

Récits d'espaces *Les premiers faubourgs d'Abidjan*

Marc LE PAPE

Comment décrire historiquement l'aménagement d'Abidjan ? Si un tel projet privilégiait les causalités géographiques, quels éléments risqueraient d'être minimisés ? Assurément, il existe des géographies, mais je pense que certains phénomènes — ceux que je rechercherai ici, soit : des « circonstances », des événements, les rôles des individus — auraient probablement, dans une analyse géographique, une présence de second plan ou passeraient pour des détails. Un détour par la durée favorise la connaissance de ces phénomènes : au lieu de considérer les résultats spatiaux d'une politique, enquêter sur la durée entre le moment des intentions et la fin où quelque chose est réalisé, rechercher les facteurs qui commandent la chronologie d'un programme et en particulier les facteurs involontaires, imprévisibles qui provoquent une discordance entre les résolutions et l'échelonnement effectif, ou entraînent des modifications de ce qui était envisagé. Ainsi, les différences entre la temporalité voulue d'une politique d'aménagement et la temporalité pratiquée me paraissent une question efficace pour décomposer l'évolution d'un paysage urbain, ressaisir l'historicité de l'espace abidjanais.

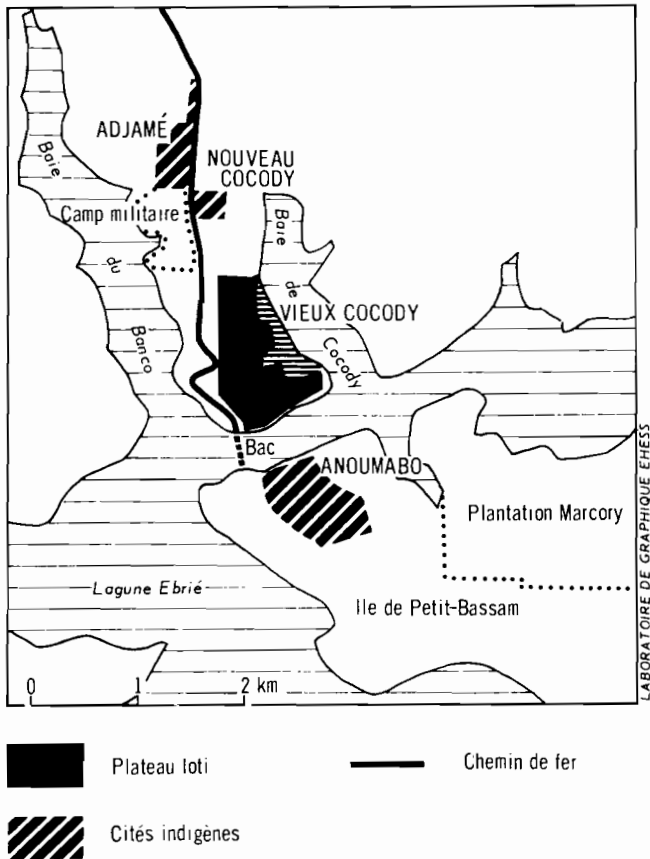
La volonté d'anticiper l'organisation d'Abidjan est visible dès l'origine de la ville. Le premier dispositif date de 1903, il est étudié par l'ingénieur des Travaux publics Michel, il comporte une carte des aménagements au 1/2 000 ; ce document prévoit une utilisation du site entièrement dégagée des villages existants dont le déplacement n'est pas, alors, un problème. Ceci est le discours originaire des techniciens, il s'attribue une maîtrise complète du développement, comme si tout se décidait à partir d'une représentation argumentée. « Dès le commencement des travaux [du chemin de fer] [...], on a repris l'étude de l'organisation d'ensemble d'Abidjan pour en arrêter définitivement tous les détails. »¹ Cette volonté de maîtriser « tous les détails », cette manifestation d'une puissance abstraite (en l'occurrence sur l'espace) est caractéristique de l'attitude technicienne, elle n'est pas le propre de cet ingénieur des Travaux publics, ni des officiers du génie, ni d'un comportement colonial daté. On retrouvera, tout au long de l'histoire d'Abidjan, des représentants de cette attitude : elle s'est appliquée à l'ensemble du domaine urbain, à tous les quar-

1. Service des voies de pénétration de la Côte d'Ivoire, Installations générales définitives d'Abidjan-ville, 23 août 1909, Archives nationales / Section Outre-Mer (*infra* : ANSOM), TP 546, dossier 2.

tiers et pas seulement à la zone européenne. Bien sûr, au cours du temps, il y a des variations : la nature et l'amplitude des « détails » étudiés se modifie, car, très vite (au commencement des années vingt), les manières passées d'occuper l'espace doivent être traitées comme des contraintes et des obstacles quasi naturels.

La création des faubourgs

Dès les débuts, le calendrier est « bousculé » : l'épidémie de fièvre jaune à Grand Bassam précipite le lotissement. En témoignent ces dépêches télégraphiques : « Fièvre jaune déclarée Grand Bassam [...]. J'invite par câble Gouverneur Côte d'Ivoire à presser plan lotissement Petit Bassam et Abidjean (*sic*) en vue de permettre aux maisons de Grand Bassam qui le demanderont leur transfert en ces points. » (27 mai 1903) ; « Lotissements Abidjean et Petit Bassam seront terminés fin courant. Commerçants déjà avisés. » (17 juin 1903). Parmi les données imprévues qui perturbent soudainement la chronologie administrative, le facteur épidémique a été influent jusque dans les années quarante, soit que les cas de fièvre jaune et les



Abidjan en 1930

décès augmentent — comme en 1927, 1931, 1934, 1938-1939² —, soit que la crainte du risque contagieux serve à accentuer des discriminations. Cependant, une fois passés les moments à risque, les arguments médicaux d'urgence perdent de leur efficacité et le parti hygiéniste dans l'Administration n'a plus le pouvoir d'influencer les rythmes.

A propos de la création d'une « ville indigène » sur l'île de Petit Bassam, on observera les déterminants d'un calendrier. En 1912, l'idée est défendue par le Service du chemin de fer et converge avec les vues de la CFAO qui, la même année, demande une concession sur l'île « pour y loger son monde »³. Un projet de lotissement est établi en 1913 par le chemin de fer, approuvé en février 1923. Entre-temps, l'Administration avait, en 1919, fait débroussailler, pour le « village indigène », un emplacement dit du « Nouveau Cocody », au nord du Plateau, sur la route de Dabou. La chambre de commerce s'élève avec véhémence, en septembre 1922, contre cet emplacement qu'elle juge trop éloigné du terre-plein commercial et auquel elle préfère Anoumabo, sur l'île. Quelles sont les politiques de l'espace et les contraintes du site qui influent sur ce débat concernant les éloignements, les bonnes et les mauvaises proximités, les délais ?

Jusqu'en 1923, il n'est pas assuré qu'on construira un wharf maritime face au village de Petit Bassam et une communication permanente entre ce wharf et le Plateau. Début 1924, ce programme est confirmé, mais le choix n'est pas immédiatement fait d'une liaison avec Abidjan par des ouvrages d'art ; la nécessité d'un pont sera admise, après des hésitations, en 1925, l'Administration ne passe un marché qu'en 1928, l'inauguration a lieu le 9 juillet 1931⁴. Il aura donc fallu dix-neuf ans pour que, d'un programme d'ensemble conçu en 1912 par le chef de bataillon Thomasset, directeur des Voies de pénétration de la Côte d'Ivoire, on parvienne, en 1931, à des solutions dont le principe est conforme à ce qui était prévu dès 1912.

C'est au cours de la réflexion sur le lien ferroviaire entre Vridi et Abidjan que se forment des projets sur les fonctions de l'île : en fait, à l'origine (soit en 1912), son aménagement est surtout un argument supplémentaire pour justifier la construction d'un pont tandis que l'idée d'y établir un « quartier indigène » n'est pas alors bien ferme : « On pourra installer là toutes les annexes des maisons de commerce, probablement une ville indigène, et y donner des terrains à usage industriel. [...] Déjà des concessions provisoires y sont données. »⁵ C'est dans ce texte, semble-t-il, que la notion de « faubourg » apparaît pour désigner le futur quartier hors du Plateau.

Une note manuscrite de 1924 du Bureau des domaines indique que les intentions de Thomasset se réalisèrent à peu près :

« Le lotissement de l'île de Petit Bassam fait en 1914 a été annulé par (?) (*sic*) et remplacé par un lotissement d'Anoumabo approuvé en 1923. Le village indigène d'Anoumabo n'existe que depuis une quinzaine d'années. Il est formé par les cases d'Ebriés qui habitaient auparavant dans la presque île d'Abidjan et qu'on a fait partir en leur imposant une résidence nouvelle dans l'île de Petit Bassam, ce qu'ils ont accepté sans enthousiasme ».

2. Ces dépêches du 27 mai et du 17 juin sont adressées par le Gouverneur général de l'A-OF au ministre des Colonies, ANSOM, Côte d'Ivoire XI, 12. La statistique des cas de fièvre jaune provient de Danielle Domergue Cloarec, *Politique coloniale française et réalités coloniales : l'exemple de la santé en Côte d'Ivoire, 1905-1958*, Université de Poitiers, thèse pour le doctorat d'Etat es lettres et sciences humaines, 1984.

3. Poste d'Abidjan, Rapport politique mensuel, juillet 1912, Archives nationales de la Côte d'Ivoire (*infra* : ANCI), 1 EE 119 (2).

4. « Inauguration du pont lagunaire d'Abidjan », *Journal officiel de la Côte d'Ivoire* (*infra* : JOCI), 1931 : 489-492.

5. Directeur des voies de pénétration de la Côte d'Ivoire, Observations susceptibles d'influer sur le choix d'une solution pour l'accès maritime du Chemin de fer de la Côte d'Ivoire, 17 octobre 1912, ANSOM, TP 35.

siasme. Or le plan de lotissement approuvé l'année dernière ne tient aucun compte de l'existence de ce village indigène. »⁶

Si l'on se reporte aux rares éléments d'information accessibles sur les années 1912-1914, on repère une pression des intérêts privés pour occuper l'île et y obtenir des terrains. Trois demandes de concession sont signalées en mai 1913, elles proviennent de la Compagnie bordelaise des comptoirs africains, de la Compagnie commerciale de la côte d'Afrique, de la CFAO. Thomasset envisagea alors un « projet d'allotissement » : « Il faut s'attendre en effet à ce que d'autres demandes de concessions se produisent. »⁷ En août, les bureaux du Gouvernement signalent un « nombre toujours croissant de demandes » — à usage industriel ou commercial — ; Thomasset transmet, le 15 novembre 1913, « un projet de rapport en Conseil d'Administration, relatif au lotissement d'une partie de l'île de Petit Bassam, sur laquelle des concessions ont été demandées. » Il ajoute :

« Le lotissement n'est qu'amorcé ; il comprend pourtant assez de lots pour donner satisfaction aux demandes les plus immédiates qui pourraient se produire.

Pour le compléter, il faudrait pousser vers l'Est, le long de la lagune, le tracé des lots, mais au préalable, l'évacuation des terrains délimités par la partie du village d'Abidjan-Anoumabo qui l'occupe devra être envisagée. Il ne semble pas d'ailleurs que ceci présente des difficultés bien sérieuses, les cases du village qui sont clairsemées pouvant être resserrées vers l'Est. »⁸

Cet afflux soudain de demandes est en rapport avec la décision de créer un port en eau profonde à Abidjan, décision prévisible dès l'enquête Renaud de décembre 1912 et adoptée par le Ministre en août 1913 : il y avait dès lors avantage pour les maisons de commerce à se réserver des terrains proches de la future zone portuaire qui devait être située sur l'île. Ainsi, ce premier mouvement vers Petit Bassam — après le déguerpissement d'Anoumabo, forcé de quitter la presqu'île, au début du siècle, maintenant menacé par les ateliers et dépôts de matériaux — est d'ordre économique, voire spéculatif : il est induit par le programme portuaire, projet dont le calendrier sera bouleversé par la guerre puis par une révision complète décidée entre 1923 et 1925. On revient alors à la conception de Thomasset — « c'est encore la solution envisagée aujourd'hui » (Rapport Coste, 12 avril 1925)⁹ —, c'est à dire à la construction d'un wharf en mer, à Vridi. Ce qui n'entraîne pas « mécaniquement » la nécessité d'un pont entre l'île et la gare d'Abidjan-Lagune : on a d'abord pensé à un ferry-boat lagunaire (solution plus économique), jusqu'à ce que le Gouverneur général Carde se déclare en faveur de « la liaison par voie ferrée continue » (mai 1925).

L'administration locale n'avait pas attendu que le processus de décision dépendant de Dakar et Paris parvienne à un résultat — la construction du pont — sans agir sur les voies de communication : le 1^{er} juillet 1923, la route Bassam-Abidjan par le cordon littoral est ouverte à la circulation. Il fallut construire « une jetée de 400 mètres de longueur et de 6 mètres de largeur sur la lagune » au niveau de Koumassi, tandis que la traversée de la lagune pour arriver à Abidjan est assurée par un bac à moteur. Un arrêté était signé le 29 octobre 1923 « réglementant les transports sur le bac municipal d'Abidjan-Anoumabo » — celui-ci avait une capacité « réglementaire » de « 4 voitures automobiles de tourisme et 40 passagers » ou bien d'« un groupe

6. « Lotissement village indigène Nouveau Cocody, Abidjan et vieux Cocody », note manuscrite, décembre 1924, ANCI, 1142.

7. Thomasset, directeur du Service des voies de pénétration, à lieutenant-gouverneur, 1913, ANCI, 1142.

8. *Ibid.*, 15 novembre 1913, ANCI, 1142.

9. Mission Picanon, Rapport fait par M. Coste concernant le prolongement du chemin de fer, 12 avril 1925, ANSOM, TP 7, dossier 43.

de 70 personnes », il était en service « tous les jours de 6 h à 19 h 30 », le prix du passage pour un piéton était fixé à 0,25 F¹⁰. Ce bac devenait un atout important en faveur du développement d'un faubourg à Anoumabo, d'autant plus que l'occupation de l'île comme zone d'habitation avançait, par son rythme, la prévision administrative et les travaux publics.

La fin de Vieux Cocody

Si l'expansion d'un quartier à Anoumabo est imbriquée dans les projets et le développement de communications, relever cette imbrication ne suffit pas à restituer le sens du mouvement vers l'île et, en particulier, les motifs de ceux qui s'y déplacent pour y habiter. L'impulsion forcée vient de l'administration : elle avait créé, en 1903, sur la partie est de la presqu'île, au bord de la lagune, un « village indigène » appelé Cocody. En 1924, le Service des domaines rédige une note sur le déguerpissement de ce « vieux village de Cocody » :

« Les habitants du Vieux Cocody restent depuis plus de cinq ans qu'ils doivent évacuer l'ancien village (*sic*) pour aller s'installer au nouveau. L'emplacement de celui-ci a été débroussaillé en 1919. Depuis lors, presque tous les anciens habitants sont allés s'installer au nouveau village, sans soulever aucune protestation (au contraire). Seuls, quelques habitants des vieilles cases situées aux alentours des bâtiments en voie d'achèvement destinés au Service des travaux publics sont restés et font des difficultés pour s'en aller — à l'instigation de certains « amis » de l'administration locale. »¹¹

De fait, à partir de 1920, quand fut retenu le principe de transférer à Abidjan le chef-lieu de la Côte d'Ivoire, il fallut trouver des emplacements pour les futurs bâtiments administratifs : dès lors, le quartier de Vieux Cocody était condamné — il y fut interdit, par l'arrêté local du 25 novembre 1920, de réparer les cases et d'édifier de nouvelles constructions : ce quartier devait disparaître pour laisser place au regroupement des services administratifs. Cependant l'évacuation ne se fit ni rapidement, ni dans la seule direction du nord que l'administration avait choisie, sans doute sous l'influence des patrons du chemin de fer, comme le suggère aimablement un responsable de la chambre de commerce : « Le chemin de fer veut certainement avoir ses hommes auprès de lui, mais cela n'empêche nullement de faire un autre village. [...] »¹² L'évacuation n'était toujours pas complète en 1929.

Nous ne connaissons pas de façon précise l'identité sociale des personnes qui résistèrent au déplacement vers le Nouveau Cocody d'Adjamé. Néanmoins, les éléments que l'on peut réunir contredisent l'observation faite par les services du Gouvernement : il n'est pas exact que seuls « quelques habitants » soient restés au vieux village. Une source documentaire en témoigne, il s'agit des procès du tribunal de premier degré d'Abidjan pour les années 1924-1932. Parmi les inculpés et les témoins, nombre de personnes, entre 1924 et 1929, déclarent résider à Vieux Cocody — ce sont des traitants (originaires de Sierra-Leone, du Sénégal et du Dahomey), des employés des maisons de commerce, des domestiques, des artisans, des petits commerçants et colporteurs, des manœuvres. En 1930, le nombre de déclarations de

10. Arrêté municipal réglementant les transports sur le bac municipal d'Abidjan-Anoumabo, Abidjan, 29 octobre 1923, *JOCI* 1923.

11. « Lotissement village indigène Nouveau Cocody, Abidjan et vieux Cocody », note manuscrite, octobre 1924, ANCI, 1142.

12. Chambre de commerce de la Côte d'Ivoire, séance de 15 septembre 1922, *Bulletin de la Chambre de Commerce*.

résidence dans ce quartier est très réduit, il n'y en a plus aucune en 1931, ni en 1932 : cela ne signifie pas qu'aucun Africain ne réside plus au Plateau, mais qu'il n'y a plus d'agglomération légale — la suppression du vieux village de 1903, engagée en 1920, est achevée, elle aura duré dix ans.

Ce déguerpissement devient définitif à partir d'une convergence de causalités et d'intérêts : d'une part, le système urbain du Plateau ne supporte plus, à cet état de son évolution, une agglomération d'employés et de commis, de domestiques, de commerçants africains, d'autre part, le fonctionnement de la ville tolère une mise à distance des Africains compensée par des dérogations individuelles et le développement des communications. La construction du pont flottant a commencé en 1929, année où un nouvel élan est donné à l'aménagement d'Abidjan avec la création d'une « Commission du transfert » qui se réunit pour la première fois en juin. L'avant-programme du transfert constate le succès d'Anoumabo au détriment de Nouveau Cocody :

« L'ancien Cocody devant disparaître et le nouveau Cocody semblant ne pas prendre un développement très important, c'est Anoumabo qui deviendra le gros centre de population indigène d'Abidjan surtout dès la construction du pont. »¹³

Ce programme, on le voit, suit les événements autant qu'il les organise : son rythme est régulé par l'opportunisme mais en fonction d'objectifs généraux qui demeurent, pour l'essentiel, constants entre 1919 et 1931. Une courte modification cependant, entre octobre 1924 et juin 1926 ; elle est due à la nomination d'un gouverneur de gauche, Richard Brunot : celui-ci a souhaité maintenir un quartier africain au Plateau¹⁴. Ses successeurs, Lapalud et Reste, se prononcèrent en faveur de l'« évacuation complète ». Ainsi, la possibilité qu'une politique évolue selon plusieurs vitesses reste essentielle pour maintenir la viabilité du système urbain tout en le modifiant : l'accélération ne se produit, en 1929, que lorsqu'elle ne dérange plus, ou moins. Quoi qu'il en soit, il y aura, jusqu'à la fin des années trente, un débat sur la présence des Africains « en ville » : entre, d'un côté, l'administration (et en particulier les médecins), de l'autre, les particuliers, le commerce et tous les intérêts privés, ce dernier parti voulant toujours garder du personnel sur les lieux de travail et de résidence.

Le succès d'Anoumabo

A partir de 1930, le succès d'Anoumabo est complet ; en témoigne l'intensité des demandes de lots. Il est vrai qu'Adjamé présente des inconvénients : en particulier, la distance au centre commercial (l'actuelle rue du Commerce), le manque d'eau et le voisinage du camp militaire — plusieurs descentes groupées de tirailleurs sur Adjamé sont suffisamment mouvementées pour faire l'objet d'enquêtes en 1926, 1928, 1929 et 1939 : entre autres, le 30 novembre 1929, « 400 ou 500 tirailleurs se ruèrent sur Adjamé [...]. Ils saccagèrent le marché, rouant de coups ceux qui ne fuyaient pas assez vite devant eux. »¹⁵ Outre ces épisodes, les « petits » incidents avec la population civile sont incessants, tels qu'attaques d'individus isolés, vols

13. « Avant-Programme pour la Commission du Transfert », ANCI, 4429.

14. Cf. M. LE PAPE, « De l'espace et des races à Abidjan entre 1903 et 1934 », *Cahiers d'Etudes africaines*, XXV (3), 99.

15. « Rapport sur les incidents provoqués par les tirailleurs le dimanche 17 novembre 1929 au village d'Adjamé », Administrateur-maire d'Abidjan à lieutenant-gouverneur, 30 nov. 1929, ANCI, 3503.

d'ignames et de marchandises, bagarres (« presque tous les dimanches »). Cette ambiance nuit évidemment à la réputation du quartier.

L'administration est incitée, sous la pression d'un choix collectif, à privilégier Anoumabo. Ainsi, lorsqu'il s'agit de reloger les agents du gouvernement transférés de Bingerville, le Service des travaux publics pense d'abord à Blokosso. Les agents protestent, écrivent, le 21 janvier 1931, au Gouverneur. Une « catastrophe angoissante » vient de se produire ; le 18 décembre 1930, le bac d'Abidjan a chaviré, il y a 39 victimes, « tous indigènes »¹⁶ ; or, l'emplacement de Blokosso nécessite des traversées par bac pour se rendre au Plateau. Pourquoi choisir ce site angoissant, alors que « le pont flottant [...] supprimera sous peu la traversée en bac à Anoumabo »¹⁷ ? La réponse du Gouverneur est rapide, elle est en date du 23 janvier : « J'ai examiné la question sur place et je me suis rendu compte du bien-fondé de votre réclamation : aucune suite ne sera donnée au projet de construire des bâtiments à Blockauss. »¹⁸ La « Cité des commis » sera donc édiflée à Anoumabo ; ses habitants et les autres la surnommeront Comikro (village des commis).

Cette dernière affaire manifeste, une fois encore, combien la notion de « choix d'aménagement » est en fait un raccourci, ou, si l'on veut, un résumé d'histoires partielles, un condensé de causalités et combien il vaut mieux ne pas lui conférer une trop grande réalité. Bien sûr, les contraintes de viabilité agissent, mais une géographie objectiviste risque de ne pas saisir à quel point ces causes sont elles-mêmes influencées. L'étude du calendrier des prises de décision et des durées de leur application permet de retrouver les connexions de l'aménagement avec des événements (l'accident du bac, les personnalités des Gouverneurs), avec des opinions et des comportements collectifs (motion de la chambre de commerce en faveur d'Anoumabo dès 1922, lettre de l'« Association générale professionnelle des agents indigènes du gouvernement de la Côte d'Ivoire » contre Blokosso), avec des convictions et des savoirs (l'ensemble des connaissances médicales et des préjugés sur les épidémies, ensemble qui fournit en arguments le débat sur la séparation et les communications entre quartiers blancs et africains), avec les cycles de l'économie et de l'histoire politique.

Qu'une multiplicité de médiations intervienne est un fait admis, de même qu'il paraît irréalisable de les totaliser : l'usage est de choisir un principe d'ordre qui entraîne à hiérarchiser les médiations. Une autre attitude est concevable : elle consiste à faire tenir ensemble le maximum de réalités et à les réunir sans les soumettre à quelques déterminants plus autoritaires, plus décisifs que les autres. Ce dernier genre d'intention me paraît un meilleur stimulant de recherche que l'idée d'un ordre hiérarchisé des causes.

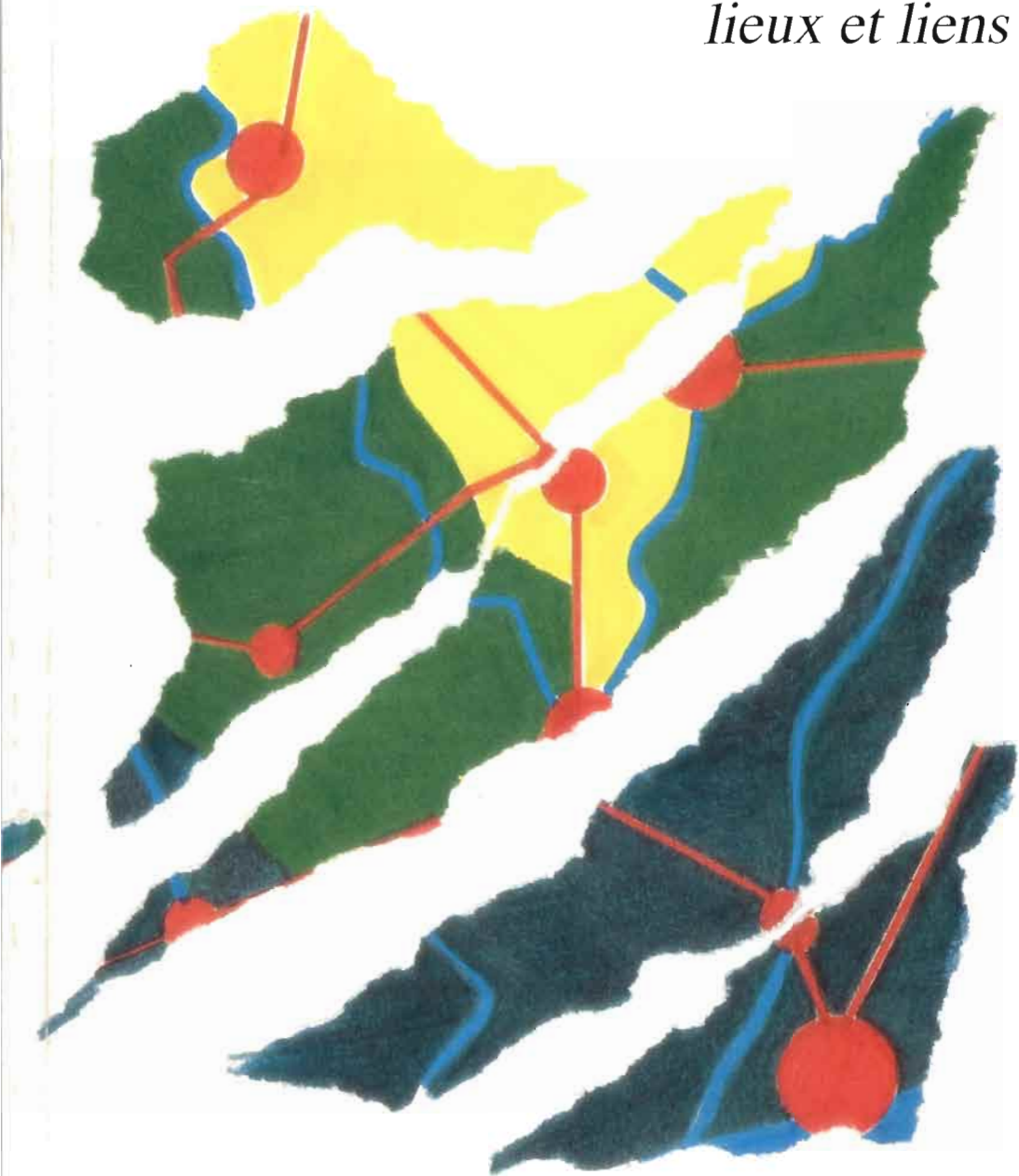
16. Dépêche télégraphique, Gouverneur général de l'A-OF à ministre des Colonies, 23 décembre 1930, ANSOM, TP 568, dossier 32.

17. Association générale professionnelle des agents indigènes du Gouvernement de la Côte d'Ivoire à lieutenant-gouverneur, 21 janvier 1931, ANCI, 6493.

18. Lieutenant-gouverneur à Président AGPAI, 23 janvier 1931, ANCI, 6493

Tropiques

lieux et liens



Editions de l'ORSTOM

INSTITUT FRANCAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DEVELOPPEMENT EN COOPERATION

*avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique,
de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
et du Ministère des Affaires Etrangères*

Sommaire

Présentation - P. PELISSIER ET G. SAUTTER

Avant-propos - P. GOUROU

Liens - C. BLANC-PAMARD, A. LERICOLLAIS, J. GALLAIS,
H. ATTIA

Campagnes en devenir - J.-Y. MARCHAL, O. HOFFMANN,
L. MESCHY, J. PELTRE-WURTZ, J. BOULET, G. DANDROY,
C. SEIGNOBOS, B. ANTHEAUME, V. LASSAILLY-JACOB,
B. CHARLERY DE LA MASSELIERE, J. BOUTRAIS, M.-C.
CORMIER-SALEM, A. LERICOLLAIS, C. BLANC-PAMARD,
M. BENOIT, H. RAKOTO-RAMIARANTSOA, O. SEVIN, B.
TALLET, Y. DEVERIN, J. RAMAMONJISOA, L. DUBOURDIEU.

Autour des villes - J.-L. CHALEARD, A. DUBRESSON, G.
SALEM, M. LE PAPE, C. VIDAL, A. MANOU-SAVINA, P.
PELTRE, G. MAINET, Y. MARGUERAT, J.-L. DONGMO,
J. CHAMPAUD.

Compositions d'espaces - A. SECK, M.-C. AQUARONE,
R. POURTIER, J.-P. RAISON, M. LESOURD, A. GASCON,
M. PORTAIS, E. GU-KONU, C. TAILLARD, A. SAUSSOL,
J. BONNEMAISON, L. CAMBREZY, J. PLYA, G. SAVONNET,
E. BERNUS, J.-C. ROUX, A.-M. PILLET-SCHWARTZ, M. PE-
PIN-LEHALLEUR, A. HALLAIRE, J. O. IGUE, A. SCHWARTZ.

Liste des auteurs

Table des matières