

ABIDJAN : QUATRE CERCLES PLUS UN

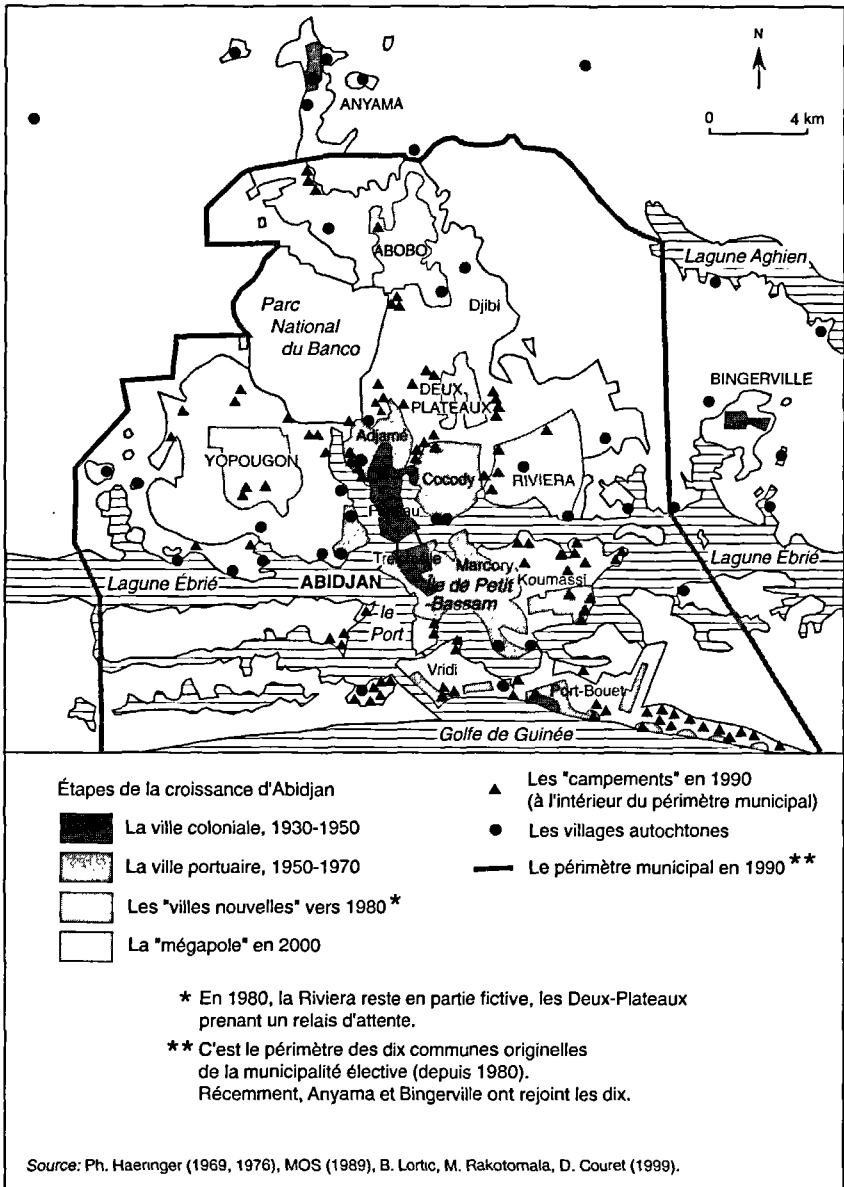
Philippe HAERINGER

Le port d'Abidjan fut ouvert en 1950. Dès lors commença, à partir de la ville coloniale (conçue autour de 1930 pour l'avènement d'Abidjan comme chef-lieu de la colonie), une expansion territoriale d'une nouvelle ampleur. Mais dans les années 1970, une troisième poussée eut lieu, qui planta les jalons d'une explosion mégapolitaine sous la forme de trois villes nouvelles : Abobo au nord, Yopougon à l'ouest, la Riviera à l'est. Dans les années 1990, la dimension mégapolitaine s'installe, enrobant peu à peu les trois villes nouvelles au point de les relier entre elles et à la ville mère. On distinguera donc quatre périmètres emboîtés : la ville coloniale, la ville portuaire, les villes nouvelles, la mégapole (carte 2). Très schématiquement, on constate que chacune de ces étapes a développé une géographie sociale en triptyque. Mais il faudra ajouter à ces tableaux conceptualisés une notule sur une composante hors programme parce qu'éphémère, ou voulue telle, et pourtant toujours présente : le « campement ».

1. LA VILLE COLONIALE (1930-1950)

Comme la plupart des villes coloniales françaises, elle commence par le Plateau, c'est-à-dire la ville européenne (bâtie sur une presqu'île dominant la lagune), devenue aujourd'hui l'hypercentre (administration, affaires, architecture verticale). Au sud, sur une île lagunaire, Treichville. C'est le premier quartier organisé pour la population africaine. Il est encore aujourd'hui une référence culturelle pour la première bourgeoisie ivoirienne.

Carte 2 – Abidjan : expansion urbaine (1930-2000)



Ph. Haeringer et LCA - M. Danard

C'est ici que vécut la majorité des salariés des entreprises et administrations coloniales. Au nord du Plateau, sur la racine continentale de la presqu'île, Adjamé. Moins organisé, plus ouvert sur « la brousse » dont il était le point d'arrivée et de départ, ce

quartier eut dès cette époque vocation à abriter les marchands africains au long cours, les « Dioulas ».

2. LA VILLE PORTUAIRE (1950-1970)

Dite portuaire parce que contemporaine du boom économique engendré par l'ouverture du port, elle ne se réduit pas à celui-ci. Elle commence cependant par là : installé en bordure de Treichville, le port va envelopper ce quartier des zones industrielles qu'il engendrera. Treichville va se dédoubler avec Koumassi, qui accueillera aussi une majorité de salariés, ceux du port et de l'industrie.

Dans le même temps, Adjamé et le Plateau se dédoubleront également, Adjamé en s'emparant d'une façon plus ou moins informelle (mais très intense, très dense) des collines qui l'entourent (Bromakoté, Attié-koubé, etc.), le Plateau en essayant sa fonction résidentielle sur la presqu'île voisine, Cocody. Cependant, la marche à l'indépendance puis l'indépendance elle-même (1960) introduiront les germes de trois nouvelles dimensions (la bourgeoisie nationale, les programmes d'habitat social, l'auto-promotion clandestine) qui s'exprimeront pleinement dans les trois villes nouvelles du troisième périmètre.

3. LES VILLES NOUVELLES (1970-1990)

Elles ne répondent pas exactement à la définition classique des villes nouvelles, mais elles en ont la dimension et l'autonomie spatiale. Elles investissent de nouveaux sites non par le bord, mais par le cœur.

La première (la Riviera) eut droit à une maquette prestigieuse. Héritière de Cocody pour le compte de la nouvelle bourgeoisie, elle décupla d'un seul coup, encore plus à l'est et sur tout le front lagunaire, les capacités de ce premier beau quartier. La crise des années 1980 révisa sérieusement la maquette, mais n'abolit pas l'orientation générale.

La deuxième (Yopougon) eut droit à une planification concertée. Elle fut le champ de démonstration en vraie grandeur des ambitions (présidentielles) de l'habitat social (sociétés immobilières parapubliques). Succédant à des réalisations dispersées

dans la ville, on peut cependant dire qu'elle prend le relais de Treichville comme habitat privilégié des salariés, ainsi que comme creuset de la citadinité centrale. La crise, ici aussi, perturba les programmes, mais seulement au-delà de la mi-course.

La troisième (Abobo) n'eut droit qu'à une planification de rattrapage, car elle fut le produit d'une urbanisation semi-clandestine. D'une part on peut dire qu'elle est le clone d'Adjamé, greffée comme lui sur une gare du chemin de fer (10 km plus au nord), et marquée également par les populations marchandes venues des savanes ivoiriennes ou sahéliennes. Mais, en prenant tout de suite une ampleur considérable, elle exprima la force d'un besoin frustré (par la nouvelle politique urbaine) : l'auto-promotion. Celle-ci donne satisfaction à trois types d'acteurs : 1) les propriétaires coutumiers du sol, qui lotissent leurs terres avant qu'elles ne soient réquisitionnées par l'urbanisme officiel ; 2) les investisseurs individuels, qui construisent des cours locatives, trouvant ici les parcelles que la nouvelle politique urbaine ne distribue plus ; 3) les ménages les plus jeunes, demandeurs de logements neufs et aux loyers plus accessibles. Au sein des deux derniers groupes figure celui des ressortissants étrangers stabilisés, qui ne peuvent plus accéder facilement aux produits de l'urbanisme d'État. Quant à la crise, elle eut plutôt, à Abobo, des effets bénéfiques. Elle diminua l'antagonisme des pouvoirs publics, qui acceptèrent de régulariser le fait accompli après l'avoir beaucoup combattu.

4. LA MÉGAPOLE (DEPUIS 1990)

Qu'Abidjan caracole vers son troisième million d'habitants ne suffit pas à justifier ce mot. On ne devrait d'ailleurs parler que de pré-mégapole, eu égard aux définitions internationales du concept de mégapole. D'autres éléments que le nombre interviennent. Le premier est la dimension. Sans doute aussi relatif que le nombre (Abidjan évolue dans un carré de trente kilomètres de côté, la notion de Grand-Abidjan lui faisant englober plus de 80 kilomètres de façade côtière et lagunaire), ce critère a tout de même clairement franchi, au tournant des années 1990, un seuil qualitatif : parmi toutes les urgences, les bailleurs de fonds internationaux ont jugé nécessaire de doter la ville d'un système autoroutier. Il y a un troisième critère, qui touche au fond : l'espace

urbain ne se développe plus dans une relation privilégiée avec la fonction économique ou administrative de la ville. La fonction résidentielle est devenue dominante et l'économie (une économie de proximité) la suit.

Ce diagnostic (troisième critère) aurait déjà pu être fait à l'étape précédente, mais les éléments ne faisaient que se mettre en place. Un quatrième critère s'ajoute aujourd'hui : l'illisibilité croissante de l'espace urbain. Il ne s'agit là que d'une illisibilité de premier abord, mais qui est caractéristique d'un paysage répétitif propre à une mégapole, ainsi que d'une complexité qui brouille les messages. Le site découpé offert par la lagune, ses deux rivages échanrés, ses îles et ses presque îles, avaient permis qu'Abidjan échappe un temps à ce brouillage.

Un élément objectif confirme cette évolution : la jonction qui s'est opérée entre les trois villes nouvelles, mais aussi entre celles-ci et la ville antérieure, d'une part, entre les villes nouvelles et les villages traditionnels d'autre part (une trentaine d'entre eux ont été rejoints et partiellement banalisés). La jonction la plus « dérangement » est celle qui s'est faite entre Abobo et l'ensemble Cocody/Riviera, c'est-à-dire entre les deux extrêmes. Le plus chic a rejoint le plus populaire. Le fait n'est pas seulement cocasse, il renseigne sur trois choses. La première est la puissance des poussées territoriales : Cocody et Abobo étaient originellement distants de 15 km par la route, les voici cheminant côte à côte. La deuxième est la fragilité des isolements élitistes dans le maelström mégapolitain. La troisième est une sorte de révélation : alors qu'on a coutume de guetter la progression des formes populaires en direction des formes « bourgeoises » (dynamique présente aussi à Abidjan), on assiste ici au tropisme inverse. C'est Cocody qui vient à la rencontre d'Abobo.

Les révisions dues à la crise ont, en effet, affaibli la dynamique élitiste de la filière cocodienne. Celle-ci s'exprime bien par une forêt de « châteaux » qui pousse à rythme lent sur la Riviera, avec vue sur la lagune, mais l'essentiel s'accomplit à l'arrière, c'est-à-dire sur les terres moins prisées de l'intérieur du site, vers le nord. La dynamique ouest-est, qui caractérisait le premier projet « Riviera », a cédé le pas à une dynamique sud-nord. Par l'intermédiaire du site des Deux-Plateaux, plus rapidement rempli que celui de la Riviera, Cocody rencontre donc Abobo avant d'avoir pu faire sa jonction programmée avec Bingerville, une ancienne capitale du pays, sise aussi sur la lagune. En son temps, l'émer-

gence « spontanée » d'Abobo avait également contrarié le plan directeur d'Abidjan, qui optait alors (et encore) pour un développement est-ouest de la ville.

En montant vers le nord, Cocody se démocratise sans pour autant se renier vraiment. Depuis l'indépendance, on lui a toujours demandé d'accepter en son sein des programmes sociaux qui, pour soignés qu'ils étaient, n'en amorçaient pas moins une appropriation populaire de cet espace mythique qui abritait, par ailleurs, l'élite blanche aussi bien que la première *nomenklatura* ivoirienne, président compris. En prolongeant son prestigieux boulevard Latrille jusqu'à la Djibi, en territoire abobolais, Cocody déroule des habitats de plus en plus « économiques » tout en conservant une certaine filiation, une « griffe », par la qualité des équipements, des centres commerciaux, etc. La distinction est aussi dans les esprits : trois jeunes gens modestes préféreront louer en commun un studio à Djibi, finalement annexé à la commune de Cocody sous la pression de ses nouveaux habitants, plutôt que de louer pour le même prix trois logements individuels à Abobo ou même à Yopougon.

Yopougon, dans le même temps, perd peu à peu sa distinction. On y discerne de moins en moins l'origine volontariste de la ville nouvelle, pas plus que le renouveau culturel qui émanait de maintes initiatives individuelles. On peut craindre que l'héritière moderniste de Treichville et des premiers programmes sociaux (qui représentaient, à Abidjan, une véritable promotion sociale) ne retombe comme ceux-ci dans l'anonymat des quartiers populaires et populeux, par défaut de maintenance aussi bien de la part des habitants que des pouvoirs publics. Yopougon, qui semblait représenter une troisième voie (celle d'une forme de classe moyenne ?) entre l'urbanisation populaire représentée par Abobo et l'urbanisation élitiste symbolisée par Cocody et la Riviera, paraît devoir s'engloutir dans la première. Malgré son ampleur inédite, cette expérience n'aura été qu'un épisode, parmi bien d'autres, par lequel la culture urbaine populaire (ou majoritaire) aura absorbé quelques référents venus d'en-haut ou d'à-côté, disons du cercle des technologies.

La démocratisation relative de Cocody, de la Riviera, et aussi de Marcory ou de la Zone 4 (deux petits secteurs résidentiels de la rive sud) offrirait-elle une nouvelle troisième voie ? On ne peut vraiment le croire, eu égard au volume des populations concernées. La commune de Cocody (qui englobe la Riviera) ne rassem-

blait, en 1988, que 7 % de la population totale, contre 19 % pour Yopougon et 21 % pour Abobo, et il n'y a pas lieu de penser que ces proportions aient beaucoup changé depuis. En outre, il n'est pas exclu qu'un phénomène de « tiers-mondisation » s'empare à son tour de Cocody. De nombreux signes guettent déjà. Il se pourrait que seul le rythme soutenu de réalisations neuves entretienne le climat de modernité et de maîtrise relative des lieux.

Il reste cependant intéressant de noter que, parallèlement à des tentatives de promotion (des modes d'habiter) par un mouvement ascendant (de Treichville à Yopougon), il puisse exister une expérience inverse, descendante (de Cocody à Djibi), à partir de la pointe de la pyramide sociale. Malgré la fragilité du processus, et ses limites, il suffit de se donner du recul (par exemple en se transportant dans la mégapole la plus proche, Lagos, où la richesse des uns semble ne devoir jamais effleurer les autres) pour prendre la mesure de l'heureuse originalité abidjanaise sur ce sujet. Toutefois, l'improbable découverte d'une troisième voie nous ramène, ici aussi, à la dualité de la ville africaine. S'il existe bien des moteurs propres à fabriquer des embryons de classe moyenne, ceux-ci paraissent condamnés à se laisser aspirer soit par l'un, soit par l'autre des deux pôles.

5. LES « CAMPEMENTS »

Le thème des campements vient à point nommé pour équilibrer cette présentation. De même qu'il y a, au-devant de l'habitat populaire majoritaire (celui qui a droit de cité, quel que soit son mode de production), un habitat plus ou moins privilégié regroupant au maximum 10 % de la population, de même existe-t-il, en deçà de cet habitat majoritaire, un habitat léger, précaire, non intégré, qui abriterait lui aussi un dixième de la population. Ce taux pourra paraître faible. C'est qu'il n'englobe pas les lotissements clandestins ou semi-clandestins, notamment pour la raison qu'ils ont presque tous été entérinés et légalisés au fil des années, comme cela s'est passé à Abobo.

Il faut en effet faire un ferme distinguo entre des établissements « informels » qui s'organisent pour être reconnus, et des installations qui s'inscrivent d'emblée dans la précarité, et auxquelles le terme de « campement » convient parfaitement tant qu'une évolution en « bidonville » ne prend pas le dessus, ce qui

n'est pas obligatoire. On doit immédiatement ajouter que, même sous l'aspect d'un bidonville, ces habitats précaires ne sont pas nécessairement le fait des plus pauvres parmi les pauvres. Ils correspondent souvent à un choix stratégique : habiter au plus près des emplois (ou des marchés) et à moindre frais, en attendant d'investir dans d'autres projets. Beaucoup sont étroitement liés à des activités artisanales très spécifiques (pêche, fumage de poisson, maraîchage, métiers de la récupération). À ce titre ils sont souvent habités par des non-nationaux, spécialistes de certaines activités, mais cette particularité est loin d'être systématique, surtout lorsque la fonction principale est le logement. Enfin, notamment dans ce dernier cas, les campements connaissent la spéculation locative comme les autres quartiers, et sont souvent exploités, pour cela, par des personnages extérieurs.

Cette « ombre » de la ville, qui souligne bien des contours non seulement à la périphérie, mais aussi et surtout au cœur de la cité, a toujours existé. Elle a commencé avec les premiers chantiers de la ville, certains campements historiques s'étant longtemps perpétués, comme celui de Port-Bouet, face à l'océan et à l'épave de l'ancien wharf. Dans les années 1970, le boom économique et portuaire avait engendré, parallèlement au développement de Koumassi, un immense campement construit dans la boue d'un marais (d'où son nom de Poto-Poto). Il fut rasé, le marais remblayé, urbanisé en habitat social. Récemment, dans un nœud autoroutier jouxtant Cocody, le très spectaculaire campement Washington fut également rasé, ses habitants relogés, clés en main, dans un nouveau village tout au nord d'Abobo. On peut dire que ces grands campements ont servi à soulager la pression sur le marché du logement, lorsque celui-ci était en état de saturation chronique en raison du taux de croissance de la ville. Aujourd'hui, après vingt ans d'inflexion démographique, il subsiste peu de campements de très grande ampleur, mais Abidjan reste truffé, en tous lieux, de campements acrobatiques ou discrets, bruissants d'activités ou tapis sous un bouquet de bananiers. Tout au long de la côte maritime, une variété toute particulière d'habitat léger, partiellement liée au tourisme de plage, se glisse sous les plantations de cocotiers. C'est un exemple rare d'usufruit de sous-bois.