs en jouant sur l'image de la ville, une image qui fait appel à la modernité, à l'Occident, à la prospérité et au dynamisme économique.

De l'habitat de cour où plusieurs ménages partagent une surface commune, à la grande villa, la typologie des formes de logement se déploie sur tout l'éventail des possibilités. Mais le projet de modernisation tend à pousser les habitants des cours « archaïques » vers les logements individuels, symbole de la réussite de l'homme contemporain et forcément occidental. Or, en 1960, 70% de la population d'Abidjan vivait encore dans des cours, c'est dire l'ampleur de la tâche qui attendait l'État, mais aussi le changement profond des habitudes et modes locaux d'habiter la ville.

Paradoxalement, le libéralisme économique – la Côte d'Ivoire en fait le pari dès 1960 – s'accompagne d'une politique urbaine stricte et volontariste de l'État, impliquant un contrôle du foncier et de l'ensemble des processus de production de l'espace urbain. L'administration a le monopole en matière de gestion




| | |
|---|---|
| Anciens-Combattants (avenue des) | Q2 |
| Angoulvant (boulevard) | Q1-R3 |
| Anoma Joseph (avenue) | Q1-R1 |
| Avodires (boulevard des) | Q3 |
| Binger (avenue) | Q1 |
| Bir-Hakeim (avenue) | Q3 |
| Boigny Félix-Houphouët (pont) | Q1 |
| Botreau-Roussel (boulevard) | R2-R1 |
| Carde (boulevard) | Q2 |
| Chardy (avenue) | Q2-R2 |
| Chemin de Fer (rue du) | P2 |
| Clozel (boulevard) | Q2 |
| Colomb (rue) | Q1 |
| Commerce (rue du) | R1 |
| Daudet Alphonse (rue) | R1 |
| Delafosse (avenue) | Q1 |
| Docteur-Crozet (avenue du) | Q2 |
| Docteur-Jamot (avenue du) | Q2 |
| Duplessis-Crosson (avenue) | R1 |
| Franchet-d'Esperey (avenue) | Q2 |
| Fromagers (rue des) | Q3 |
| Gendarmerie (avenue de la) | Q3 |
| Général-de-Gaulle (avenue du) | R1 |
| Général-de-Gaulle (boulevard du) | Q2-R1 |
| Général-de-Gaulle (pont du) | R1 |
| Gourgas (rue) | Q2 |
| Houdaille (avenue) | Q1-R1 |
| Indénié (boulevard de l') | Q3 |
| Jean-Paul II (avenue) | Q3 |
| Lagarosse (rue) | Q1-R1 |
| Lambin (avenue) | Q1-R1 |
| Lecoeur (rue) | Q2 |
| Louverture Toussaint (avenue) | Q3 |
| Manguiers (rue des) | Q3 |
| Marchand (avenue) | Q2 |
| Nangui Abrogoua (boulevard) | P3-Q3 |
| Noguès (avenue) | Q1-R1 |
| Owens Jesse (rue) | Q2 |
| Paix (boulevard de la) | P2-Q1 |
| République (boulevard de la) | Q1-Q2 |
| République (place de la) | Q1 |
| Roum (boulevard) | Q2 |
| Sambas (rue des) | Q3 |
| Terrasson-de-Fougères (avenue) | Q2-R2 |
| Tessières (rue de) | R1 |
| Thomasset (rue) | Q2 |
| Treizième (avenue) | Q3 |
| Van-Hollen-Hoven (avenue) | Q1 |
| Verdier (rue) | Q1 |

**LISTE DES BÂTIMENTS DU PLATEAU**

| | |
|---|---|
| Agence SODECI | Q3 |
| Assemblée Nationale | Q2 |
| BCEAO Siège | R1 |
| Bibliothèque Nationale | Q3 |
| Bloc Ministériel | Q2 |
| Brigade de Ville | Q3 |
| Camp Galliéni | P3 |
| Cathédrale St-Paul-d'Abidjan | Q3 |
| CCIA | Q2 |
| CCI | R2 |
| Centre Culturel Français | R2 |
| Cité Administrative | Q3 |
| Collège Notre-Dame | Q2 |
| [illegible] | [illegible] |
| Consulat de France | Q2-R2 |
| Cour Suprême | Q2 |
| CNPS | R1 |
| École de la Rah. | Q2 |
| EECI | Q1 |
| Église Protestante | Q2-R2 |
| Église Saint-Paul | Q2 |
| Finance | Q2 |
| Fonction Publique | Q2 |
| Gare Ferroviaire | P2-Q2 |
| Gare Lagunaire | R1 |
| Gare RAN | Q1 |
| Gare SOTRA | Q2 |
| Gare Sud SOTRA | Q1 |
| Gendarmerie | Q3 |
| Grande Poste Abidjan | Q1 |
| HCT | Q1 |
| Hôtel de Ville | Q1 |
| INSP | P3 |
| Institut National de la Statistique | Q3 |
| Mairie Plateau | Q2 |
| Marché | Q1 |
| Ministère de la Défense | Q3 |
| Mosquée du Plateau | R1 |
| Musée National des Civilisations | P3-Q3 |
| Palais de Justice | Q2 |
| Postel 2001 | R2 |
| Préfecture | Q3 |
| Présidence de la République | Q1 |
| Primature | Q1 |
| [illegible] | R2 |
| Stade Félix-Houphouët Boigny | Q2 |
| Sûreté Nationale | Q1 |

**LISTE DES HÔTELS D'ABIDJAN**

| | | |
|---|---|---|
| SOFITEL INTERNATIONAL ABIDJAN ***** | E4 et R1 | 1 |
| NOVOTEL **** | E4 et R1 | 2 |
| TIAMA **** | E4 et Q2 | 3 |
| IBIS MARCORY *** | G3 | 4 |
| IBIS PLATEAU *** | E4 et Q2 | 5 |
| GOLF HÔTEL | G4 | 6 |
| HÔTEL IVOIRE | E4 | 7 |

**LISTE DES ANNONCEURS D'ABIDJAN**

| | | |
|---|---|---|
| A. CONSTANT | E4 et Q2 | 8 |
| ABJ DIESEL | E3 | 9 |
| AERIA | H1 | 10 |
| AFRIC FIXATION | F3 | 11 |
| AGENCE MAC-CANN ERICKSON | F4 | 12 |
| AGI | F2 | 13 |
| AIR CONTINENTAL | H1 | 14 |
| AIR FRANCE | E4 et R1 | 15 |
| BANCO AGENCE DE PUBLICITÉ | E4 et Q2 | 16 |
| BANK OF AFRICA | E4 et R1 | 18 |
| BLOHORN BOYCO | E2 | 17 |
| BRITISH AIRWAYS | E4 et Q1 | 19 |
| CANAL + | E4 et Q2 | 20 |
| CASH CENTER 2 PLATEAUX | F5 | 21 |
| CASH CENTER PLATEAU | E4 et Q1 | 22 |
| CASH CENTER YOPOUGON | C5 | 23 |
| CASH CENTER ZONE 4 | F2 | 24 |
| CASH IVOIRE ABOBO | E6 | 25 |

| | |
|---|---|
| | E4 |
| | E3 |
| | C4-C5 |
| | E3-F3 |
| | F3 |
| | F3 |
| | E4 |
| | E4 |
| | E3 |
| | E3 |
| | E4 |
| | E4 |
| | F3 |
| | E4-E5 |
| | F3 |
| | E4 |
| | F3 |
| | E4-F4 |
| | E4 |
| | F3-G3 |
| | F3 |
| | G3 |
| | E4 |
| | E5-F3 |
| | E4 |
| | E3-G2 |
| | F3 |
| | G2-H1 |
| | E4 |
| | E4 |
| | F3 |
| | F5 |
| | A4 |
| | E4 |
| | F2 |
| | E4 |
| | F3-F2 |
| | F6-E4 |
| | E4-E5 |
| | F3 |
| | E4 |
| | F3 |
| | E5 |
| | E4 |
| | F3 |
| | F3 |
| | F2-G2 |
| | E3-G2 |
| | G2 |

| | |
|---|---|
| Mercure (rue du) | F3 |
| Mermoz Jean (avenue) | E4-F4 |
| Métallurgie (rue de la) | E3 |
| Minoteries (rue des) | G3 |
| Mitterrand (boulevard) | F5-H6 |
| Moais (rue des) | E2 |
| Monseigneur Kouassi (rue de) | F4 |
| Nangui Abrogoua (boulevard) | E4-E5 |
| Neptune (rue de) | F3-E4 |
| Nicol (rue) | G3 |
| Noguès (avenue) | E4 |
| Nord (autoroute du) | B5-C5 |
| Olympe (rue de l') | F3 |
| Onzième (avenue) | E3 |
| Owens Jesse (rue) | E4 |
| Pacifique (avenue du) | G1 |
| Paix (bd de la) | D4-E4 |
| Paix (rue de la) | F3 |
| Pêcheurs (rue des) | F3 |
| Petit Bassam (boulevard de) | F1-G2 |
| Pétroliers (rue des) | E2 |
| Pointe-aux-Fumeurs (rue de la) | E2-F2 |
| Port (boulevard du) | E3 |
| Reboul (avenue) | E5 |
| Reine-Pokou (avenue de la) | E3-F3 |
| République (boulevard de la) | E4 |
| Roum (boulevard) | E4 |
| Sainte-Marie (rue) | F4 |
| Schoelcher (avenue) | E4 |
| Sciences (rue des) | G3 |
| Sept décembre (boulevard du) | G3 |
| Siamois (rue des) | E2 |
| Sylvestre (rue) | F2 |
| T Fougères (avenue) | E4 |
| Textiles (rue des) | E2 |
| Treizième (avenue) | E4 |
| TSF (avenue de) | F3 |
| Vingt-et-unième (rue) | E3 |
| Vridi (boulevard de) | E3-F2 |
| Yamoussou Nanan (boulevard) | E3 |
| Zoo (route du) | E6 |

**LISTE DES BÂTIMENTS D'ABIDJAN**

| | |
|---|---|
| Abattoir | G2 |
| Académie de la Mer | A4 |
| Aéroport | H1 |
| Akouédo | H5 |
| Allocodrome de Cocody | F4 |
| Base CIE | B4 |
| BCEAO Siège | E4 |
| Camp Militaire 43ème Bima | G1 |
| Camp Militaire d'Akouédo | G5-H5 |
| Carrefour Samaké | E7 |
| Cathédrale Saint-Paul d'Abidjan | E4 |
| Catholique Sainte-Anne | G1 |
| Centre Culturel Américain | E5 |
| Centre Culturel de Treichville | E3 |
| Centre Culturel Français | E4 |
| Centre des Métiers des Eaux | B5 |
| Centre Emetteur Intelci | H5 |
| Centre Monseigneur Chapouli | C3 |
| CHU de Cocody | F5 |
| CHU de Treichville | E3 |
| CHU de Yopougon | B5 |
| Cimetière de Yopougon | C4 |
| Cimetière | G1-G2 |
| Cimetière | F7 |
| Cimetière d'Abobo | F8 |
| Cimetière de Koumassi | G3 |
| Cimetière de Williamsville | E6 |
| Cimetière | B3 |
| Cité Universitaire | G1 |
| Cité Universitaire Mermoz | F4 |
| Cité Universitaire Yopougon | C4 |
| CNPI Yopougon | C4 |
| Collège Moderne | G1 |
| Collège Moderne Abobo | E8 |
| Commissariat Central | E4 |
| Commissariat du 1ème | E6 |
| CRS | E6 |
| Dépôt SOTRA | D8 |
| Dépôt SOTRA | C6 |
| École de Gendarmerie | F5 |
| École de Police | F5 |
| École Nationale d'Administration | F5 |
| Église Catholique d'Abobote | F7 |
| Église Notre-Dame d'Afrique | E3 |
| Église St-Jean de Cocody | E4 |
| Emetteur RTI | E7 |
| EPP | G1 |
| Garde Républicaine | E3 |
| Gare Ferroviaire | E4 |
| Gare Ferroviaire d'Adjamé | E5 |
| Gare Lagunaire SOTRA | D3 |
| Gare Routière d'Adjamé | E5 |
| Gare SOTRA Abobo | E8 |
| Gendarmerie Abobo | E8 |
| Gendarmerie Agban | E5 |
| Goethe Institut | E4 |
| Golf Hôtel | G4 |
| Grand Marché d'Adjamé | E5 |
| Grand Marché de Cocody | E4-F4 |
| Grand Marché de Treichville | E3 |
| Grande Poste d'Abidjan | E4 |
| Groupe Scolaire Riviera | F4 |
| GSPM Yopougon | C4 |
| Hôpital | G2 |
| Hôtel de Ville | E4 |
| Hôtel Ivoire | F4 |
| INJS | F3 |
| Institut Fröbel | F7 |
| Institut Pasteur | A4 |
| Lycée Américain | E5 |
| Lycée Blaise Pascal | G5 |
| Lycée Classique Cocody | F4 |
| Lycée Mermoz | F4 |
| Lycée Professionnel | C5 |
| Lycée Technique Cocody | E5 |
| Lycée Technique Yopougon | B5 |
| Marché | G1 |
| Marché | E5 |
| Marine Nationale | D5-D4 |
| Mosquée du Plateau | E4 |
| Musée d'Art Contemporain | F4 |
| Musée National des Civilisations | E4 |
| ORSTOM | A4 |
| Palais des Sports de Treichville | E3 |
| Piscine d'État de Treichville | F3 |
| Présidence de la République | E4 |
| Prison Civile | C6 |
| RTI | E7 |
| Siège Banque Mondiale | F4 |
| Stade Félix-Houphouët Boigny | E4 |
| Terrain de Golf | G4 |
| Université Abobo-Adjamé | E6 |
| Université Cocody | F5 |
| Usine Unilever | C5 |
| Village SOS | E8 |
| Zone Industrielle de Koumassi | G3 |
| Zone Industrielle de Vridi | E2 |
| Zone Industrielle de Yopougon | B6-C6 |
| Zoo | E6 |

du sol et utilise des procédures de purges foncières pour récupérer les terrains déjà occupés. Cette manière de faire se retrouvera dans la quasi-totalité des pays de l'Afrique francophone où, lors des indépendances, l'État destituera les chefs de leurs droits coutumiers au profit de la propriété privée et du droit moderne. Rapidement, des organismes d'État spécialisés seront mis en place afin de planifier le modèle « ivoirien » d'urbanisme. En 1961, le Ministère de la construction et de l'urbanisme est créé et en 1966 le BNETD[2] voit le jour avec comme prérogative la planification urbaine et donc la confection des plans d'urbanisme et études de développement pour l'ensemble du pays. En 1968, sera créé l'AURA[3], en charge exclusivement d'Abidjan, avec en son sein une palette d'experts et de techniciens expatriés français, qui auront comme mission première de transmettre un savoir urbain occidental basé sur des normes contraignantes.

En 1952, la SIHCI (Société immobilière d'habitation de Côte d'Ivoire) était créée, puis, en 1959, la SUCCI (Société d'urbanisme et de construction de Côte d'Ivoire), les deux sociétés ayant pratiquement le même cahier des charges : la construction de logements économiques. La Côte d'Ivoire indépendante renforcera ces deux entités avec la création en 1963 de la SOGEFIHA (Société de gestion et de financement de l'habitat) et en 1965 de la SOCOGI (Société ivoirienne de construction et de gestion immobilière), elles aussi en charge de financer l'habitat pour tous.

En 1968, un bilan sur l'habitat montre que le modèle voulu ne donne que peu de résultats et Abidjan reste encore loin de la cible. Mais rien ne change ; le modèle n'est pas remis en cause, loin de là, et de nouveaux moyens seront alloués. La création de l'OSHE (Office de soutien à l'habitat économique) en est la preuve, elle deviendra FSH (Fonds de soutien de l'habitat) en 1977. Mais si dès cette année-là, des accords sont trouvés avec la Banque mondiale, l'État de la Côte d'Ivoire, reconnaissant son impossibilité de financer son projet d'urbanisme global, doit publiquement le remettre en question, revoir les normes d'équipement à la baisse et surtout ne plus subventionner l'habitat.

A partir de 1978, l'effondrement des marchés internationaux des matières que produit la Côte d'Ivoire met un terme au «modèle ivoirien» et montre l'entière dépendance du pays face à l'économie internationale. Mais l'échec du modèle n'est pas seulement dû aux normes trop élevées, ni au blocage de l'essor économique. Car quelles que soient les politiques suivies, on aboutit au même résultat que dans la plupart des autres grandes villes africaines : le système de financement pour la construction de logements économiques et de parcelles à bâtir contribue à un transfert de capitaux au bénéfice d'une clientèle trouvant dans cette assise foncière des bases d'enrichissement par toujours très honnête, ni en tout cas équitable (Savane, Antoine, 1989 ; Steck, 2007). Car le sol urbain acquiert une valeur économique et la spéculation foncière devient une réalité qui place l'accès à la propriété au-delà des possibilités d'une majorité des urbains (Couret, 1997). Les opérations immobilières mettent ainsi en place les conditions d'une ségrégation sociale entre les bénéficiaires des opérations immobilières subventionnées par l'État (bourgeoisie moyenne et cadres administratifs) d'un côté, et les autres, des pauvres pour la plupart (Antoine et al., 1987). Les quartiers d'habitat hors normes, toujours appréhendés comme une solution provisoire, s'avèrent légitimés par leur pérennité. Un modèle d'habitat non étatique se développe, celui de la cour commune palliant aux déficiences du modèle ivoirien. Retour à la case pré-moderne…

L'existence des stratégies populaires prouve que la crise du logement est importante, mais aussi que les secteurs fonciers et immobiliers sont bien perçus par les couches modestes qui y voient l'occasion de placements rentables (Armand, 1988). Cependant, la propension à la spéculation illégale s'est accrue avec l'agglomération. C'est surtout dans les quartiers périphériques, moins contrôlés par l'État, qu'elle s'est développée, ainsi que dans les secteurs marginaux difficiles à urbaniser (cordon littoral, marécages, ravins), toujours loin des espaces convoités par le secteur privé capitaliste (Armand, 1988). Les bidonvilles trouvent donc logiquement leur place dans les endroits peu convoités, mais proches des bassins d'emplois potentiels.

**2** Bureau national d'études techniques et de développement
**3** Atelier d'urbanisme de la région d'Abidjan

photographie : Jean Gahue

## ABIDJAN, VITRINE D'UNE SOCIÉTÉ MODERNE

Abidjan est le lieu premier et privilégié de projection matérielle d'un urbanisme technocratique, systématisé et promotionnel, correspondant au mythe et à l'idéologie d'une société «moderne» chère à l'État ivoirien et à son premier Président. Elle est la vitrine de l'édification d'une société ivoirienne dont le « progrès » est le plus lisible dans le paysage urbain, là où il est l'expression d'un projet total de réalisation d'une société nouvelle (Couret, 1997).

La politique d'urbanisation est considérée comme faisant partie de la stratégie de développement : elle est un moyen de « distribuer les fruits de la croissance » et constitue le reflet idéal de la croissance économique en prônant la réalisation d'un urbanisme résolument contemporain. Elle prétend également faire la promotion de la ville par la réalisation d'ouvrages prestigieux.

La « modernisation » sous-entend la recherche d'un urbanisme de qualité, aux normes élevées, et capable de soutenir la comparaison avec l'Occident. Il faut faire du beau et du grand, « parce que ce à quoi [les Ivoiriens ]aspirons, ce n'est pas l'égalité dans la misère, mais l'égalité dans la prospérité » (Couret, 1997).

L'occidentalisation de la ville est voulue par le premier président et « Père de la Nation » Félix Houphouët-Boigny. Dans cette optique, l'élément le plus urgent à mettre en place est la machine économique et la fonction prioritaire d'Abidjan est le réceptacle des moyens de production et des produits de la croissance économique nationale d'une part, le lieu de résidence de l'appareil étatique d'autre part (Couret, 1997). Nous l'avons vu, le choix du site d'Abidjan ne devait pas uniquement répondre à des inquiétudes en matière d'hygiène et de lutte contre les fièvres et la malaria, mais également de pouvoir répondre au développement économique en tant que point de convergence nationale et internationale. Ceci passe par la ligne de chemin de fer Abidjan-Niger et la création d'un port en eau profonde, à l'abri des déferlantes de l'océan, dans la lagune protégée par un cordon littoral. Ce remarquable outil portuaire, réceptacle national et poumon des échanges avec l'extérieur, périodiquement amélioré (Antoine et al., 1987) forme dès 1950 un système cohérent avec le chemin de fer. Système qui va durer jusque dans les années 1980, quand le modèle libéral choisi par la Côte d'Ivoire va se briser sur le marché international de la vente des matières premières. L'économie de la Côte d'Ivoire ne tient pas face à la concurrence mondiale et l'urbanisme qui est son image publique ne tient pas face à la baisse de revenu de l'économie du pays. Les normes d'urbanisme étant réellement trop élevées et coûteuses, l'État ne peut les assurer très longtemps. Le projet moderne reste inachevé...

## L'HISTOIRE DE LA VILLE PAR SES PLANS D'URBANISME

Il faut attendre 1928 pour qu'Abidjan voie naître son premier « vrai » plan d'urbanisme : le Plan d'aménagement de la ville d'Abidjan. Avant cela, la ville se développait uniquement par plans de lotissement successifs. Ce premier document devait faire d'Abidjan, déjà à cette époque, une capitale moderne ; leitmotiv qui sera utilisé jusqu'à la crise des années 1980.

L'objectif premier du plan est un zonage du territoire. On affecte à chaque partie de la future ville une fonction. L'administration coloniale prend place sur le Plateau, qui devient également le lieu de résidence des Européens et d'implantation des maisons de commerce. Au Sud, un quartier indigène : Treichville, séparé du Plateau par la lagune. Au Nord, un autre quartier indigène : Adjamé. Ce dernier est lui aussi séparé du quartier administratif et européen, mais par un vaste camp militaire qui sert de cordon de sécurité (AUA, 1994).

Des réserves sont prévues sur le plateau de Cocody pour l'habitat résidentiel, reliées au Plateau par de grandes routes. Ce quartier est « protégé » de celui des indigènes (situé au Nord) par une vaste zone industrielle. Alors que le quartier de Cocody prend place en toile d'araignée autour du centre, le quartier de Treichville, quartier indigène, se développe sur une trame orthogonale extrêmement dense. Le plan, qui n'était pas assez généreux en terrain pour les quartiers africains, montra rapidement ses limites, ne pouvant absorber les nombreux travailleurs immigrants attirés par le développement des activités d'Abidjan.

Le deuxième plan date de 1952 et porte le nom de Plan Badini. Il s'accompagne d'un changement radical ; Abidjan, ville administrative et résidentielle, devient Abidjan, ville portuaire, industrielle et commerciale. Ce changement intervient avec le percement du canal de Vridi. Le plan est ambitieux et prévoit 31 kilomètres de berges lagunaires pour des activités portuaires et industrielles. Et alors que la ville initiale couvre une surface de 705 hectares dont 625 pour l'habitat et 80 uniquement pour l'industrie, la planification prévoit de passer à 2.240 hectares de surfaces pour l'industrie, en multipliant par 28 la superficie. Pour l'habitat par contre, le plan prévoit de ne passer « que » de 625 à 1.250, soit un doublement (AUA, 1994). La superficie totale devait donc, si la planification avait été respectée, être multipliée par cinq.

Ce plan est tourné largement vers le développement des activités portuaires, vers le commerce avec l'extérieur, exploitant, surexploitant les ressources naturelles du site. Par contre, le plan laisse un peu de côté le caractère ségrégatif du schéma de 1928 ; la tendance est au développement maximum. Mais cette volonté de mettre l'accent sur l'industrie rend vite le plan caduc. En effet, les zones d'habitat ne sont pas prévues en suffisance et surtout ne sont pas articulées avec les bassins d'emplois. La conséquence directe est un développement des implantations précaires dans les zones d'emplois. Le bidonville naît donc aussi d'une mauvaise gestion du territoire.

Huit ans après le plan Badini sort une nouvelle planification. On la doit à la Société pour l'étude technique d'aménagements planifiés (SETAP, 1960) qui donne son nom au plan[4]. Ce plan ne se veut pas en rupture, mais bien en continuité avec le précédent, tentant d'en rectifier les imperfections (AUA, 1994). Il arrive l'année même de l'indépendance du pays et s'articule autour de quatre axes prioritaires. Un premier axe veut développer l'habitat. Le deuxième cherche à contrecarrer le développement Nord-Sud au profit d'un axe Est-Ouest. Le troisième prévoit un développement des zones d'activités en relation l'habitat, dans les quatre directions, Nord, Sud, Est et Ouest, afin de donner au Plateau le rôle de centre de gravité de la ville. Et enfin, un quatrième axe vise à limiter la capacité d'accueil de la ville au seuil symbolique de 400.000 habitants. Pour mémoire, en 1960, ils étaient 180.000. Cette limite des 400.000 sera dépassée entre 1966 et 1967, peu de temps après la mise en place officielle du plan.

La ville d'Abidjan, devenue capitale d'un nouvel État indépendant, allait subir un boom démographique sans précédent. « L'idée de composition urbaine n'est plus à propos, elle fait place à celle d'une meilleure appréhension des réalités de l'expansion d'une ville, d'une plus grande maîtrise des mutations sociales » (AUA, 1994). Et pour répondre à cette nouvelle situation et améliorer la connaissance des dynamiques sociales urbaines, il devenait urgent de mener des enquêtes. C'est ce qu'a fait la Société d'économie et de mathématique appliquée, la SEMA[5], qui mène des enquêtes socio-économiques sur l'ensemble du territoire de la ville. On connaît alors enfin les populations, la structure de l'emploi, les déplacements des habitants ou encore la structure des dépenses des familles.

L'État imagine pouvoir faire, à partir de ses études, des projections, non seulement démographiques, mais également en termes d'infrastructures et d'équipements et développer un certain nombre de politiques urbaines, notamment une politique en matière d'habitat. C'est donc à partir de ces études dites SEMA, qu'en 1969, un nouveau plan d'urbanisme connu sous le nom de Schéma de structure du BNET voit le jour. Il prend en compte les résultats des enquêtes faites quelques temps avant, mais ne diffère pas vraiment du plan SETAP de 1960. Il cherche tout comme le plan précédent à contrecarrer le développement de la ville selon l'axe Nord-Sud au profit d'un développement lagunaire Est-Ouest. Comme le précédent encore, ce plan cherche également à corriger le Plan Badini et, comme son prédécesseur, il préconise une répartition articulée entre habitat et industrie. Il tire leçon de l'habitat et prévoit de vastes zones d'extension de logements, notamment sur la Plateau de Banco (actuellement la commune de Yopougon) et sur le Plateau d'Abobo.

Ce plan, même s'il se base sur un diagnostic différent des plans qui l'ont précédé, reste dans sa forme un

**4** On parle du plan SETAP de 1960
**5** On parle des Études SEMA de 1960

plan de zones, un plan qui délimite les différentes fonctions des territoires. Rien de nouveau donc, et même si les études SEMA permettent d'aller plus loin dans la compréhension des phénomènes urbains, l'outil même – le plan – n'est à aucun moment remis en cause. Il reprend même le plan SETAP en ne faisant que le prolonger.

Le Plan d'aménagement de l'AURA de 1974 ne propose pas non plus de réelle modification par rapport à celui de 1969, les principes généraux restant quasiment les mêmes. Le dessin se fait toutefois plus précis, non seulement dans le tracé des voies, mais également dans le nombre de zones. Il ne s'agit plus de partitionner la ville en quatre zones – réserve foncière, extension, forêt classée et zone industrielle – mais de prendre en compte de nouveaux éléments, comme les terrains militaires, les sites de loisirs et touristiques, les espaces verts et autres cimetières. Cette distinction de plus en plus précise entre les zones correspond à ce qui se passe à la même époque en Europe, où le territoire est ciselé de plus en plus finement.

En 1978-1979, il ne s'agit plus de produire un plan, mais ce qu'on appelle alors des Perspectives décennales. Elles arrivent juste avant la crise économique qui va secouer la Côte d'Ivoire, alors que le pays connaît un développement économique fulgurant, grâce notamment au marché mondial des matières premières. L'accroissement du taux d'urbanisation va de pair et Abidjan concentre les deux tiers de la production industrielle et les quatre cinquièmes des emplois tertiaires de Côte d'Ivoire. Il faut corriger la balance des investissements entre la ville et le reste du pays. C'est dans ce contexte que va naître une nouvelle approche de la planification urbaine. Non plus en termes de planification spatiale des fonctions urbaines sous forme de zones, mais par une nouvelle approche des programmes d'investissements publics. Dans cette optique, l'Administration réalise en 1977 une étude appelée « Perspectives décennales de développement d'Abidjan 1979-1988 ». Son but est de développer un outil de coordination intersectorielle des programmes de développement et de gestion de l'agglomération (AUA, 1994). Des plans, accompagnés d'un rapport, sont produits sur les grands domaines urbains que sont l'habitat, les transports, les infrastructures et équipements, et la viabilisation des terrains urbains.

Les perspectives décennales ont été produites en plein essor économique, mais la crise du début des années 80 va mettre un terme prématuré aux programmes prioritaires. L'AUA (Atelier d'urbanisme d'Abidjan) produit alors, en 1985, le Schéma de développement à long terme de l'agglomération d'Abidjan qui s'articule autour d'une volonté de rééquilibrer la localisation entre l'habitat et l'industrie – sujet toujours d'actualité, les précédents plans n'ayant pas pu rectifier le tir –, du développement de la zone de l'aéroport et portuaire et du développement des transports en commun. Malgré une baisse drastique des financements, le schéma reprend celui mis en place précédemment, ne précisant simplement plus la fonction des zones d'extension. Une nouveauté toutefois, le plan s'accompagne, lors de son élaboration, d'une campagne de photographies aériennes. Celle-ci permet de prendre la mesure d'une réalité dont les autorités n'ont pas véritablement conscience. Le constat est sévère, la plupart des aménagements et extensions planifiés n'ont donné aucun résultat. Alors que le plan SETAP de 1960 cherchait à contrecarrer le développement Nord-Sud, les photos aériennes montrent clairement que la ville continue, 25 ans plus tard, à se développer sur cet axe. Autre point, l'habitat spontané continue son développement, notamment à Abobo et Port Bouët. Les zones industrielles de Cocody et Abobo, planifiées pour rééquilibrer la présence de l'industrie sur le territoire, sont désespérément vides, tout comme les zones d'habitat planifié sur le Plateau de Banco et de la Riviera.

Le plan prévoit une nouveauté quand même : la création d'axes structurants et de voies de desserte rapides. Le plan prévoit une population de 3.4 millions d'habitants pour Abidjan (la ville) à l'horizon 1990, alors qu'à cette date, elle n'était que de 2.1 millions. Idem pour l'extension urbaine, bien en dessous des estimations. Dans le cas des activités industrielles, rien ne s'est passé sur les terrains prévus pour le développement de l'industrie.

Enfin, le dernier plan – l'actuel – est « en chantier »

depuis 1994, date à laquelle l'Atelier d'urbanisme d'Abidjan, dépendant de la Direction et contrôle des grands travaux, a été mandaté pour élaborer l'ASDA, l'Actualisation du schéma directeur d'Abidjan devant déboucher sur le schéma directeur du grand Abidjan.

Ce plan actualisé veut être une nouvelle manière de faire de l'urbanisme, essayant de comprendre les « mécanismes de l'évolution de l'agglomération à travers des enquêtes spécifiques » (AUA, 1994). Des enquêtes ont donc été lancées tout azimut sur l'emploi moderne et informel, sur les transports, sur la situation des ménages. Les documents d'étude de l'AUA en témoignent, les études et plans cités précédemment doivent fournir les bases d'une nouvelle approche des problèmes de politique urbaine, basée sur un triple constat.

Premièrement, il s'agit de prendre la mesure de la part de l'économie urbaine dans l'économie nationale. Alors que la ville accueillait 7% de la population nationale en 1960, elle est de 19% en 2005. Et malgré la récession, la ville continue d'attirer de plus en plus de monde, la population urbaine allant en augmentant. Aujourd'hui, on pense qu'une personne sur deux vit en ville en Côte d'Ivoire.

Deuxièmement, se profile un désengagement progressif de l'administration centrale. Depuis les indépendances, mais également sous domination française, l'État central est l'acteur principal des politiques urbaines. La crise a changé la donne, car l'État, par manque de moyens, s'est progressivement désengagé au profit du privé, poussé également dans cette voie par le Fond monétaire international (FMI) et la Banque mondiale (BM). Notons que ce désengagement n'est pas uniquement dû à la crise, il correspond aussi au transfert des compétences de l'administration centrale aux collectivités locales (décentralisation).

Enfin, troisièmement, le processus de démocratisation favorise la naissance d'une nouvelle société civile. Ces acteurs privés, économiques ou sociaux, ont des revendications sur l'espace public ; l'État doit alors composer avec ces groupes.

À partir de ces trois constats, le gouvernement a

photographie : Jean Gahue

décidé, à travers une consultation des intervenants du secteur, de définir une stratégie portant sur trois axes : la pauvreté urbaine, la gestion foncière, l'environnement urbain (AUA, 1994). Le Schéma directeur du grand Abidjan devient un outil de coordination des actions des opérateurs et cadre de programmation des investissements.

Dans l'actuel Schéma directeur du grand d'Abidjan (1997, date officielle du plan), le bilan de la planification est fait et les causes des différences entre le plan de 1985 et la réalité sont explicitées. Elles sont au nombre de trois. La première est logiquement à mettre en rapport avec la démographie. Les prévisions étaient pour une population beaucoup plus importante, un redimensionnement est donc nécessaire. Une deuxième explication peut être trouvée dans la raréfaction des moyens financiers de l'État consécutive à la crise économique et, enfin, le non respect des prescriptions du Schéma de développement à long terme est évoqué comme troisième et dernière cause.

# PROBLÈMES ET RÉPONSES

## LA CIRCULATION IMPOSSIBLE

Aujourd'hui, et cela malgré les nombreux – trop nombreux peut-être – plans d'urbanisme, d'études et de décisions politiques, la situation d'Abidjan demeure complexe, comme celles des autres grandes villes d'Afrique. Il devient, de jour en jour, plus difficile de circuler dans l'agglomération, et plus la Banque mondiale et les autres bailleurs de fonds internationaux développent des programmes de voiries, plus les déplacements se trouvent entravés. Les dimensions de la ville les rendent difficilement praticables, cela va de soi, et même sans circulation sur les routes, traverser Abidjan demeure un exercice coûteux en temps.

L'étalement urbain augmente le prix des transports. Les populations habitent de plus en plus loin du centre, et le prix du billet de bus, du taxi ou simplement de la course en voiture privée est fonction des distances. L'attente dans la circulation, pour cause d'encombrement des routes, fait également augmenter les prix des parcours, les chauffeurs de taxis et autres propriétaires de cars rapides faisant moins de courses dans une journée.

Ces deux facteurs expliquent qu'une partie de la population n'a aujourd'hui plus accès aux déplacements motorisés et que cette population augmente de manière régulière depuis la crise des années 1980. En effet, cette crise a donné un coup fatal à la ville qui aujourd'hui encore n'a pu rattraper le retard accumulé il y a 30 ans. La volonté de coupler emploi et habitat que l'on retrouve très tôt dans les plans d'urbanisme n'a finalement jamais fonctionné et la ville d'Abidjan s'est étalée, comme toutes les villes du monde.

## LA PAUVRETÉ GRANDISSANTE

La crise des années 1980 vient d'être évoquée et depuis lors[6] la situation économique n'a plus retrouvé le faste des années de libéralisme d'État qui ont suivi l'indépendance. La crise économique dure et une des conséquences premières est la paupérisation de la population. L'habitat précaire ne se résorbe pas, il est même en augmentation. L'habitat de cour contre lequel l'État voulait lutter est définitivement ancré dans la ville, les trois quarts des gens y vivant. Les programmes d'habitat ont montré leurs limites et les conditions de vie des populations ont continué à se dégrader.

Les émeutes de la faim qui ont eu lieu en 2008 à Dakar, à Douala et à Abidjan – entre autres villes – sont un exemple supplémentaire qu'une partie de la population ne peut plus faire face à l'augmentation du prix des denrées alimentaires. Dans l'histoire du développement de la ville, Abidjan vit sans doute aujourd'hui ses années les plus difficiles, tant le développement économique n'est plus, depuis longtemps, au rendez-vous et tant la ville doit faire face à sa croissance rapide, le tout sur fond d'insécurité constante dans le pays depuis 2002.

**6** Nous utilisons un africanisme courant : « depuis lors, je ne l'ai pas vu » entend-on souvent dans les conversations.

## LA DÉGRADATION DE L'ENVIRONNEMENT

Pour couronner le tout, Abidjan est de plus en plus en proie à des difficultés environnementales : la lagune se meurt, la pression foncière pèse lourdement sur les sites protégés comme la forêt du Banco et les déchets s'accumulent dans les quartiers, sans traitement. Et cela, aucun plan n'a jamais eu l'idée, ou si peu, d'en faire état.

La lagune reçoit la majeure partie des eaux usées non traitées et des eaux de pluie qui ruissellent sur les sols pollués de la ville. Elle ne joue plus son rôle de régulateur qui absorbe les pollutions tant celles-ci sont grandes. Elle est donc de moins en moins une réserve pour les poissons consommés quotidiennement dans les « maquis » de la ville, sans compter que cette consommation peut poser des problèmes sanitaires pour les consommateurs. Enfin, le manque de ramassage des ordures dans les quartiers les plus pauvres renforce la précarité des plus fragiles, notamment face aux maladies. Car l'environnement urbain se traduit souvent en termes d'infections et autres épidémies.

# CONCLUSION

Deux éléments vont marquer fortement la forme de la ville dans son histoire. Le premier est la recherche d'une forme urbaine permettant de lutter contre les moustiques et le second est le modèle économique adopté au niveau de l'État. Sans vouloir caricaturer ces deux situations qui sont de natures très différentes, on peut tout de même voir le passage d'une vision de l'urbanisme technique, hygiéniste et proche de l'ingénieur, à une vision symbolique de la ville comme vitrine de la modernité et comme représentation de l'État. Rarement un État ne fut aussi présent que dans Abidjan après 1960 ; la ville est la mise en espace d'une idéologie politique et d'un système économique étatique qui joue tous les rôles, planifie, régule et devient même parfois entrepreneur dans les grands programmes de logements. Dans ce passage du modèle technicien au symbolique, il y a une perte des aspects fonctionnels de la ville qui, même si elle était imaginée de manière parfois brutale comme une somme de contraintes à résoudre, gardait un ancrage important dans le contexte territorial et environnemental.

Mais ce système que nous appelons symbolique n'en est pas moins une vision basée sur des normes élevées. Les nombreuses et hautes contraintes ne sont-elles pas l'apanage de l'homme moderne ? En ce sens, la vision technique est remplacée par une vision technicienne. Il y a derrière cela l'idée que le bon urbanisme – donc la recette d'une « bonne » ville – est celui qui peut se targuer d'avoir des normes de construction et d'infrastructure élevées.

Le système ivoirien a bien fonctionné durant un peu moins de vingt ans, la forte croissance économique en a apporté la preuve, et c'est dans ce contexte que l'idée de la ville prend forme. Comme en Europe, le développement d'une ville passe par le développement économique et cette idée va rester extrêmement présente jusqu'à aujourd'hui. Ni la crise des années 1980, ni la nouvelle donne économique ne vont remettre en cause les paradigmes de la ville tels qu'on les imagine en Afrique de l'Ouest à l'heure actuelle, comme si le modèle utilisé était le bon, quoi qu'il arrive, quoi qu'il soit arrivé et, surtout, quoi qu'il puisse arriver...

## RÉFÉRENCES

**ANTOINE, P., DUBRESSON, A. & MANOU-SAVINA, A.** (1987) *Abidjan «côté cours»*. Paris, Karthala-ORSTOM.

**ARMAND, M.** (1988) Tissu social, tissu urbain : stratégies antagonistes d'occupation de l'espace à Abidjan. *Espace, Populations, Sociétés,* 2.

**AUA** (1994) *Actualisation du Schéma directeur d'Abidjan, diagnostic urbain.* Abidjan, Ministère de la Construction et de l'Urbanisme.

**COURET, D.** (1997) Territoires urbains et espace public à Abidjan ; quand gestion urbaine et revendications. IN CONTAMIN, B. & MEMEL-FOTÊ, H. (Eds.) *Le modèle ivoirien en question : crises, ajustements, recompositions.* Paris, Karthala-ORSTOM.

**DUBRESSON, A.** (1989) *Villes et industries en Côte d'Ivoire.* Paris, Karthala.

**HAERINGER, P.** (2000) Abidjan. IN DUREAU, F., DUPONT, V., LELIEVRE, E., LEVY, J.-P. & LULLE, T. (Eds.) *Métropoles en mouvement. Une compaison internationale.* Paris, Anthropos.

**LE PAPE, M.** (1985) De l'espace et des races à Abidjan, entre 1903 et 1934. *Cahiers d'études africaines,* 25.

**SAVANE, L. & ANTOINE, P.** (1989) *La croissance des grandes villes en Afrique de l'Ouest : exemples de Dakar, Abidjan et Nouakchott.* Paris, ORSTOM.

**STECK, J.-F.** (2007) La rue africaine, territoire de l'informel ? *Flux,* 66-67.

photographie : Jean Gahue