

CHRONIQUE DE SAN - PEDRO

(V)

SAN-PEDRO 1968-1978

PHOTO-INTERPRETATION D'UN SITE ENTRE DEUX EAUX  
ET DE SA MISE EN VALEUR

HYPOTHESES D'AMENAGEMENT POUR DEUX NOUVELLES  
DECENNIES

Philippe HAERINGER

OFFICE DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE OUTRE-MER  
CENTRE DE PETIT-BASSAM

## SOMMAIRE

Avant-propos	Page 2
Documents graphiques	4
Introduction	8
1. La côte et le port	8
2. La ville du front de mer	10
3. La dépression médiane	11
4. La ville basse	12
5. La ville parallèle	14
6. Les emprises périphériques	15
7. Une ville pour l'an 2000	17
a. La lagune Digboué préservée	17
b. Un déploiement centré sur le port	18
c. La maîtrise des eaux	20

## AVANT-PROPOS

La présente étude s'insère dans une suite d'analyses que nous couvrons du titre général "Chronique de San-Pedro", et dont elle constitue le cinquième cahier. Les titres précédents, dont la sortie jalonna les sept premières années de l'aventure "San-Pedro", s'ordonnent de la façon suivante :

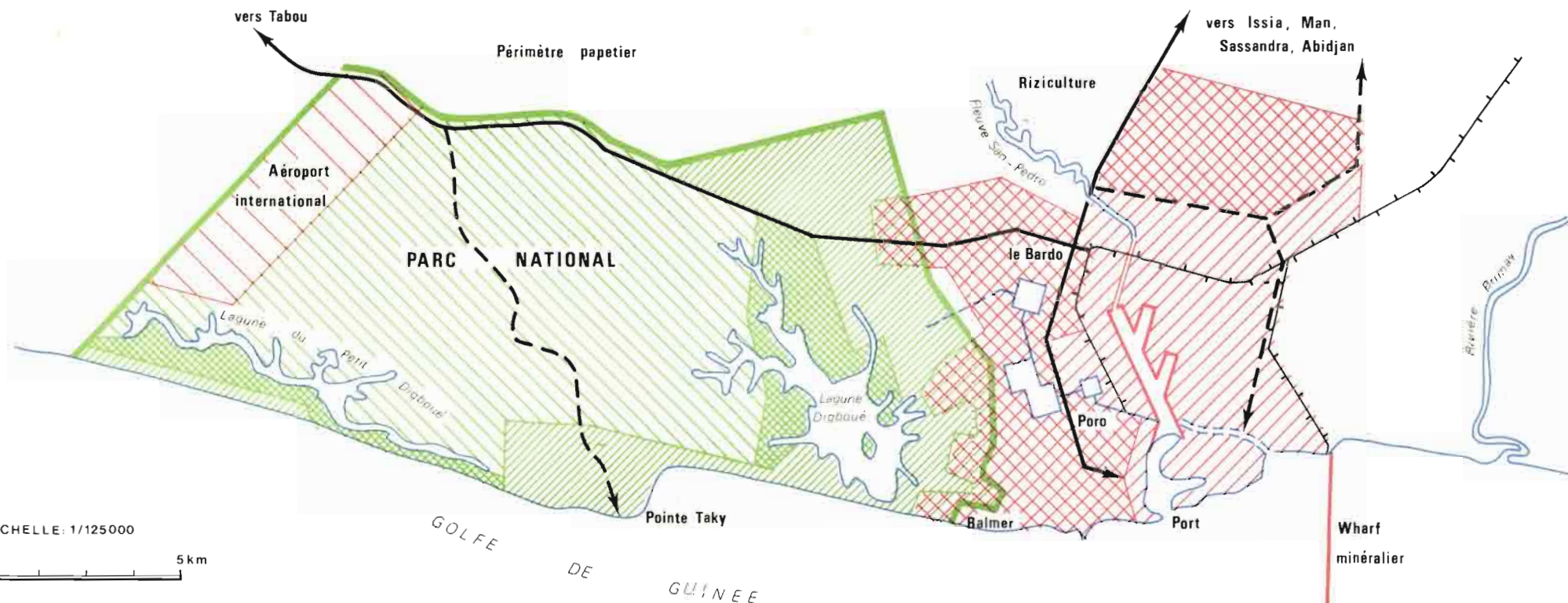
- I. San-Pedro 1969. La première vague d'immigrants.
- II. San-Pedro 1973. Quatre années d'évolution.
- III. San-Pedro 1974. Les effets d'une crise sur les données de population.
- IV. San-Pedro 1975. Les prémisses d'une innovation totale en matière d'urbanisme populaire.

Les deux premiers titres, tout en présentant brièvement le premier visage de la ville naissante, sont essentiellement consacrés à l'observation d'un phénomène d'urbanisation parallèle qui, aujourd'hui encore, regroupe près des trois quarts de la population urbaine en marge de la ville officielle. Le quatrième titre revient, exclusivement cette fois, sur ce problème. Sous le titre III, par contre, c'est l'ensemble de la population urbaine qui est analysée dans le détail au travers de quatre enquêtes démographiques dont la dernière, en 1974, enregistre avec force les effets de la crise économique internationale déclenchée à la fin de 1973.

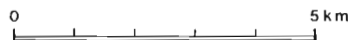
Avec ce cinquième titre, c'est encore la ville entière qui est concernée, à l'issue d'une dizaine d'années d'existence. Mais il n'y est plus guère question de population ou d'habitat, sinon sur un plan très général (résultats du recensement de 1975). Nous saisissons ici l'occasion d'une couverture aérienne encore récente (fin 1974) et surtout celle d'un tournant intéressant dans l'élaboration des perspectives d'aménagement (mise au point, en 1976 et 1977, d'une proposition de schéma directeur pour les années 80 et 90), pour présenter d'une façon aussi synthétique que possible l'originalité du site urbain et des problèmes qu'il pose, qu'il a posé et posera, notamment en matière d'hydraulique, ou pour la sauvegarde des ensembles naturels.

Le lecteur des textes précédents ne s'étonnera pas que l'on reprenne, au fil du présent texte, quelques informations de base déjà livrées mais nécessaires à l'autonomie de lecture de ce survol global, au sens propre comme au sens figuré.

Quant au support photographique, il s'agit de la réduction à I/40.000 environ d'une mosaïque réalisée à partir d'une couverture stéréoscopique à I/8.000 (SOFRATOP, Paris) à laquelle on pourra se reporter pour un examen plus précis.







ECHELLE: 1/125000



### PARC

-  Limites
-  Zone I. Habitat "paysagé"
-  Zone II. Loisirs et tourisme, constructions exceptionnelles
-  Zone III. Parc d'exploration
-  Zone IV. Réserve intégrale

### EAUX

-  Océan, lagunes, rivières bassin portuaire actuel  
Bassins et canaux de drainage (schématisés) de la ville basse
-  Extension portuaire en site terrestre
-  Wharf minéralier
-  Estuaire actuel et provisoire du fleuve San - Pedro

### VILLE




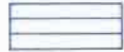










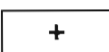
-  Habitat
-  Activités portuaires et industrielles
-  Zone aéroportuaire
-  Chemin de fer (voies principales)
-  Axes routiers actuels
-  Axes routiers futurs

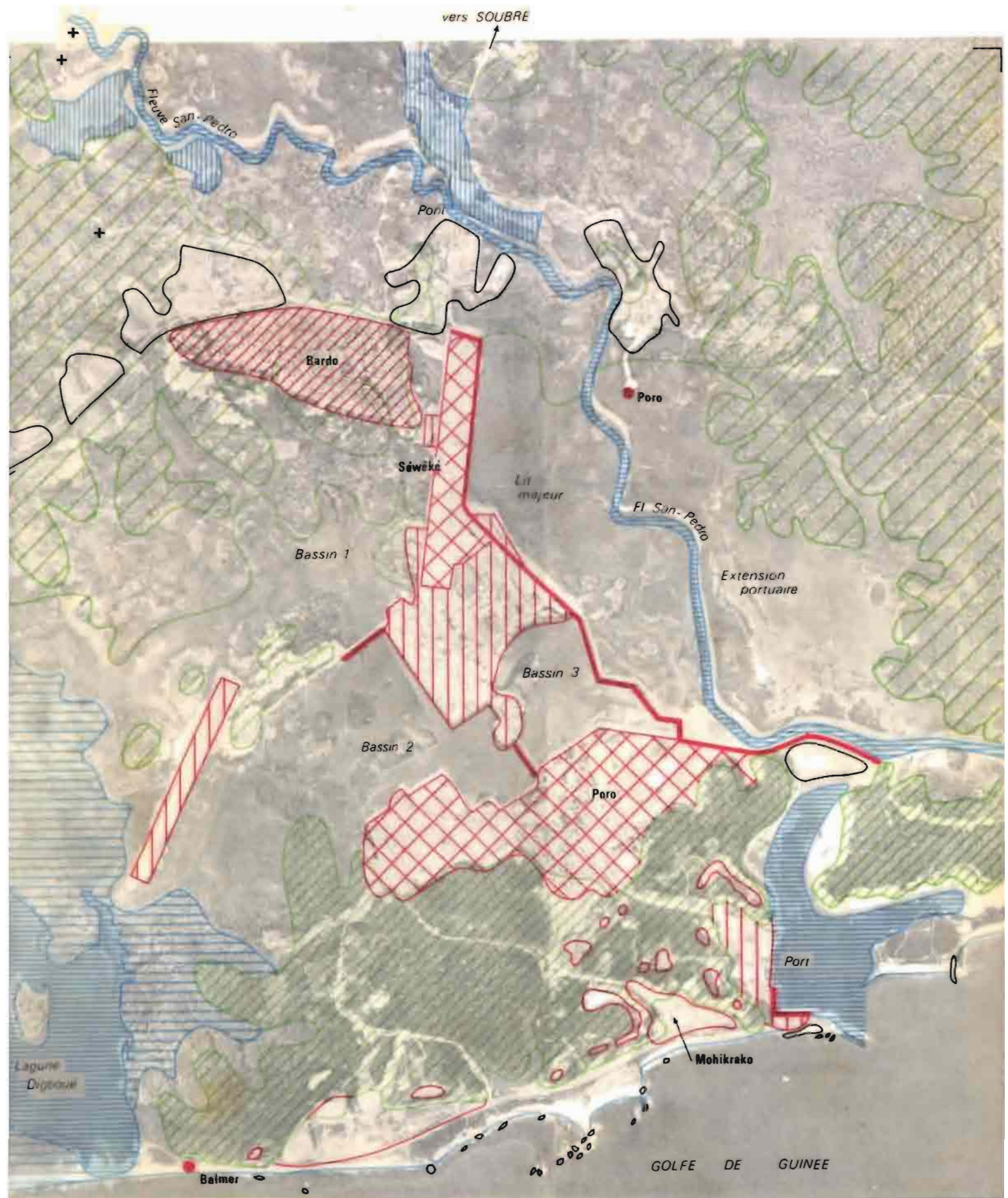
**SAN-PEDRO 1990 SELON LE SCHEMA DIRECTEUR 1976**

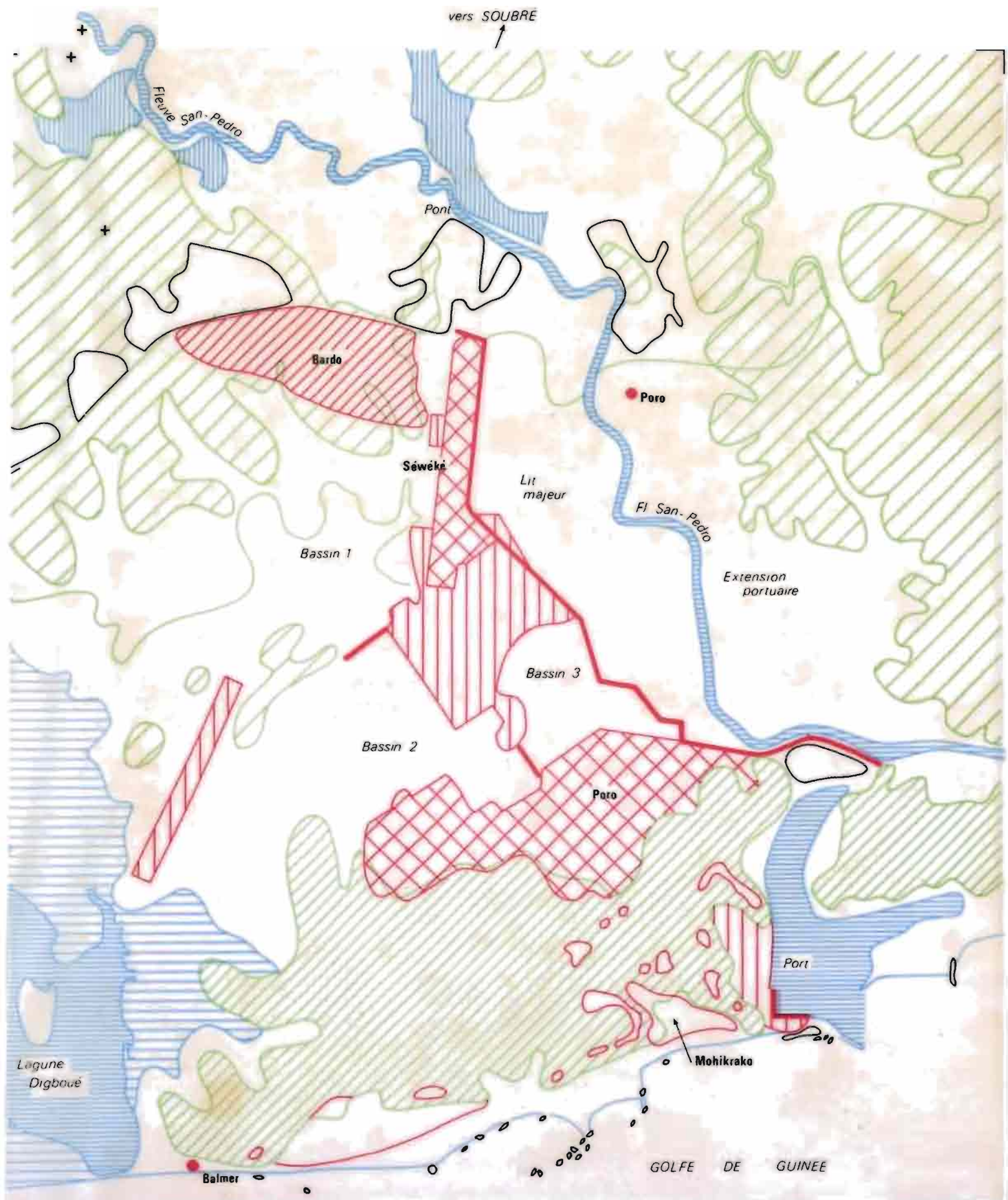
## PHOTO-INTERPRETATION DU SITE DE SAN-PEDRO

(Mosaïque SOFRATOP 1974)

### LEGENDE

	Collines côtières (granitoïdes)
	Reliefs continentaux (micaschistes)
	Lagune Digboué, bassin portuaire, fleuve San-Pedro
	Zone pré-lagunaire, digifations affluentes
	Cultures inondées, périmètres rizicoles
	Plaines côtières et zones inondables
	Affleurements rocheux du littoral
	Limite sud et est de la zone partiellement cultivée
	Villages coutumiers
	Sommets collinaires construits et plaines côtières en voie d'urbanisation (grand standing)
	Habitat dans la ville médiane : ensemble sud (moyen standing) et ensemble nord (standing économique)
	Urbanisation spontanée : la ville parallèle (habitat dense et précaire)
	Zones industrielles (ville médiane), port et aéroport
	Digues - chaussées
	Du nord au sud : station de pompage, station de traitement, château d'eau









Le port de San-Pedro est, avec le barrage du Bandama, l'une des deux grandes réalisations techniques voulues par la Côte-d'Ivoire dans la première décennie de son indépendance. Toutes deux participent d'une stratégie nationale de développement, mais les objectifs s'expriment essentiellement en termes régionaux, surtout dans le cas de l'opération San-Pedro. Derrière le port, exutoire nécessaire à 300 kilomètres à l'ouest d'Abidjan (500 kilomètres par la route), c'est un pôle urbain compensateur de la capitale que l'on cherche à créer; mais surtout, au débouché du vaste Sud-Ouest ivoirien jusque là à peine exploré et quasi inhabité, c'est évidemment un énorme programme de mise en valeur régionale dont on jette ainsi les bases. Tout cela est confié à une administration d'exception, l'Autorité pour l'aménagement de la région du Sud-Ouest (ARSO), sorte de mission de conquête d'un nouveau monde couvert par la forêt dense.

La présente mosaïque à 1/40.000 (SOFRATOP, août 1974) montre l'essentiel du site de la ville nouvelle de San-Pedro. On peut seulement regretter qu'elle tronque, au sud-ouest, une bonne moitié de la très belle lagune Digboué, une moitié amont où l'eau se mêle à la forêt en un réseau complexe de bras et de presqu'îles; et qu'elle ne montre pas, au sud-est, le nouveau débouché sur la mer du fleuve San-Pedro, ramené par les constructeurs du port dans l'un de ses anciens lits présumés.

Au premier examen, on est saisi par la dispersion, l'allure éclatée des réalisations urbaines. C'est que l'on contemple les premiers maillons de ce qui devrait être, dès demain, une grande ville. Dès les premières ébauches, et bien qu'on distinguât un stade "25.000 habitants", c'est une ville de 100.000 habitants qui fut dessinée, avec, en arrière pensée, un horizon "300.000 habitants" pour l'an 2000, mais qui sera probablement atteint plus tôt. Le port -première justification de la ville- fut ouvert dans les derniers mois de 1971, pour atteindre dès l'année suivante un tonnage de l'ordre du million essentiellement dû aux exportations de grumes.

## I. La côte et le port

L'analyse d'un tel site commence nécessairement par la côte. La section de littoral visible ici comporte tous les éléments qui caractérisent le tiers occidental de la côte ivoirienne : longs segments de plages rectilignes contenant à peine, ici et là, des eaux captives, parfois d'assez vastes lagunes; segments interrompus par de modestes caps, qui ne se soldent

que par de simples décrochements, ne remettant pas en cause l'orientation générale OSO-ENE. Ces caps sont marqués par des éperons rocheux, mais le reste de la côte n'est pas exempt d'affleurements et de brisants. Comme le montrent les accumulations de sable en avant de deux épis protecteurs aménagés à l'ouest du port, les transports littoraux se font d'ouest en est (courant de Guinée); le front de houle fait un angle d'une cinquantaine de degrés avec la côte.

C'est la pointe Quiquerez, longue de plus de 400 mètres, qui emporta peu à peu l'adhésion quant au choix d'un site portuaire à l'ouest du fleuve Sassandra. Les missions de reconnaissance s'étaient succédées de 1955 à 1964. Outre cette jetée naturelle, le site présentait trois avantages majeurs : anse et accès par l'est libres de tout banc rocheux; flots à l'ouest facilitant la construction d'épis préventifs contre l'ensablement; constitution des terrains autorisant le dragage et l'élargissement du plan d'eau originel : estuaire du petit fleuve San-Pedro, celui-ci était en effet très étroit.

Le bassin actuel est donc mi-naturel, mi-artificiel. Les deux darses nord et est, notamment, ont été créées de toutes pièces. Elles sont réservées au stockage des grumes flottables (que l'on distingue sur le cliché) et l'on y devine la faible profondeur des eaux : deux mètres. Au centre, le bassin d'évolution, d'un diamètre de 450 mètres, a vu sa profondeur portée à onze mètres. Le port dispose de deux postes à quai (dans l'angle sud-ouest, chacun étant équipé d'un magasin-cale), de six postes sur coffres, et d'un quai de chargement des bois non flottables.

Les terrains technico-industriels disponibles aux abords du bassin sont très exigus, comme on le voit, de solides collines enserrant le port de toute part. Un étroit "quartier du port", à l'ouest, abrite notamment direction et capitainerie. Au fond de la darse nord, un assez vaste parc à bois se loge entre deux eaux, dont celle du San-Pedro détourné.

Cette situation n'est certainement pas définitive. Tel qu'il est, le port de San-Pedro ne constitue qu'une première tranche de réalisation. Sa capacité d'accueil n'est pas très supérieure au million de tonnes, volume dès à présent accaparé par une production de bois certes stationnaire, mais à laquelle viendront bientôt s'ajouter les produits de la mise en valeur agro-industrielle de la région Sud-Ouest (huile de palme, coprah, latex, café, cacao, pâte à papier, etc). Une importante extension est donc prévue pour la prochaine décennie.

Deux solutions sont possibles : une extension en mer, à l'abri de longues jetées, et une pénétration à l'intérieur des terres, qui semble avoir la préférence. On remarquera en effet qu'au nord du bassin actuel s'étend

une vaste dépression marécageuse -quasi lacustre- et que les sondages donnent pour parfaitement dragable. Le fleuve serait à nouveau détourné, à moins que son déversement dans le nouveau port ne soit admis, ce qui est plus probable. On y reviendra infra.

## 2. La ville du front de mer

Choisi en fonction de considérations portuaires, le site de San-Pédro fut abordé avec beaucoup d'appréhension par ceux qui eurent à concevoir la ville. Il n'offre en effet qu'une plaine côtière extrêmement étroite, atteignant parfois 400 mètres de large (lieux-dits Balmer et Mohikrako), mais le plus souvent réduite à une centaine de mètres, voire interrompue par des verrous, tel le petit mont pointu qui sépare Mohikrako du port, ou la colline de l'hôtel Pagès, qui ferme Balmer à l'ouest. Outre leur exiguïté, ces morceaux de plaine étaient à l'origine partiellement marécageux, ce qui nécessita des travaux de remblaiement hydrauliques d'autant plus sérieux qu'on entendit dès le départ consacrer ces espaces à une mise en valeur de premier ordre : habitat de très grand standing à Balmer, centre urbain de décision à Mohikrako dont on voudrait qu'il constitue une sorte de signal monumental à proximité immédiate du port. Une tour, déjà, est visible sur le cliché. On notera également l'amorce d'un long boulevard côtier à voies séparées qui laisse la place, côté plage, aux futurs équipements de loisir que ces sites rocheux appellent.

Mais la ville du front de mer, c'est aussi celle qui se développera immédiatement en arrière de ces remblais littoraux, dans une zone de collines granitoïdes (migmatites) à fortes pentes qui s'étend sur près de deux kilomètres de profondeur depuis la nouvelle embouchure du San-Pedro jusqu'aux abords de la lagune Digboué. Ces collines sont surtout vigoureuses de part et d'autre du port, où elles atteignent plus de 80 mètres, avec des pentes généralement supérieures à 20%. Elles s'abaissent ensuite vers l'ouest où elles ne culminent plus qu'à 30 ou 40 mètres. D'autre part, elles ne présentent pas une masse compacte et se laissent traverser par des couloirs dont les principaux sont d'ores et déjà matérialisés, ainsi qu'on peut le voir, par des tracés de voirie au moins esquissés.

Telles qu'elles sont, cependant, ces collines dures et pointues n'offrent évidemment pas un terrain d'urbanisation idéal ... sauf si l'on n'en retient que l'avantage esthétique. Les points de vue sur la mer, sur le bassin portuaire, le plan d'eau lagunaire ou sur le paysage collinaire ambiant sont en effet de grande valeur. Si l'on ajoute à cela l'agrément de la brise et la magnificence de ce que l'on saura conserver du couvert forestier (forêt dense sempervirente), on ne s'étonnera pas que ce secteur, effectivement impropre aux grandes opérations d'habitat économique,

ait vu son urbanisation commencer, sur un mode élitiste, par ses crêtes et sommets : quelque peu rabotées, une dizaine de collines sont dès à présent surmontées de résidences de fonction que desservent de sinueuses routes de crête. L'avenir dira dans quelle mesure cet habitat de luxe parviendra à s'insinuer sur les pentes et dans les creux jusqu'à réaliser une urbanisation continue, ou si au contraire, conformément aux prescriptions de l'urbaniste, un certain couvert forestier pourra être préservé sur les fortes pentes. Cette dernière hypothèse semble, en 1977, bien compromise.

### 3. La dépression médiane

Au-delà de la zone de collines, l'urbaniste trouva un autre type de difficulté : le marais. On est en effet en présence d'une vaste zone dépressive qui, avant la dernière transgression marine, semble avoir constitué, avec la lagune Digboué, l'estuaire du San-Pedro. S'étalant sur environ quatre kilomètres du sud au nord et une dizaine d'est en ouest, cette large bande de dépôts alluvionnaires n'émerge que partiellement, et de quelques mètres au plus, du niveau moyen des eaux. Tous les espaces urbains y ont été très coûteusement créés par remblaiement jusqu'à une cote minimum de 3,50 mètres.

Le drainage de tout ce secteur pose de très gros problèmes. La principale saison des pluies, au milieu de l'année, se solde par de fortes crues que l'urbanisation, même embryonnaire, contribue à renforcer. En dépit des dispositions qui ont été prises après une inondation générale du chantier en 1970, la ville basse n'est toujours pas à l'abri de telles mésaventures. En dehors-même de ces menaces périodiques, la permanence de l'état marécageux de la zone, y compris en saison sèche, reste un problème entier : la ville médiane ne parvient pas à évacuer ses propres eaux de ruissellement.

Avant le début de l'intervention humaine, pourtant, il semble bien que l'ensemble de la zone était exondée en saison sèche. Le schéma de fonctionnement se fondait sur un échange entre les deux exutoires naturels : le fleuve et la lagune qui, doit-on préciser, commandent respectivement des bassins-versants de 3.400 et 170 kilomètres carrés. En saison des pluies, la lagune, parvenant la première en état de crue, passait d'une cote d'étiage inférieure au mètre (0,80 mètres, soit le niveau moyen de la mer) à une cote supérieure à 3 mètres. A ce stade, la pression provoquait la rupture du mince cordon qui sépare la lagune de la mer; mais avant ce dénouement, une partie du trop-plein s'échappait lentement vers le San-Pedro. Dans un second temps, le fleuve atteignant à son tour ses plus hautes eaux (débit moyen du San-Pedro : 22 m<sup>3</sup>/sec., mais dix fois

plus pendant sa crue annuelle, en juin), l'échange s'inversait. Puis, le cycle s'achevant, le cordon littoral se reformait. En seconde saison des pluies, le même scénario reprenait, mais sans rupture du cordon.

La première perturbation apportée à ce système fut le détournement du bas cours du fleuve vers un passage mal dégagé (il le fut depuis), trop étroit, ce qui provoqua une crue inattendue, celle de 1970. Pour parer à cela, une digue de protection, haute de cinq mètres (et visible sur le cliché), fut construite tout au long des nouveaux quartiers -et sert aujourd'hui de voie de dégagement pour les grumiers. Mais, de ce fait, la communication compensatrice entre fleuve et lagune ne fonctionne plus. Le résultat en est que les quartiers bas, viabilisés à 3,50 mètres (soit à peine au-dessus de la cote à laquelle intervient le déverrouillage naturel du cordon), sont plus rapidement et plus longuement menacés par les hautes eaux lagunaires. Les services publics sont à présent obligés de procéder à cette ouverture artificiellement et par anticipation, toujours à la hâte.

Surtout, la vidange périodique de la dépression ne s'effectue plus. L'urbanisation a d'ailleurs accru le coefficient de ruissellement, de même qu'elle a provoqué le cloisonnement du secteur en plusieurs bassins, ce qui conduit l'urbaniste à l'idée de lacs permanents rassembleurs des eaux pluviales. Il reste à décider la façon dont celles-ci seront ensuite évacuées. Mais cela relève d'une conception globale de la ville future sur laquelle nous reviendrons plus loin. Examinons à présent les composantes de la ville basse actuelle.

#### 4. La ville basse

Elle est, rappelons-le, entièrement bâtie sur remblais hydrauliques : 250 hectares équipés, dont plus de 200 mis en valeur, elle représente l'essentiel de la ville officielle d'aujourd'hui.

Elle se partage en deux blocs reliés par une digue, sur laquelle court le principal axe de liaison de la ville, qui est aussi l'unique voie de pénétration routière. Mise à part la déviation que constitue la "Route des Grumiers" (qui ne conduit qu'au port aux bois), l'avenue de la République (ex-avenue de l'Indépendance) est le parcours obligé de quiconque gagne le port de San-Pedro par voie terrestre, que ce soit par la route du nord dont elle est le prolongement (route qui relie San-Pedro à toute la Côte-d'Ivoire), ou par la route de l'ouest, d'importance strictement régionale.

Un troisième flot terrassé apparaît dans cette dépression centrale : l'aéroport, également relié par une levée de terre. Considéré comme provisoire, il devrait être remplacé, dès le début de la prochaine décennie, par un aéroport de dimension internationale qui se situera très à l'écart de la ville, à mi-chemin de Grand-Béréby (sur la route de l'ouest).

C'est le bloc sud qui, aujourd'hui, remplit l'essentiel des fonctions de centre-ville, en attendant la mise en valeur de Mohikrako, qui se situera à un autre niveau. L'ensemble Poro-Nittoro-Sonouko (d'est en ouest) est tout d'abord la ville du moyen standing, avec plusieurs petites cités allant du niveau économique (centre de Poro) au moyen-bon standing sur les pentes de Nittoro-Sud, suivies, dans les parties nord de Sonouko et de Poro, par une mise en valeur individuelle également moyenne. C'est dans le cadre du petit ensemble économique du centre de Poro que fut intégré un premier éventail d'équipements de première nécessité (marché, alignements commerciaux, postes, commissariat, église, etc.) tandis qu'entre Nittoro et Sonouko, la rive sud de l'avenue de l'Entente était consacrée à des établissements de plus grande envergure, dont un hôpital et un collège. A mi-chemin, l'avenue de la République accueillit rapidement banques, commerces spécialisés, mais aussi le Bureau du travail et les prolongements tertiaires de l'activité portuaire : transitaires, Centre de la pêche, Office du commerce extérieur, souvent installés provisoirement dans des logements de cité reconvertis, de sorte que le phénomène est peu discernable sur la photo. Depuis les prises de vue, toutefois, plusieurs immeubles de bureaux et commerces ont vu le jour sur ce tronçon d'avenue.

Le bloc nord, primitivement, était entièrement destiné aux activités industrielles. L'urgence des problèmes de l'habitat a entraîné son déclassement partiel en faveur d'un ensemble de 1.600 logements économiques (Séwéké) qui s'allonge sur quelque deux kilomètres le long de l'avenue de la République, pourvu de quelques équipements de quartier. Notons qu'il s'agit d'un habitat strictement horizontal, assemblage de petites cours individuelles; cela est vrai aussi pour les petites unités du bloc sud, à la nuance près que certaines d'entre elles offrent aussi des "cours" en duplex (appartement sur deux niveaux).

La zone industrielle proprement dite couvre quelque 80 hectares qui ne sont pas encore totalement mis en valeur. Seule la partie sud, on le voit, est occupée de façon à peu près homogène. Or, et cela en dit long sur le stade de développement industriel de la ville, c'est celle qui est réservée aux activités ayant un caractère de services aux entreprises : manutention, ateliers de réparation, concessionnaires de bien d'équipement, à quoi s'ajoute quelques petites entreprises liées au bâtiment. Au nord, une seule grosse unité occupe le terrain : une usine de déroulage. Mais depuis 1976 existe en outre une importante usine de traitement du café et du cacao.

## 5. La ville parallèle

L'oeil doit maintenant s'accomoder à une toute autre échelle d'observation pour examiner ce qui se passe le long de la route de l'ouest. Sur moins d'une centaine d'hectares, c'est plus de 8.000 logements que l'on contemple. Il s'agit évidemment d'un habitat spontané, juridiquement précaire et, de ce fait, bâti en matériaux légers. Comme on le voit, nous ne sommes plus dans le marais : le quartier du Bardo occupe les premières ondulations de la zone birrimienne (micachistes) à laquelle appartient, au nord de la zone de dépression, tout le reste du site étudié.

Pour bien mesurer l'importance du Bardo, il faut énoncer quelques chiffres. Lors du dernier dénombrement (1975), on comptait 120 logements dans la ville du front de mer (collines et plaines côtières), 1850 dans les quartiers sud de la ville médiane (Poro, Nittoro et Sonouko), 1640 à Séwéké, 8.600 au Bardo. Le déséquilibre est encore accentué si l'on tient compte des nombreux logements de la ville officielle qui restent vides : de 50 à 60% selon les quartiers, tandis que la totalité des logements du Bardo sont habités (toujours selon le recensement de 1975). Ainsi, sur 10.300 logements occupés que contient la ville, 8.600 (soit 84%) sont situés au Bardo...

La même disproportion se retrouve évidemment en termes de population, sensiblement atténuée cependant par le fait que les logements de la ville officielle, comportant en moyenne trois pièces contre une ou deux au Bardo, et dont les loyers sont considérés comme excessifs (10.000 francs CFA environ), sont souvent partagés par des co-locataires et abritent plus souvent des familles étendues. Dans les lotissements officiels, le recensement de 1975 compte ainsi une moyenne de 5 habitants par logement, contre moins de trois au Bardo, la faible taille des ménages témoignant d'un stade de fixation peu avancé (grande proportion d'hommes seuls dans les deux cas). En définitive, le Bardo enfermerait les trois quarts des quelques 32.000 habitants comptés à San-Pedro en 1975.

L'origine du Bardo est visible sur la photo. L'esquisse, sur quelques hectares, d'un lotissement géométrique discernable au centre-nord, témoigne du premier acte : un recasement réputé provisoire, en 1968, des habitants du vieux village de San-Pedro. Ce village krou occupait le site de Mohikrako et avait commencé de se grossir, à cette date, des premiers travailleurs du chantier. Les travailleurs qui suivirent prirent tout naturellement la direction donnée par l'administration elle-même et agrandirent très vite la clairière amorcée.

On voit que l'agglomération spontanée s'arrête net sur les bords de la route et qu'elle semble avoir été tranchée à vif dans ses développements

en direction du sud. Depuis l'époque de la prise de vue, il en a été de même à l'ouest. C'est qu'en effet les autorités ont voulu donner un coup d'arrêt, en l'écornant au passage, à un phénomène urbain qu'elles auraient aussi aimé supprimer. Mais après n'avoir pas su créer à temps la cité de chantier primitivement prévue à Poro, les pouvoirs publics n'ont pas non plus réussi à mettre en place des structures de rechange suffisantes et crédibles. Le coût prohibitif de l'urbanisation dans la ville basse, les incertitudes qui demeurent quant au sens du développement spatial de San-Pedro n'y sont pas étrangers. Le faible potentiel d'accueil des quartiers officiels et, qui plus est, leur faible taux de remplissage démontrent l'échec.

Or il ne peut être question de considérer le Bardo comme un simple élément parasitaire dont on pourrait avantageusement se passer. Y vivent la plus grosse part des salariés de la ville, ainsi que la presque totalité de la population induite -et nécessaire- de commerçants et artisans. Les demandeurs d'emploi et les oisifs y sont, contrairement à ce que l'on pourrait croire, proportionnellement moins nombreux que dans le reste de la ville (22% des plus de 15 ans de sexe masculin, contre 28%). Ainsi en est-on venu à l'idée d'une réhabilitation du Bardo et de la restructuration in situ de cette ville-bis longtemps promise à la casse, et de ce fait laissée jusqu'ici à l'écart de tout équipement.

Sous l'impulsion de la Caisse centrale de coopération économique (France), un programme a été formulé, dont une première tranche devrait être mise à exécution incessamment. Son originalité consistera en l'application d'un équipement complet et soigné sur une trame de cheminements piétons qui sera maintenue pour l'essentiel, de même que la normalisation des droits fonciers acquis devrait s'accommoder du parcellaire existant dont on devine, à l'examen, la fantaisie. Si tout se passe ainsi, l'animation exceptionnelle du Bardo actuel, animation intimement inscrite dans l'insolite des formes, pourrait se perpétuer sur des bases saines. Un contre-projet, toutefois, vient d'être mis au point qui, tout en s'inspirant de l'état des lieux et de sa diversité, suggère une refonte totale du parcellaire. Celle-ci serait accomplie par "curetages" successifs conformément au schéma classique de l'"opération-tiroir" -un secteur rénové étant utilisé à reloger les occupants d'un deuxième secteur à rénover et ainsi de suite- le mouvement devant être amorcé par la création ex-nihilo d'un premier secteur de relogement, sur le flanc sud du quartier.

## 6. Les emprises périphériques

Il est incontestable que le paysage désarticulé qu'offre San-Pedro de nos jours, ses terrassements et déforestages encore frais laissent une impression de saccage. En fait, il ne s'agit que des premiers coups



de butoir d'une réalité qui va s'imposer dans un terme rapproché à un site autrement plus vaste, dépassant le cadre de la présente mosaïque, ainsi que nous l'évoquerons infra. Nous verrons cependant que les préoccupations de protection du cadre naturel, en partie liées à de grandes ambitions d'exploitation touristique, tiennent une place prépondérante dans les schémas de structure qui viennent d'être proposés pour la ville future.

L'impression de saccage tient aussi au fait que ce chantier de ville s'inscrit dans un cadre jusqu'ici peu marqué par l'homme, ce qui est encore parfaitement sensible en dépit des bouleversements récents. Là où les bulldozers et les pelleteuses n'ont pas agi, on ne discerne guère de traces de peuplement -sauf le Bardo- et pas davantage de culture, sauf autour du Bardo et à la sortie nord, mais c'est encore un phénomène urbain. Le peuplement autochtone krou est limité, outre la communauté krou intégrée au Bardo, à un minuscule village : Poro, point blanc sur la rive gauche du fleuve, surtout visible par le bout de piste élargie qui y conduit. Sur la plage, à mi-chemin entre le futur quartier Balmer et la lagune, le hameau krou Balmer, en extinction, cède le pas à un petit groupement de pêcheurs en mer étrangers, béninois et ghanéens. Les krou eux-mêmes étant avant tout pêcheurs (ici surtout en eau douce) ou marins (les fameux kroumen, engagés au port ou sur les cargos), l'emprise agricole de ce léger peuplement se réduit à peu de chose : quelques clairières de riz pluvial ou de manioc et, bien sûr, les jachères forestières correspondantes. Peu de cultures de rente dans ce site : le café et le cacao apparaissent plus loin le long des routes.

Les grandes étendues de défriches agricoles qui se développent en écharpe du sud-ouest du Bardo au nord-est du pont sont donc essentiellement le fait des populations nouvelles et particulièrement de gens venus des savanes ou bien de l'Ouest ivoirien. Leur finalité est uniquement vivrière (manioc et maïs surtout) et liée au marché urbain immédiat, qui en a bien besoin quant on sait l'isolement de la ville par rapport aux zones de production traditionnelles.

A cette agriculture spontanée s'ajoute une agriculture encadrée, en l'occurrence le début d'un périmètre rizicole et maraîcher. On aperçoit sur la rive nord du fleuve, de part et d'autre du pont, une première tranche de casiers de riz inondé, dont les concessionnaires sont aussi des habitants du Bardo. Cette riziculture de bas-fonds, lancée avec l'aide technique de Chinois de Taïwan, est maintenant un élément familier des paysages péri-urbains ivoiriens. Mais à San-Pedro, depuis l'année de la prise de vue, le phénomène a pris une ampleur particulière avec la création -par une société d'Etat- d'un bloc industriel de plusieurs centaines d'hectares, en attendant mieux, immédiatement au nord des limites de la mosaïque. A remarquer aussi, dans le coin nord-ouest de celle-ci, une autre unité rizicole, convertie depuis en champ de maïs.

Il reste à rendre compte d'une dernière composante de l'occupation humaine à la périphérie de San-Pedro : les parcs à bois. On les voit s'égrener en chapelet tout au long de la route de Grand-Béréby. Simples aires de rupture de charge, ils comportent peu d'installations fixes, ce qui n'est pas le cas du parc visible à l'est du San-Pedro, véritable camp de base d'une société forestière où l'on distingue des habitations de cadres sur une hauteur et plusieurs alignements de barraquements pour le logement des ouvriers. A noter encore, à l'endroit où le fleuve pénètre dans le champ de la mosaïque, le site malheureusement tronqué de la station de pompage et de traitement qui ravitaille la ville en eau.

## 7. Une ville pour l'an 2000

### a. La lagune Digboué préservée

Paradoxalement, c'est dans des considérations touchant à l'environnement naturel et à sa protection qu'un exposé sur les perspectives du développement urbain de San-Pedro trouve son point de départ le plus logique.

On a déjà vu en quels termes se posait le problème de l'assainissement de la dépression centrale, problème qui débouche sur l'alternative suivante : évacuation des eaux par le San-Pedro et le port ou évacuation par une lagune Digboué ouverte à la mer. La solution la plus aisée, et de loin, est la seconde : l'aménagement d'une communication permanente et définitive entre la lagune et l'océan abaisserait le niveau général de la nappe de plus d'un mètre, ce qui suffirait à résoudre tous les problèmes de la ville basse pour peu que l'on renforce, en outre, la digue isolant le lit majeur du San-Pedro; en son état actuel, cette digue n'est pas à la hauteur des risques de crues décennales et moins encore centennales.

Mais il est évident que le choix d'un tel parti équivaldrait à la condamnation d'un site d'une très grande beauté, et plus encore d'un milieu naturel d'une exceptionnelle originalité. Celle-ci tient dans un fragile équilibre entre la terre ferme, l'eau saumâtre et l'eau douce qui s'établit en une composition très complexe de plans d'eau dégagés (la lagune proprement dite), de longs bras de rivières ennoyés, ramifiés à l'extrême, de plans d'eau captifs et de prairies aquatiques, mosaïque aux contours souvent soulignés par des massifs de mangrove (à palétuviers), et partout dominée par la haute futaie de la forêt tropicale, elle-même découpée en îlots et promontoires... La faune, non encore véritablement répertoriée, est réputée comprendre buffles et antilopes, éléphants et crocodiles, hippopotames nains et potamochères, lamentins, tortues, pangolins et une foule de singes, d'oiseaux...et de poissons, encore qu'il faille s'attendre à ce que l'intrusion du fait urbain dans l'envi-

ronnement immédiat ait déjà appauvri cet éventail, à tout le moins éloigné les grands animaux. Trois ou quatre mini-villages proches ou riverains (Digboué, Krou, Taky et Dimoulé) assurent au contraire une présence humaine discrète (clairières de vivriers, petites pirogues de pêche) qui ajoute à la diversité des lieux plutôt qu'elle ne la menace.

Bien qu'on n'ait pas encore renoncé à mettre au moins partiellement la lagune à contribution (par exemple en la barrant d'une digue qui préserverait la partie amont, la plus ramifiée), l'idée d'une réserve totale de tout le complexe lagunaire fait son chemin, et c'est en tout cas autour d'elle qu'est bâtie la plus récente esquisse directrice de la ville future.

Cette proposition de réserve naturelle n'est cependant pas faite sans nuances et au mépris du fait urbain. Elle suggère quatre degrés de protection devant assurer une transition entre les deux mondes et même une certaine interpénétration. Immédiatement à l'ouest de l'agglomération actuelle, et par exemple sur le site bientôt désaffecté de l'aéroport, un habitat "paysagé" pourrait occuper les interfluves, tandis que les pentes et les parties basses de toute cette façade orientale de la lagune seraient soustraites à l'urbanisation, mais pas à certains aménagements; il en serait de même de la façade maritime, prédisposée à recevoir certains équipements hôteliers ou de loisirs. Troisième degré : le corps de la lagune se verrait consacré à l'exploration, à la découverte; il constituerait le véritable parc. Mais les digitations secrètes des bras principaux, à l'ouest, seraient incluses dans une assez vaste zone de réserve intégrale s'achevant, dix kilomètres plus loin, sur l'aéroport international, verrou idéal.

L'ensemble de ces secteurs de sauvegarde différenciée constituerait évidemment une entité de gestion unique, couvrant quelque 10.000 hectares et vingt kilomètres de littoral, dont la pointe Taky, futur pôle de tourisme de classe, ainsi qu'une longiforme lagune-soeur, dite du Petit-Digboué.

#### b. Un déploiement centré sur le port

L'ancien schéma de principe, établi en 1969, prévoyait un déploiement de la ville future autour de la lagune. Le nouveau schéma -non encore approuvé-, recommandant au contraire la confiscation de cet axe de développement, aboutit à l'image d'une ville centrée sur son port. C'est en effet sur la rive gauche du fleuve que s'effectuerait l'essentiel du développement des prochaines décennies.

Il faut donc revenir sur les projets portuaires, dont on peut distinguer trois composantes majeures : le prolongement du port proprement dit en site terrestre, la construction d'un wharf minéralier trois kilomètres plus à l'est, enfin l'éventualité d'un terminal ferroviaire.

C'est dans l'axe du fleuve que le prolongement du port sera sans doute effectué. Le nouveau port prendrait la forme d'un long chenal d'environ trois kilomètres, et large de 200 à 300 mètres, sur lequel se grefferaient, côté rive gauche, des darses latérales; le tout avec une profondeur de onze mètres. Bien que la discussion reste ouverte, il semble de plus en plus évident que le fleuve San-Pedro pourra et devra se déverser dans ce chenal et donc reprendre le chemin de son estuaire d'avant 1968. Pour peu qu'en amont le cours du fleuve soit régularisé, ne serait-ce que partiellement -et même probablement sans cela-, ce chenal portuaire paraît en effet constituer la solution la mieux adaptée aussi bien pour le débouché du fleuve que pour l'assainissement de la ville, ainsi qu'on le verra. Or, cette régularisation sera vraisemblablement entreprise pour trois autres raisons : l'approvisionnement en eau de la ville (le débit d'étiage peut être inférieur à 2 m/s), l'irrigation du périmètre rizicole, enfin les énormes besoins en eau d'une grosse unité papetière qui devrait voir le jour dans les toutes prochaines années, à une trentaine de kilomètres en amont.

Les projets de wharf minéralier et de terminal ferroviaire sont tous deux liés à l'exploitation future d'un gisement de fer situé à près de 300 kilomètres à l'intérieur du pays (Mont Klahoyo, dans la région de Man). Le chemin de fer, cependant, trouverait sa justification bien au-delà de cet objectif minier et desservirait, par plusieurs embranchements, les principales villes de l'Ouest et du Centre-Ouest ivoiriens. Il devrait être également un important élément de structuration de l'espace industriel et portuaire.

Ainsi, entre l'axe du San-Pedro et l'axe du wharf, reliés par plusieurs embranchements ferroviaires, se conçoit une vaste zone industrielle pour la ville de l'an 2000, mais qui devrait être amorcée dès les années 80. Citons, parmi les gros projets industriels déjà à l'étude, et qui ne sauraient trouver place dans les zones industrielles existantes sur la rive droite : un complexe sidérurgique, une grosse unité de pneumatiques (liée au plan hévéa), une cimenterie.

C'est aussi sur la rive gauche, mais bien plus au nord (dans l'angle nord-est de la présente mosaïque, et au-delà, que devraient s'étendre plus tard les quartiers d'habitat périphérique. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le site actuel de la ville, entre fleuve et lagune, est loin d'avoir trouvé son visage définitif et que c'est là d'abord que se forgera la ville de demain.

### c. La maîtrise des eaux

La maîtrise du fleuve par l'aménagement portuaire ou, à défaut, par le creusement d'un chenal équivalent, permet d'envisager avec optimisme le drainage de tout le site urbain, rive gauche et rive droite. On remarquera que les terrains de la rive gauche, notamment ceux qui, à l'est du pont, doivent recevoir l'habitat des décennies futures, ne sont guère plus au sec que ceux de la ville basse actuelle. Du moins appartiennent-ils sans conteste au bassin versant du San-Pedro. Leur assainissement futur suffit à justifier la maîtrise du fleuve.

Sur la rive droite, la canalisation des eaux fluviales permettra en premier lieu la récupération des vastes étendues qui, du fleuve à la digue des grumiers, sert de lit majeur au San-Pedro. Les quais rive droite du nouveau port devant être réservés au commerce, par opposition aux quais industriels de la rive gauche, la vocation de cet espace s'en déduit aisément : domaine de l'import-export et zone d'activité majeure dans l'axe méridien de l'agglomération.

Quant au site de la ville basse actuelle, il pourrait s'organiser en trois bassins déjà largement préfigurés par le cloisonnement actuel : le premier allant du Bardo à la digue de l'aéroport, le second de celle-ci aux collines côtières, le troisième enfin réunissant les quartiers situés à l'est de l'avenue de la République. C'est dans cet ordre que ces trois bassins-versants semi-artificiels seraient reliés, par une succession de biefs, au plan d'eau portuaire, donc à la mer. On compte sur l'effet de nettoyage que pourraient avoir les hautes marées, notamment pour les lacs permanents que l'on croit devoir aménager au centre des deux premiers bassins. Mais, en saison des pluies, d'autres effets de chasse pourraient intervenir du fait d'une communication qui pourrait être aménagée entre le lac septentrional et la lagune. Conçu de façon à ne laisser passer que le trop-plein des plus hautes eaux, ce canal rétablirait partiellement la liaison naturelle entre fleuve et lagune, avec cette différence que les crues tardives du San-Pedro seront remplacées, dans l'échange, par les crues précoces du bassin urbain, avec quelques risques de pollution pour la lagune. Mais ces risques sont jugés négligeables du fait, notamment, de la postériorité immédiate des crues lagunaires par rapport aux crues de la ville.

Cependant, pour déterminantes qu'elles soient, les contraintes de l'eau ne détiennent pas seules les clés de l'avenir. Pour s'en tenir aux éléments qui composent aujourd'hui la ville de San-Pedro, il reste à savoir si la restructuration du Bardo sera accomplie comme prévu, si la petite plaine de Mohikrako verra effectivement surgir un centre décisionnel de haute stature architecturale, si l'originalité du paysage collinaire pourra être sauvegardée. Quant aux quartiers médians, apparemment achevés ou en voie de l'être, on ne peut oublier que leur mise en valeur fut celle d'un stade pionnier incitant à la modestie et qu'elle est donc susceptible d'une assez rapide remise en question.

Bien entendu, tout dépendra du calendrier et de la réalisation des grands investissements inducteurs attendus.

Ph. H.

1977