TROIS CHEMINEMENTS PIÉTONNIERS

Les pulsions quotidiennes dans la capitale ivoirienne

Philippe HAERINGER
Saint-Roman, 26410 Châtillon-en-Diois

MOTS CLÉS : Flux piétonniers — Parcours (dans la ville) — Marchés — Déplacements domicile-travail — Horaires — Activités quotidiennes — Convivialité (de la rue) — Urbanisme voyer — Abidjan.

KEY WORDS : Pedestrian movements — Routes (in the town) — Markets — Travels from home to workplace — Time-tables — Daily activities — Conviviality (of the street) — Road urbanism — Abidjan.

Voici les résultats d'une petite enquête que d'aucuns trouveront insolite, d'autres insignifiante. Le poète sétois dirait que j'ai « l'air d'un ... avec mes p'tits graphiques » portant sur ce que j'ai pu observer sur quelques planches pourries. D'autant que ces graphiques ne livrent pas d'emblée des vérités de première grandeur, même à l'échelle de ces modestes lieux. A la modestie du sujet s'ajoute l'obscurité des signes. Il y a des cuvettes vides et des cuvettes pleines qui s'entrecroisent et se succèdent en un ballet dont le lecteur pourra croire, au détour de certaines pages, que je ne parviendrai jamais à me libérer.

Les amateurs de décryptage de signes ténus, souvent ambigus et qui, en définitive, ne révèlent que les éléments d'une morne réalité quotidienne trouveront leur plaisir dans le premier tiers de ce travail. Les impatients, à condition qu'ils apprécient un certain vagabondage dans les rues en fin de journée, seront plus à leur aise par la suite, lorsque peu à peu je parviendrai à m'échapper de la contrainte des chiffres. Et pour finir, j'espère parvenir à retenir l'attention de ceux qui sont préoccupés d'action et de planification, mais je ne pourrai malheureusement leur apporter aucune certitude.

1. Les ravins d'Adjamé

Au centre de l'agglomération abidjanaise, les quartiers populeux d'Adjamé. Un axe de circulation central, nord-sud : le boulevard Nangui-Abrogoua. Au débouché sud d'Adjamé, c'est l'entrée du Plateau, la « cité » des affaires et de l'administration, l'une des principales zones d'emploi. Les lignes d'autobus y convergent pour se redéployer plus au sud encore, lagune franchie (grâce à deux longs ponts autoroutiers), sur les secteurs industriels et portuaires.

Au débouché nord d'Adjamé, la gare routière, autre point de convergence renforcé par la gare de chemin de fer voisine. Tous les flux de la grande banlieue et tous les flux du pays y aboutissent, puis s'engouffrent dans l'entonnoir d'Adjamé pour accéder au Plateau et franchir la lagune. Peu avant l'entrée du Plateau, au centre du vieil Adjamé, un lieu de distribution capital : le grand marché. Ce n'est pas un simple marché de quartier ; c'est aussi le marché de gros, les halles de la moitié nord de l'agglomération abidjanaise (1).

(1) En attendant que les halles officielles, sorte de Rungis porté hors des murs (au nord de la banlieue d'Abobo), veuillent bien répondre aux espoirs de leurs créateurs.

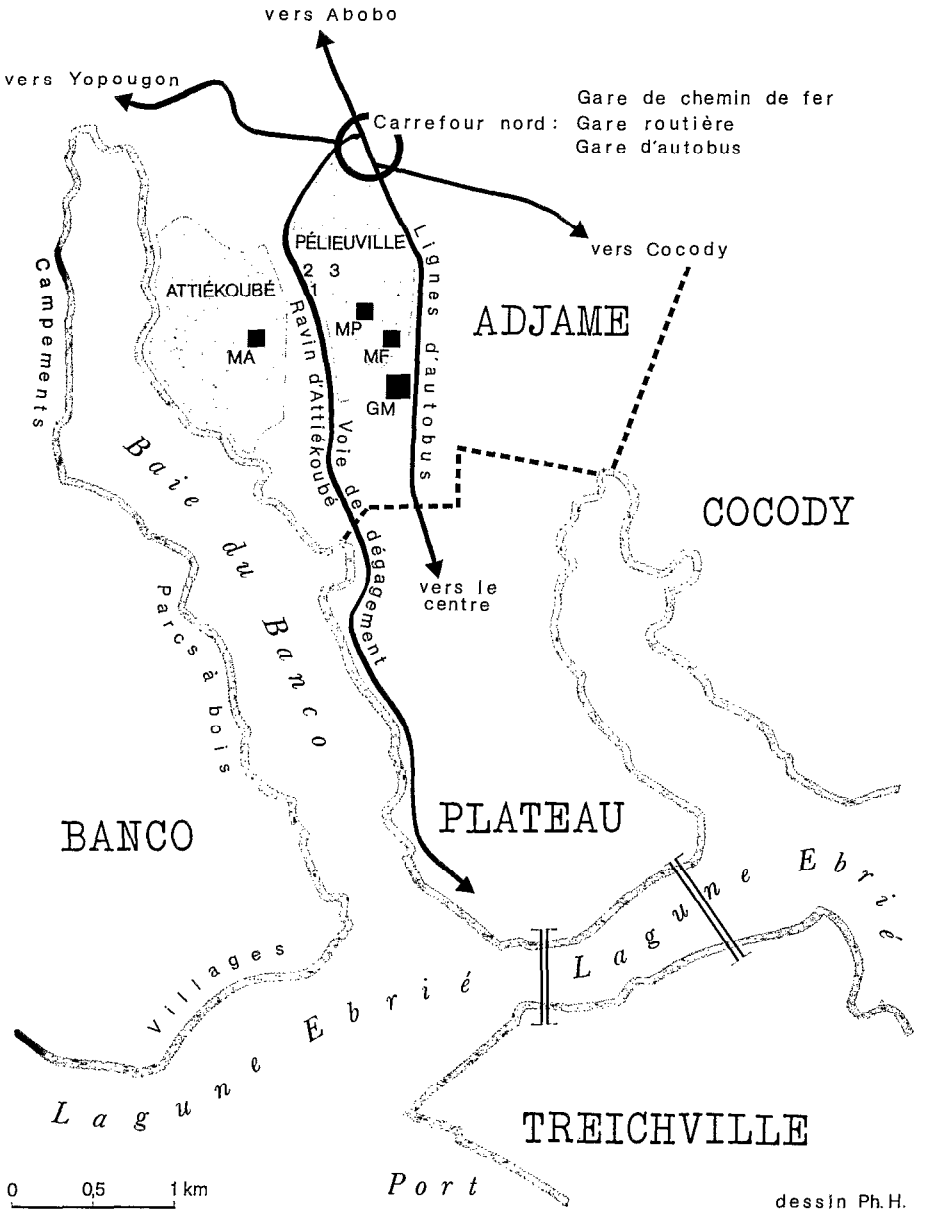


FIG. 1. — Situation d'Attiékoubé et de Pélieuville dans le centre de l'agglomération abidjanaise

L'arrondissement d'Adjamé (1) n'est pas un bloc homogène. De profonds sillons le divisent, dont l'un est appelé le « ravin d'Attiékoubé ». D'orientation nord-sud également, marqué par une voie dite « de dégagement », ce ravin sépare les quartiers d'Attiékoubé, à l'ouest, et de Pélieuville-Bromakoté à l'est. Pour donner une idée du volume des choses, disons qu'Adjamé — qui constitue depuis peu l'une des dix communes de l'agglomération abidjanaise — compte en 1975 quelque 200.000 habitants, tandis que Pélieuville et Attiékoubé en abritent chacun de 30 à 50.000, avec des densités à l'hectare de l'ordre de 600 à 700 habitants. Adjamé comporte trois ou quatre autres subdivisions fortement individualisées par les éléments du relief et les axes de circulation.

La lagune ne s'étend pas seulement au sud du Plateau ; elle remonte en un long bras vers le nord tout au long d'Attiékoubé qu'elle sépare ainsi de la grande banlieue ouest (le Banco, Yopougon, etc.). Les habitants d'Attiékoubé sont donc pris entre lagune et ravin, un ravin modérément creusé (une vingtaine de mètres de dénivelée) qui ne peut arrêter le piéton mais qui, jusqu'à ce jour, a différé la réalisation de toute chaussée transversale (ouest-est).

La voie de dégagement qui emprunte le fond du ravin d'Attiékoubé, d'orientation nord-sud, conduit aux ponts et donc aux zones portuaires et industrielles. Mais, à moins de se résoudre à de longs détours, les habitants d'Attiékoubé sont contraints de se frayer des cheminements piétonniers « sauvages » pour joindre les pôles d'attraction naturels de leur environnement immédiat : ceux du centre d'Adjamé, de son axe médian, de son marché, de ses arrêts de bus. La relative proximité du Plateau lui-même engage ceux qui vont y travailler à s'y rendre à pied, en traversant au plus court le centre d'Adjamé.

C'est ainsi que de très nombreux habitants d'Attiékoubé franchissent chaque matin le ravin du même nom, pénètrent dans Pélieuville, et que la plupart d'entre eux, selon toute vraisemblance, poursuivent ensuite leur chemin jusqu'au cœur d'Adjamé ou jusqu'au Plateau.

Or il se trouve que le fond du ravin a subi, du fait d'une saturation du bâti sur les pentes et de l'insuffisance des ouvrages de drainage, un surcreusement de plusieurs mètres se traduisant par une sorte d'égout à ciel ouvert, profond et nauséabond, infranchissable sans passerelle.

Trois passerelles

Il y a donc des passerelles, mais qui ne sont pas des ouvrages d'art, dans aucun sens du terme. De toute évidence, elles relèvent de l'initiative populaire. Une longue planche ici, un ponton là, qui a perdu les deux tiers de ses traverses. Les cheminements se poursuivent ensuite sur les pentes de Pélieuville-Bromakoté, empruntant des rues qui sont elles-mêmes accablées de ravines et d'immondices, ne sont évidemment pas carrossables, au creux desquelles serpentent des sentiers. Certains parcours rencontrent une deuxième coupure infranchissable, un deuxième collecteur « naturel ». On y trouve donc une deuxième passerelle. Au total, trois franchissements de fortune qui seraient bien discrets si le regard n'était attiré, au moins à certaines heures, par un impressionnant défilé de gens et de marchandises.

En 1975, l'Administration commença — ou recommença — à songer au réaménagement de ce quartier si manifestement défectueux. Il parut alors utile d'attirer l'attention sur l'importance et l'originalité de ces flux, afin qu'ils soient pris en compte dans la rénovation des plans de structure. Nous nous sommes donc livrés (2), en ces trois points, à un comptage exhaustif des passages, demi-heure par demi-heure, dans les deux sens. Avec deux observateurs, ces comptages furent répartis sur une quinzaine de jours, l'objectif étant de « boucler » vingt-quatre heures d'observation — moins les heures les plus creuses de la nuit — sur chaque pontet et dans chaque sens.

Nous ne nous sommes pas contentés de compter ; nous avons également tenté de caractériser chaque piéton autant qu'il était possible de faire sans l'interroger. Interroger aurait obligé à renoncer à l'exhaustivité, aurait sans doute biaisé les comportements et les flux, et nous aurait entraîné au-delà d'une enquête que nous voulions légère et rapide. Nous avons donc classé les passants selon des critères visibles, facilement discernables en un rapide coup d'œil. C'est ainsi que furent bien évidemment distingués les groupes hommes, femmes et enfants, mais aussi les tenues vestimentaires, particulièrement typées chez les hommes, ainsi que les charges et objets portés, notamment par les femmes.

Qu'il s'agisse de vêtements ou de charges, tous les signes distinctifs notés ne se sont pas révélés également

(1) Jusqu'en 1980, la commune d'Abidjan était divisée en arrondissements, dont Adjamé, Treichville, Koumassi, Cocody, le Plateau. La réforme communale de 1980 érigea ces arrondissements en communes. Par arrondissement d'Adjamé, je désignerai ici l'ensemble du site, sans tenir compte de ce que deux de ses composantes, Williamsville et Attiékoubé, eurent ou conservent une autonomie administrative (Attiékoubé est désormais une commune tandis que Williamsville fut quelque temps un arrondissement).

(2) Nous, c'est-à-dire deux étudiants en stage de maîtrise et moi-même. Ils se souviennent sûrement. Il s'agit de Koffi Nzian Jacob et de Louis Blaise Aka.

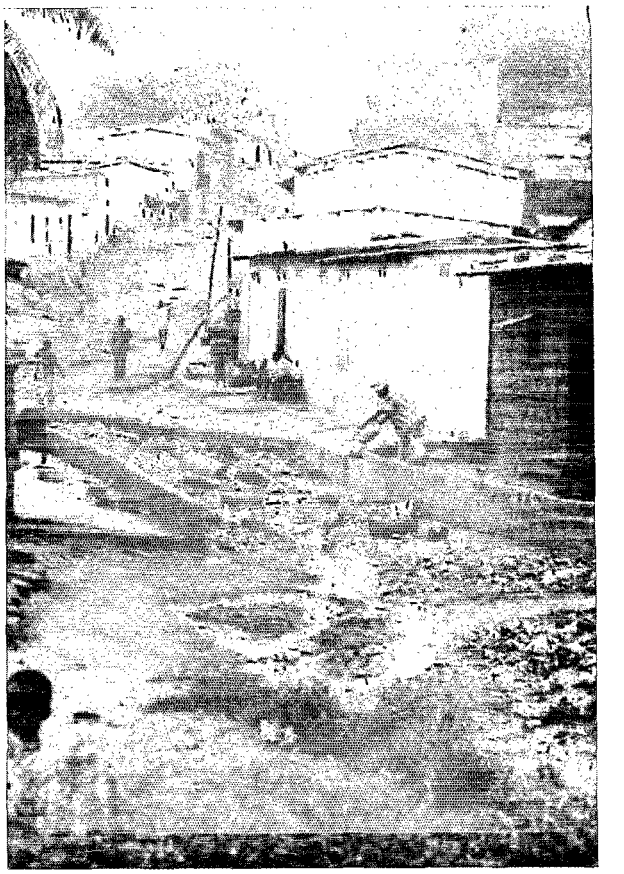
1

Franchissement d'un ravin

1. 2. La passerelle 1 au fond du ravin d'Attiékoubé. Les piétons ont encore à franchir la voie de dégagement « poids lourds »

2

4. De Pélieuville à Adjamé : un accès au grand marché



5. Une rue sur les pentes de Pélieuville-Bromakoté

3. Un équipage type sur la passerelle 2 : une commerçante précédée d'une fillette et d'un porteur

(Photos et légendes de Ph. HAERINGER)

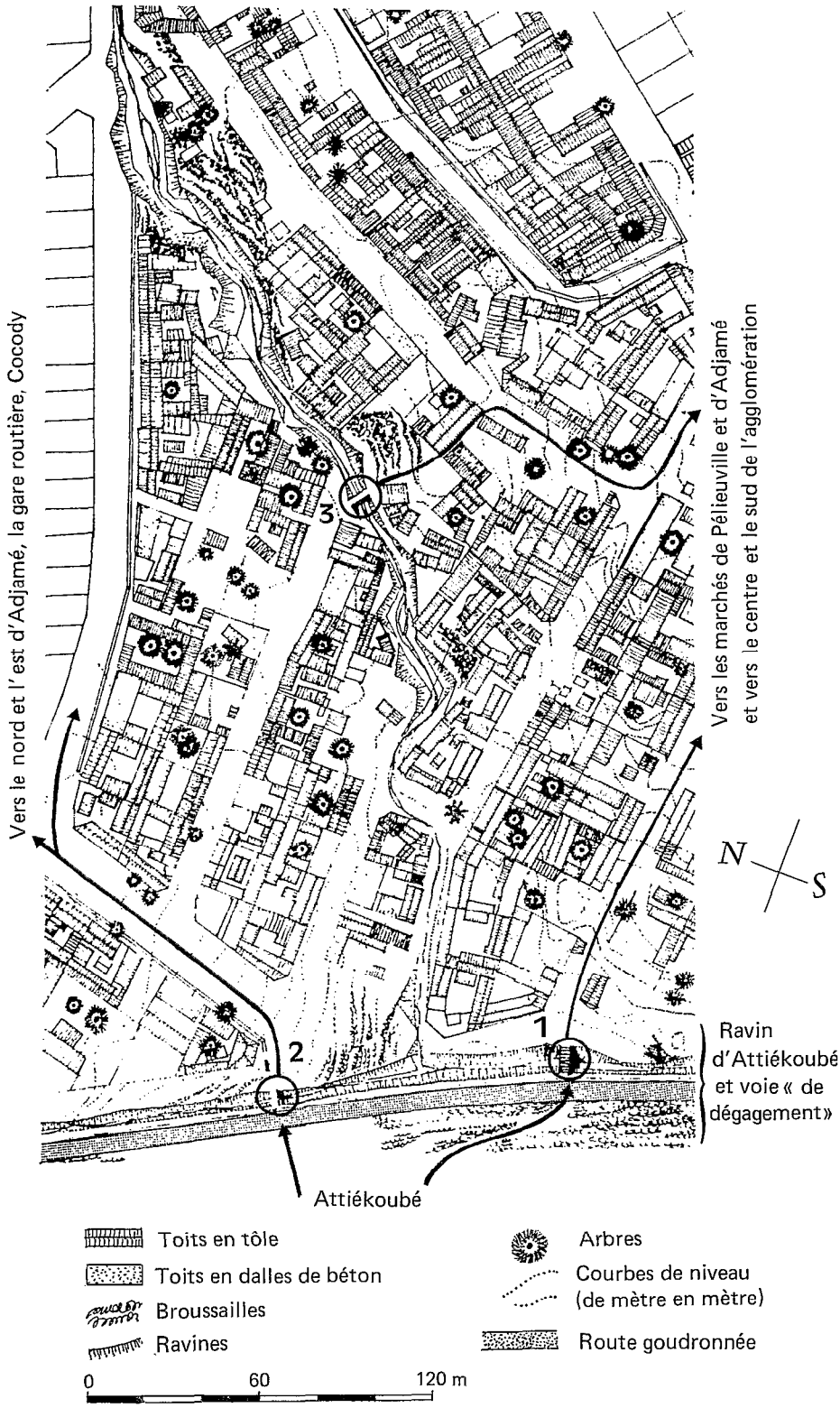


FIG. 2. — Les pentes de Pélieuville-Bromakoté et le site des trois passerelles (d'après un relevé de l'Atelier d'Urbanisme de la Région d'Abidjan)

exploitables. Les tenues des femmes se montrèrent peu différenciées dans leur principe, ou trop finement nuancées. Mais il était aisé de reconnaître, chez les hommes, les strictes tenues dites « de fonctionnaire » (1) ou bien les éléments d'un costume traditionnel : boubou, calotte sur la tête, ou tenue « nago » (2) ; le tout par opposition au pantalon chemisette de la majorité. L'habit ne faisant pas le moine, il ne pouvait être question de déduire de ces tenues une proportion de cadres de bureau, de musulmans-commerçants ou de petits salariés ; mais l'évolution, au fil des heures, du rapport de ces trois catégories de tenues pouvait néanmoins éclairer l'interprétation des flux.

Plus démonstratives, plus directement signifiantes étaient les charges observées sur les têtes des femmes : des cuvettes ou calebasses petites ou grandes, vides ou pleines, délivrent des messages clairs. Leur contenu également. Il fut possible de distinguer sans trop de peine les chargements de vivriers crus ou cuits (plats cuisinés), hétéroclites ou homogènes, les chargements de bois de chauffe ou bien de linge sec ou mouillé, etc., dont on verra tout l'intérêt.

Vingt mille franchissements quotidiens

Les circonstances ont commandé que l'enquête s'effectue au mois d'août. Le volume des mouvements enregistrés est donc certainement minoré dans des proportions sensibles, ne serait-ce qu'en raison de l'absence des mouvements scolaires. Pourtant, les résultats sont considérables : plus de 24.000 franchissements quotidiens sur les trois « ouvrages », dont 12.000 sur le premier pontet, 8.500 sur la planche, 3.700 sur le pontet du deuxième ravin (je parlerai désormais des passerelles 1, 2 et 3). En tenant compte de la remarque ci-dessus, on peut estimer à plus de 10 millions le nombre de passages au cours d'une année.

Deux années plus tôt, les mouvements avaient dû être beaucoup plus nombreux encore. Avant 1973, en effet, le quartier d'Attiékoubé d'où provient l'essentiel des flux n'avait pas encore été « débarrassé » d'une importante gangue d'habitat illégal — qui repoussera peut-être.

Mais les chiffres enregistrés gagnent à être appréciés à la lumière des rythmes auxquels la migration s'accomplit. Il y a évidemment des heures de pointe et elles sont très marquées. Sur la passerelle 1, on compte près de 1.000 passages à l'heure entre 6 h 30 et 8 h 30 ainsi qu'entre 18 h et 19 h. Huit cent personnes empruntent la passerelle 2 entre 19 h et 20 h (à la nuit tombée), huit cent passages sur cette longue planche flexible, non éclairée, où deux personnes ne peuvent se croiser sans accrobaties... Aux personnes s'ajoutent les charges qu'elles transportent. Je laisse imaginer les scènes que les heures de marché engendrent.

Si maintenant l'on passe à une analyse détaillée des flux, il apparaît qu'il faille procéder sexe par sexe ou plus exactement selon les trois groupes hommes, femmes, enfants dans la mesure où tout porte à croire — et cela se vérifiera — que les rythmes et les activités sont fondamentalement différenciés selon ces états. Notons dès à présent une première discrimination : alors qu'ils constituent déjà l'écrasante majorité des usagers des transports en commun desservant directement Attiékoubé, les hommes sont également les plus nombreux sur ces parcours pédestres discrets (15.000 hommes pour 6.500 femmes et 3.000 enfants — non compris les nourrissons portés par leur mère). Mais ces parcours semblent bien plus essentiels pour les femmes que pour les homme est nous commencerons par elles.

2. Flux féminins, flux du matin

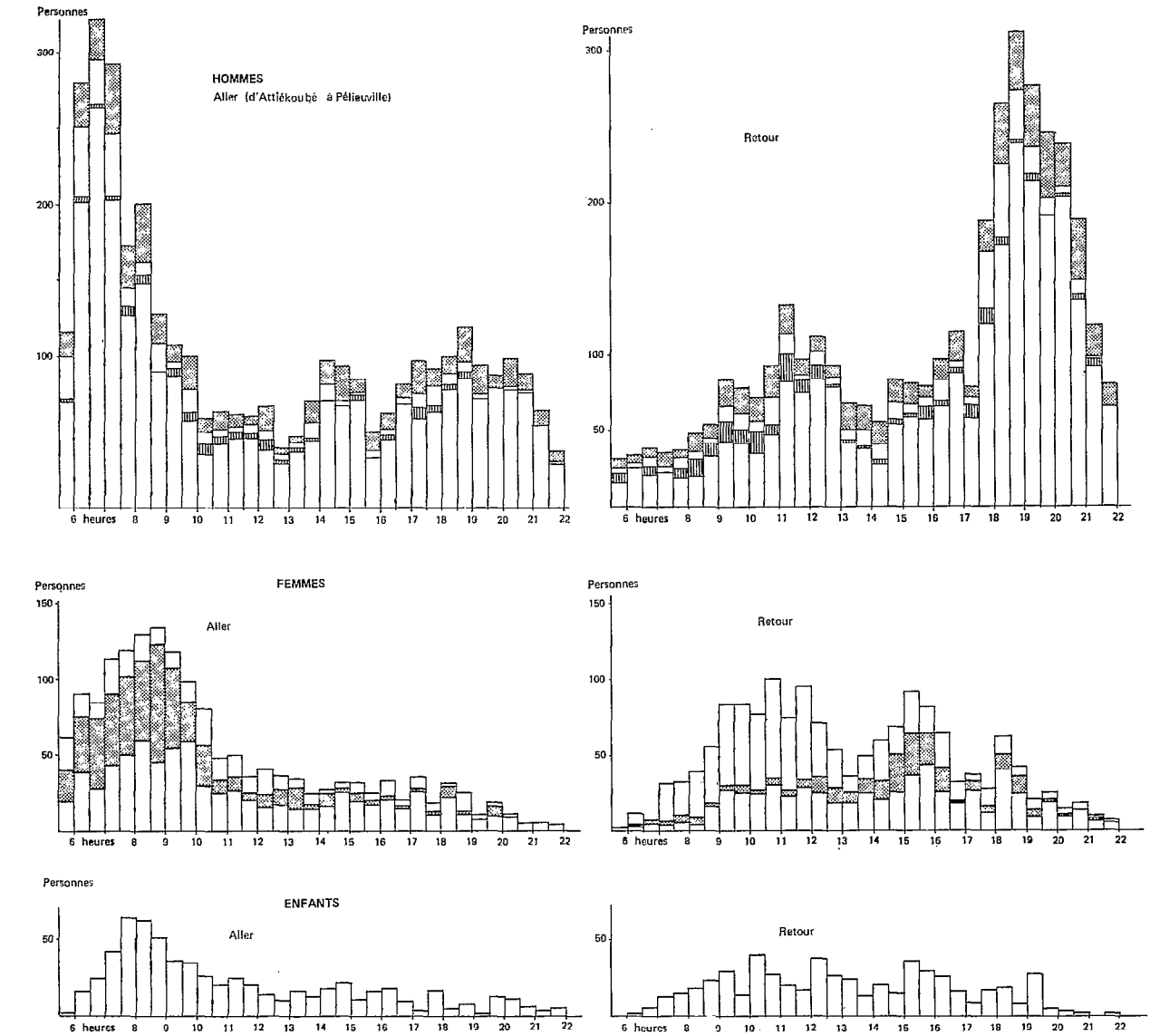
On s'attend naturellement à ce que le déplacement des femmes soit essentiellement induit par l'activité des marchés. Mais il l'est plus ou moins selon les points de franchissement. On peut estimer l'influence des marchés d'une part en examinant le rythme des allées-venues au long de la journée, d'autre part en considérant la proportion des femmes portant soit des récipients vides (cuvettes, calebasses, seaux) soit des marchandises, généralement vivrières.

Il est en effet frappant que l'essentiel des franchissements féminins s'effectuent dans la matinée, dans un sens comme dans l'autre, donc mouvements de retour compris. Et il n'est pas difficile de deviner dans quel sens se font les mouvements aller si l'on considère le décalage dans le temps des flux ouest-est (Attiékoubé-Pélieuville) et est-ouest, ce dernier étant globalement postérieur au premier. Cette indication

(1) Veste-chemise à manches courtes, de couleur beige, marron ou grise, sur un pantalon du même tissu.

(2) Elle comprend une sorte de camisole à manches courtes, évasée à la taille, au col fendu et brodé, portée sur un pantalon lâche semblable à ceux des judokas. La tenue complète comporte en outre un bonnet. « Nago » est le nom donné aux commerçants venus du Bénin nigérian, aux Yorouba notamment. Mais la tenue du même nom, moins le bonnet, est largement répandue hors de ce cercle.

PASSERELLE 1



HOMMES

Tenues traditionnelles
Tenues «fonctionnaire»
Pantalon-chemisette { hommes portant une charge / hommes ne portant aucune charge

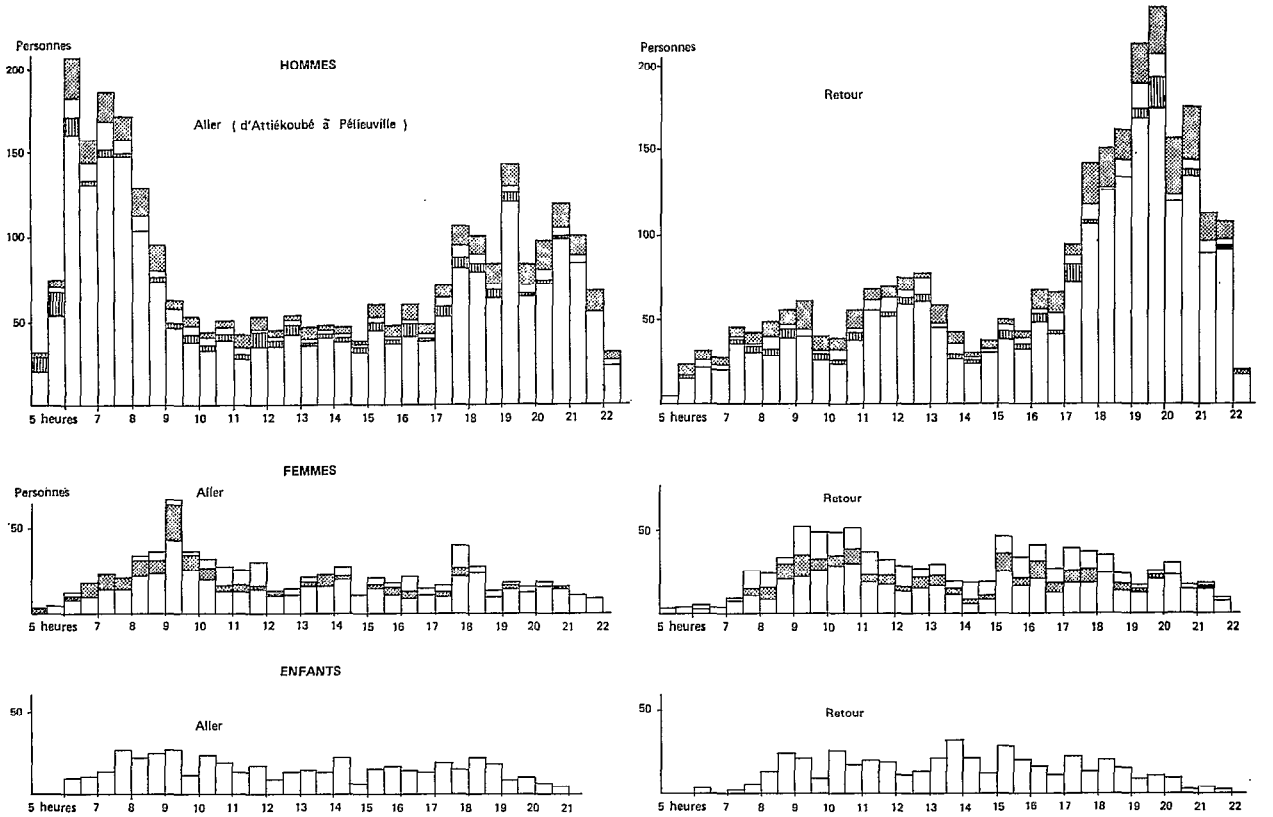
FEMMES

Femmes portant des marchandises
Femmes portant un récipient vide (cuvette, calebasse)
Femmes ne portant rien

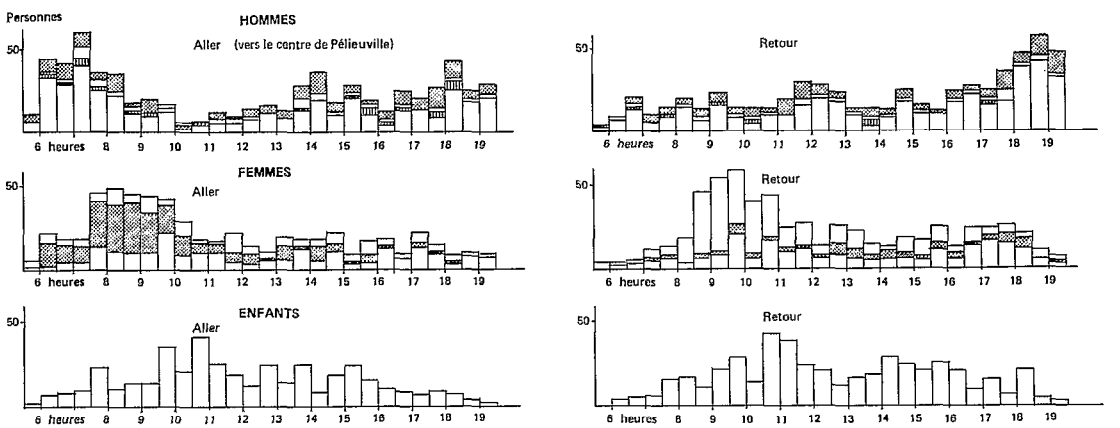
FIG. 3. — Graphiques de fréquentation des trois passerelles (flux hommes, femmes, enfants par demi-heure et dans les deux sens)

Nota : Pour faciliter leur distinction, les graphiques ont été qualifiés de graphiques « aller » (vers le centre) et de graphiques « retour » (vers la périphérie) par référence aux mouvements dominants. Mais il est évident que certains mouvements vers le centre sont néanmoins des retours tandis que certains mouvements vers la périphérie sont des mouvements « aller »

PASSERELLE 2



PASSERELLE 3



est largement confirmée par la nature de l'un et de l'autre flux si l'on se fie aux charges des femmes : dans le sens ouest-est, c'est-à-dire en direction du centre de Pélieuville puis du centre d'Adjamé, les femmes porteuses de récipients vides sont extrêmement nombreuses, tandis qu'en sens inverse la plupart d'entre elles sont chargées de vivres.

Il est donc clair qu'en ce secteur de l'agglomération les vivres se trouvent davantage au centre qu'à la périphérie, et cela en dépit du rivage lagunaire d'Attiékoubé — susceptible d'engendrer certains courants d'approvisionnement — et de l'importance non négligeable du marché local dont ce quartier est équipé. Il est vrai qu'un certain nombre de marchandises quittent tout de même Attiékoubé aux heures matinales, mais on notera qu'elles transitent manifestement sur la tête des femmes de ce quartier (ou des secteurs d'outre-lagune), car ce mouvement n'est précédé dans le temps d'aucun mouvement en sens inverse de femmes à cuvettes vides ; les femmes du centre d'Adjamé ne se portent donc pas elles-mêmes vers cette périphérie-là pour s'approvisionner.

Pour aller plus loin dans le détail de l'analyse, il convient maintenant d'examiner successivement les mouvements enregistrés sur chacune des trois passerelles.

Le sentier des marchés

D'abord la passerelle 1. Des deux pontets qui enjambent le ravin d'Attiékoubé, c'est cette passerelle qui dessert le plus directement le cœur d'Adjamé et particulièrement son marché, ainsi que le marché de Pélieuville, à mi-chemin. Ce dernier est lui-même auréolé d'une certaine réputation pour certains produits et n'a peut-être pas une part négligeable dans les mouvements observés. Il est d'ailleurs doublé, cent mètres plus loin, d'un marché non officiel d'objets de récupération, tout-à-fait étonnant dans sa diversité, quasi-surréaliste pour qui veut bien l'aborder avec un œil de poète. Ce marché-là n'est pas un marché de quartier. Je crois qu'on vient de loin pour s'y procurer un matelas, un morceau de ferraille, une fiole ou une caisse, mais aussi un gris-gris ou un petit récipient à khôl en fer blanc. Pélieuville-Bromakoté est aussi réputé pour ses marchands de bois de chauffe. Enfin, dans un autre ordre de choses, mais en un domaine qui concerne bien les femmes, les abords du marché de Pélieuville sont pourvus d'un vaste lavoir. J'y ai également noté la présence d'un certain nombre de moulins artisanaux où ménagères et commerçantes ont la faculté de faire moudre de petites quantités de grains, de condiments ou de tubercules bouillis.

Le rythme et le caractère des flux empruntant la passerelle 1 sont particulièrement bien marqués. Dans le sens Attiékoubé-Pélieuville, la fréquentation est intense dès avant 6 heures du matin et croît régulièrement jusqu'à un maximum se situant entre 8 et 9 heures. La décroissance est ensuite assez rapide et le flux se stabilise à partir de midi à un niveau modeste qui se maintient jusqu'à 19 h. Dans l'affluence du matin, près de la moitié des femmes portent des cuvettes vides ; la plupart des autres ne portent rien.

En sens inverse, ce n'est qu'à partir de 7 heures que le flux prend de l'importance pour plafonner longuement entre 9 et 12 heures. Cette fois, les trois quart des femmes sont chargées de marchandises, contenues ou non dans cuvettes ou calebasses. Mais les effectifs totaux sont sensiblement moins nombreux qu'à l'aller ; on en retrouve apparemment le solde dans la première moitié de l'après-midi, après l'étiage de 13 heures. Une surprise : les femmes revenant ainsi l'après-midi sont très souvent porteuses de cuvettes vides.

L'explication de ce phénomène est sans doute très simple. A ces heures-là, les marchés voient leurs marchandes plier bagage, au moins celles qui se consacrent aux produits vivriers. Il faut croire qu'une proportion non négligeable des femmes d'Attiékoubé transitant par la passerelle 1 sont des commerçantes exerçant à Pélieuville ou à Adjamé. Je notais plus haut qu'une certaine quantité de marchandises quittait Attiékoubé tout au long de la matinée et cela se vérifie essentiellement dans le flux de la passerelle 1. Il est vrai que ce ne sont pas toujours des produits destinés à la vente si l'on en juge par le volume parfois faible et la fréquente hétérogénéité des charges. L'enquête n'est malheureusement pas probante sur la nature des produits ainsi fournis par Attiékoubé (ils sont souvent recouverts ou enveloppés dans des linges ou des feuilles fraîches).

Mais il apparaît de toute manière que ce flux aller ne rend pas compte de toutes les cuvettes vides qui reviennent dans l'après-midi. Une partie des ressortissantes d'Attiékoubé commerçant à Pélieuville ou Adjamé s'approvisionneraient donc aux abords-mêmes du lieu de leur négoce. Parties de chez elles avec un récipient vide, elles s'en retrourneraient de la même façon. On sait en effet que les environs immédiats des marchés, et tout particulièrement du grand marché d'Adjamé, constituent de véritables halles où les détaillantes des dits marchés ou des alentours s'approvisionnent chaque matin.

Entre 18 et 19 heures, on assiste à une dernière convergence de retours vers Attiékoubé. Sans doute ce contingent-là comporte-t-il une part de salariées (et l'on voit que cette catégorie est de toute façon peu nombreuse, sûrement pas davantage que 5 % de l'ensemble des piétonnes d'une journée). Certaines ont fait des emplettes. Se mêlent à leurs rangs celles qui reviennent d'une visite et probablement aussi

quelques commerçantes aux cuvettes vides, retour d'un coin de trottoir ou d'un parcours ambulant, voire des marchés qui ne désemplissent jamais complètement.

Petites ou grandes calebasses (1)

J'ai dit que les produits transportés étaient souvent occultés par un linge protecteur. Aux heures de pointe, la rapidité des passages accroissait encore les difficultés d'identification. Quelques éléments ressortent toutefois, qui éclairent encore un peu plus les mobiles de ces pulsions quotidiennes.

Parmi les marchandises qui, sur des têtes féminines, sortent d'Attiékoubé à destination du centre de l'arrondissement, quelques produits semblent se détacher en ce mois d'août 1975 : manioc, arachides, « feuilles » (légumes verts), poisson, bois. On ne peut en être étonné si l'on sait que les rives de la lagune, derrière Attiékoubé, hébergent à la fois des parcs à bois, des campements de fumeurs de poisson, des petits groupements de maraîchers et de vieilles communautés villageoises encore productrices de manioc sur les lambeaux de terroir préurbanisés qui leur restent. Pirogues et « pétrolettes » (bateaux-taxis) assurent le passage d'une petite partie de ces produits, mais l'enquête est évidemment impuissante à dire si les femmes chargées qui franchissent le ravin d'Attiékoubé sont issues des milieux producteurs d'outre-lagune ou s'il s'agit de femmes d'Attiékoubé assurant le relais depuis les débarcadères, donc achetant ici ce qu'elles revendront là-bas (sur les marchés).

Un autre type de charge s'observe également, toujours dans le sens Attiékoubé-Adjamé : il s'agit d'aliments cuits, transportés dans leur marmite ou, le plus souvent, dans des petites cocottes émaillées. Cela se passe surtout aux alentours de midi. Dans le premier cas, l'intention commerciale est manifeste et il n'est pas impossible que le lieu de destination se situe, malgré les distances (de l'ordre de deux à trois kilomètres au moins), dans le quartier du Plateau, à la sortie de quelque immeuble de bureaux. Adjamé et Pélieuville sont en effet surabondamment pourvus de lieux de restauration populaires, tandis que le marché offert par le Plateau est immense. Mais il est néanmoins probable que les portions individuelles contenues dans les petits récipients émaillés soient destinées à un mari, un frère, un oncle artisan, commerçant, instituteur ou infirmier à Pélieuville ou Adjamé mêmes. Le statut de l'homme au sein du groupe domestique permet encore un tel niveau de service, lequel témoigne en même temps de l'extrême différenciation des mets en dépit d'une apparente homogénéité des pratiques alimentaires : il y a foutou et foutou, et celui de la maison n'est pas celui du coin de la rue ; je veux dire que la façon, mais aussi les ingrédients de la gastronomie citadine, en gommant quelque peu les différences, ne peut évidemment pleinement satisfaire ceux qui s'accrochent aux usages culinaires de leur ethnie.

Pour rester dans cette parenthèse sur la vie domestique et les horaires de la ménagère, on peut signaler deux autres faits d'observation : il semble en effet exister un temps privilégié pour l'approvisionnement en bois de cuisine (le milieu de l'après-midi) ainsi que pour la lessive (le milieu de la matinée). C'est ce qui ressort des heures de passage des fagots (dans les deux sens) et des seaux de linge (sec dans le sens Attiékoubé-Pélieuville et mouillé en retour). Notons que les lavoirs — trop rares — de la ville ne sont fréquentés que par des femmes, alors que les lavandiers masculins, qui sont légion, exercent leur métier dans les sites d'eau naturels de la périphérie urbaine.

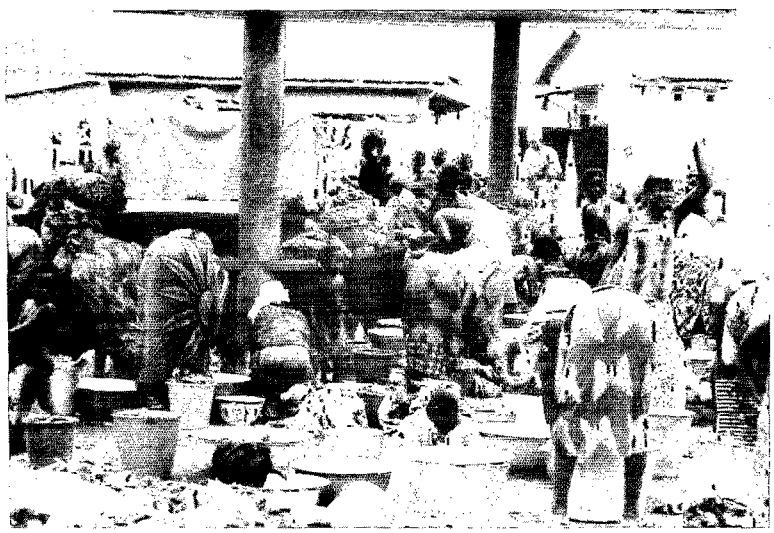
Mais les motivations essentielles des mouvements féminins observés résident bien, comme il ressort des flux décrits plus haut, dans l'approvisionnement vivrier du groupe domestique d'une part, dans l'activité de petit commerce d'autre part. On vient d'examiner le contenu du flux issu de la périphérie (Attiékoubé) ; il reste à évoquer le courant centrifuge qui, rappelons-le, est prédominant. Quels sont les produits qui sortent d'Adjamé et de Pélieuville pour se diriger vers Attiékoubé et au-delà ? Un peu de tout, semble-t-il. Compte-tenu du facteur saisonnier, le classement suivant n'est peut-être pas immuable, et il n'a été tenu compte que des produits qui font masse. La banane plantain (à cuire) arrive en tête, suivie des « feuilles » et des fruits, de l'igname, du manioc, de diverses farines et du riz. En tête, donc, les aliments les plus périssables, qui justifient la quotidienneté apparente des déplacements (cette présomption de quotidienneté ou de quasi-quotidienneté étant suggérée par le nombre des passages (2). Le riz, premier aliment urbain, n'emprunte ces voies qu'incidemment, ou alors sur la tête de solides

(1) A la vérité, les calebasses modernes que sont les cuvettes émaillées dominent largement.

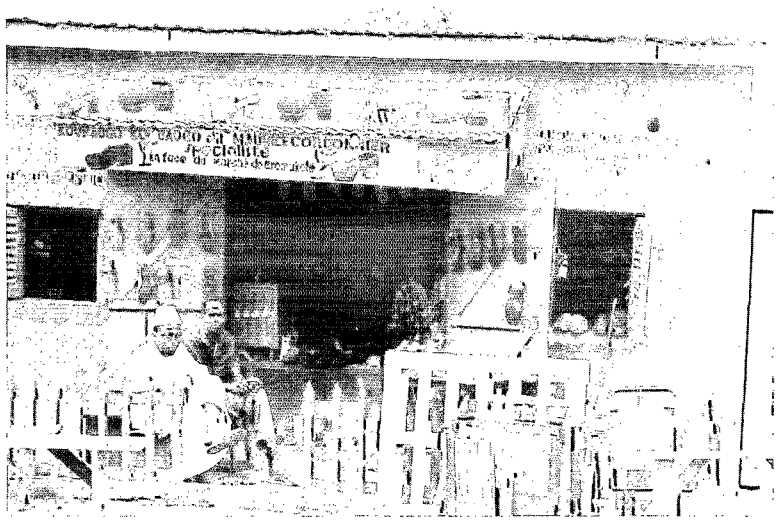
(2) Plus de 3.000 femmes d'Attiékoubé dans un sens, puis dans l'autre à rapprocher de la population de ce quartier en 1975 (48.000), dont quelque 10.000 femmes de plus de 15 ans (21 %). Il serait bien surprenant que le nombre des femmes accoutumées de s'approvisionner hors de leur quartier dépasse de beaucoup cette proportion de 3 pour 10, et d'ailleurs les sentiers étudiés ne sont pas les seules sorties « secrètes » d'Attiékoubé. Il est donc très probable que les 3.000 passages quotidiens soient, jour après jour, le fait d'à peu près les mêmes personnes.

Autour des marchés

6. Vente de volailles sur le marché de Pélieuville. Les principaux protagonistes arborent des tenues « nago » plus ou moins hybrides. Devant eux, un homme en tenue « fonctionnaire », mais qui n'a ni les chaussures ni le comportement d'un chef de bureau



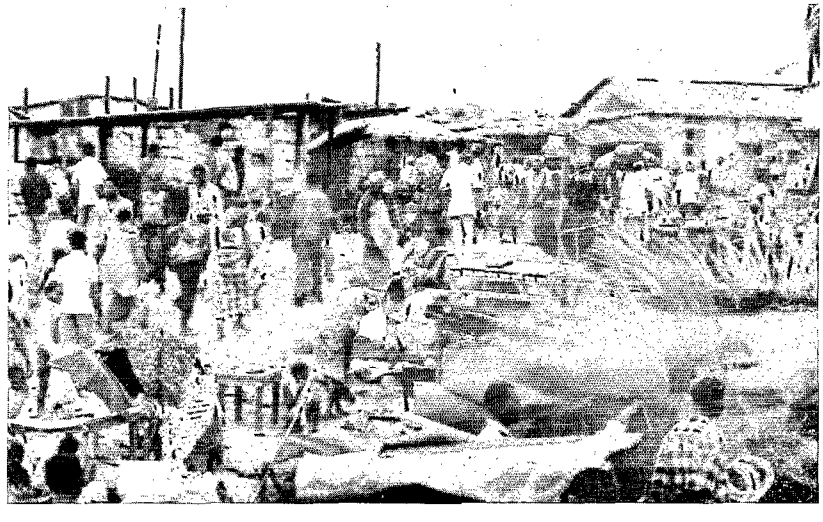
7. Grande lessive au lavoir public de Pélieuville. Tournesols et papillons



8. Face au marché : un cordonnier mossi

9. Aux abords du marché : un moulin avec son servant et une cliente

10. Épices et gris-gris



11. En longeant le marché à la ferraille

(Photos et légendes de Ph. HAEHINGER)

porteurs et sous la forme de sacs d'un demi-quintal. C'est en effet à un rythme mensuel que la plupart des ménages engrangent cette denrée de base, qui gagne chaque année du terrain dans les habitudes alimentaires en raison, justement, de son stockage aisé ainsi que de la rapidité de sa cuisson.

ÉQUIPES, ÉQUIPAGES...

L'intervention d'un porteur est l'un des signes auxquels on peut reconnaître ou présumer — sauf dans le cas du riz (1) — la destination commerciales des marchandises transportées. Il y a un équipage type qui ne peut manquer d'attirer l'attention et qui se compose de quatre personnes : une maîtresse-femme à la démarche imposante, drapée dans ses pagnes, la tête couronnée d'une charge légère ; une fillette de douze ans qui précède sa tante en sautillant, insouciante du gros nourrisson, cousin ou cousine, qu'elle porte dans son dos ; enfin, plus loin devant encore, un jeune ou vieux « baragnini » (porteur) bien campé sur ses jambes, nullement écrasé par l'énorme ballot qu'il porte aussi sur sa tête. Il y a tout lieu, alors, de reconnaître dans le chef de ce groupe une commerçante en route pour le marché d'Attiékoubé (par exemple), après un approvisionnement chez les grossistes d'Adjamé, ou bien directement à l'arrivée des « mille-kilos », camions de traite de la brousse. A noter qu'elle a profité du déplacement pour faire aussi ses emplettes domestiques, comme en témoigne la petite cuvette dont elle s'est chargée elle-même.

Inscrits ou non dans de semblables tableautins, près d'une centaine de porteurs (pour 24 heures) furent ainsi repérés au passage de la passerelle 1. Mais il est une autre scénette susceptible d'alerter l'observateur sur des intentions de négoce, c'est le petit train de femmes, appartenant généralement à une même classe d'âges, véritable volée rieuse et bruyante lorsque cette classe est jeune. D'un seul coup, on voit passer cinq ou six grosses cuvettes d'oranges, cinq ou six grands paniers de manioc ou d'ignames. Il est vrai que de semblables équipées se forment aussi pour de simples emplettes ménagères, mais l'effet d'homogénéité n'opère pas alors de la même façon.

C'est d'ailleurs, scénario de groupe ou pas, ce critère d'homogénéité et d'ampleur des charges qui, mieux que l'indice trop partiel du portage, permet de conjecturer la destination domestique ou commerciale des marchandises transportées. Avec une assez grande marge d'erreur possible. On peut risquer d'avancer, tout de même, qu'un quart des passages féminins sont, sur la passerelle 1, motivés par une activité de commerce.

CINQ FLUX EN UN SEUL

Pour récapituler les observations faites sur la passerelle 1, il semble que l'on puisse, en définitive, distinguer cinq flux principaux qui suggèrent assez bien l'emprise du centre d'Adjamé, Pélieuville compris, sur la population féminine d'Attiékoubé. Ces flux sont les suivants :

1. le flux des ménagères d'Attiékoubé faisant leurs achats domestiques à Adjamé ;
2. le flux des commerçantes d'Attiékoubé vendant au détail, à Adjamé, des produits trouvés sur le marché de gros d'Adjamé-même ;
3. le flux de celles qui, venues d'Attiékoubé ou des villages d'outre-lagune, font entrer des vivriers à Adjamé (flux partiellement commercial) ;
4. le flux des commerçantes d'Attiékoubé redistribuant dans leur quartier des produits acquis à Adjamé ;
5. enfin un amalgame de flux à motivations non commerciales (déplacements « pendulaires » des salariées, déplacements pour soins médicaux, pour visites d'amitié, etc.).

Si l'on se risque à attribuer un chiffre à chacun de ces flux, et ceci en dépit du caractère approximatif des indices, on aboutit au tableau suivant :

Emplettes domestiques à Adjamé	40/45 % (2)
Commerce à Adjamé (produits d'Adjamé)	10/15 %
Approvisionnement d'Adjamé	10 % (3)
Commerce à Attiékoubé (produits d'Adjamé)	10 %
Non commercial	25/30 %

DEUX AUTRES PARCOURS

Je passerai plus vite sur les observations faites au niveau des deux autres passerelles, me contentant de marquer en quoi ces flux diffèrent de ceux du premier pontet.

(1) Restriction peut-être inutile quand on sait que c'est en principe le mari qui se charge de l'acquisition du sac de riz mensuel. Mais il y a des exceptions et il y a des femmes chef de ménage.

(2) A quoi il faut ajouter les emplettes que les commerçantes elles-mêmes réalisent à l'occasion de leur négoce.

(3) Dont la moitié seulement à titre commercial.

Au premier abord, on pourrait penser que les passerelles 2 et 3 desservent un même parcours et que celui-ci remplit le même rôle que le précédent, à savoir relier Attiékoubé aux marchés de Pélieuville et d'Adjamé. Or l'examen des flux montre que tout cela n'est vrai que très partiellement.

On constate en effet que l'utilisation de la passerelle 2 n'est que modérément induite par l'activité de marché (au cours de la matinée, moins d'un quart des femmes portent une cuvette vide à l'aller, tandis qu'au retour seulement un tiers des femmes rapportent des marchandises), alors qu'au contraire les passages de la passerelle 3 sont encore plus fortement orientés vers les marchés que ceux de la passerelle 1 (deux tiers de cuvettes vides à l'aller, trois quart de marchandises au retour). Cette différence se perçoit aussi dans le rythme des flux, plus matinaux sur la passerelle 3 que sur la passerelle 2.

Il faut en déduire que la majeure partie des femmes d'Attiékoubé empruntant la passerelle 2 se dirigent ensuite, par l'avenue des Dioulas ou celle des Baoulés, vers des destinations diverses et que, par voie de conséquence, le flux de la passerelle 3 a sa source propre. Celle-ci ne peut être que la rue qui conduit à ce pontet et les environs immédiats de cette rue ; plus largement, tout le petit secteur nord-ouest de Pélieuville pour lequel le ravin constitue un obstacle entre habitat et marché. Quant aux destinations des flux empruntant, depuis la passerelle 2, les rues des Dioulas et des Baoulés, ils peuvent se situer à la fois dans le centre-nord de l'arrondissement, où existent des équipements sociaux dont Attiékoubé manque à peu près totalement (maternité, dispensaires, foyers sociaux, pharmacie, etc.), et un peu plus au nord où se trouvent la gare d'Adjamé (chemin de fer) et la principale gare routière de l'agglomération.

3. Flux masculins, de l'aube au couvre-feu

On ne s'étonnera pas de découvrir que les flux masculins sont complètement étrangers à ceux du sexe opposé, sachant l'énorme différenciation des conditions masculines et féminines dans ce pays. Les graphiques soulignent cela de façon saisissante.

La différence est d'abord dans les nombres. Comme je l'ai déjà signalé, les hommes sont deux fois plus nombreux que les femmes, et même davantage, à circuler sur ces cheminements pourtant bien faits pour servir les activités proprement féminines. La prédominance masculine est d'ailleurs beaucoup moins marquée sur ces parcours dérobés que sur les grands axes ou dans les autobus, où elle est véritablement écrasante (1).

A la disparité numérique, donc du « pouvoir de circuler », s'ajoute de fortes différences dans le rythme et dans la forme. Le maximum du flux masculin « aller » précède de deux heures le maximum féminin (6 à 7 heures au lieu de 8 à 9 heures). Le maximum du flux « retour » se situe en début de soirée pour les hommes (19 heures) tandis que, chez les femmes, il est à peine postérieur de deux heures au flux « aller » (10 ou 11 heures du matin). C'est bien évidemment le signe d'une différence de nature entre les deux flux.

Boubous et chemisettes

Le gros du contingent masculin est en effet constitué, sans que le moindre doute soit possible, de salariés du secteur moderne en route pour les principales zones d'emploi (le Plateau, Cocody, les zones industrielles et portuaires). Leur destination est donc lointaine, relativement à celle de leurs femmes. Les trois passerelles — mais surtout la 1 et la 3 pointées vers le sud-est — leur offrent des raccourcis pour joindre le grand axe nord-sud et les principales lignes d'autobus. On note parmi eux une proportion non négligeable (au moins un sur dix) de personnages vêtus de la tenue dite du fonctionnaire ou porteurs d'une serviette.

Aux heures de pointe du petit matin, les hommes habillés de vêtements « traditionnels » (boubous, tenues « nago », calottes) ne sont guère plus nombreux. Leur proportion augmente sensiblement dans les heures suivantes (un homme sur cinq). Bien que la corrélation entre l'état de salarié et le pantalon-chemisette ne soit pas totale (il s'en faut de beaucoup car, si le boubou est généralement proscrit dans les bureaux et les ateliers, le pantalon et la chemisette ont largement conquis le cercle de la vie domestique et les secteurs artisanaux), on voit bien qu'à un flot matinal de travailleurs astreints à des horaires rigides, se superpose un mouvement plus souple et plus divers qui se poursuit tout au long de la journée.

A l'indication vestimentaire s'ajoute celle des charges portées qui confirment la présence des activités artisanales ou commerçantes. Sur la passerelle 1 on retrouve ainsi, entre autres, les porteurs déjà mentionnés qui, au service des commerçantes d'Attiékoubé, introduisent dans ce quartier des marchan-

(1) La femme, néanmoins, n'est nulle part absente comme elle peut l'être dans des pays culturellement plus marqués.

dises d'Adjamé. Mais d'autres hommes semblent aussi le faire pour leur compte. Ce mouvement commence à l'aube, s'amplifie vers 8 heures et s'achève à midi pour reprendre, plus modestement, en fin d'après-midi. Il ne s'observe que sur la passerelle 1. La passerelle 3, pourtant toute orientée vers les marchés d'Adjamé (pour les femmes), n'enregistre pas un tel transfert : il n'y a pas, dans ce secteur, un marché de second rang à approvisionner.

Au-delà de ces quelques certitudes, l'interprétation des rythmes de la migration masculine est parfois délicate. On voit beaucoup de gens rentrer chez eux vers 9 heures du matin, mais le reflux est plus important encore à partir de 11 heures, apparemment prolongé, après 12 heures, par un retour provisoire des salariés du proche Plateau, si l'on en juge par de nouveaux départs intervenant dès 13 h 30 et comportant, jusqu'à 14 h 30, une bonne proportion de « fonctionnaire » (par l'habit). Le mouvement se prolonge ensuite avec davantage de boubous. Cette apparition à mi-journée de quelques poignées de salariés n'est observable que sur les passerelles 1 et 3. ce qui permet d'ailleurs de confirmer l'interprétation du fait car ces pontets sont les seuls à offrir un réel raccourci aux employés du proche Plateau (1).

L'immense majorité des salariés abidjanais, piégés par les distances, doivent, à midi, renoncer au riz-sauce ou au foutou domestiques. Ils se restaurent à proximité de leur lieu de travail où des commerçantes aux marmites fumantes savent toujours les rejoindre. En fin de journée, le flux des retours à Attiékoubé via les trois pontets commence à 17 h 30, s'amplifie régulièrement jusqu'à 19 heures puis décroît lentement jusqu'aux environs de 21 heures. Les « fonctionnaires », et avec eux sans doute tous les employés travaillant dans les bureaux du Plateau, arrivent les premiers : on compte 20 % de « tenues de fonctionnaires » jusqu'à 18 h 30, 5 % seulement après 19 heures (passerelle 1). Ces tenues, remarquons-le, ne constituent pas un uniforme obligatoire pour les employés de l'État, mais seulement une mode qui peut être adoptée par quiconque. Leur fréquence plus ou moins forte au sein d'une foule reste néanmoins l'indice d'une plus ou moins forte proportion d'employés de bureau — fonctionnaires ou pas — sans que l'on puisse chiffrer cette proportion.

Le temps de vivre

Que la masse des retours reste importante jusqu'à 21 heures et que, jusqu'à 22 heures encore, le flot reste notable témoigne certainement de deux phénomènes conjugués. Le premier est bien évidemment la longueur des trajets domicile-travail pour ceux qui ne travaillent pas au Plateau. On retrouve le soir le décalage — amplifié — du matin : deux heures entre le début du départ des gros contingents (6 heures) et l'ouverture des bureaux et ateliers, trois heures entre la fermeture des mêmes lieux et la fin des gros débits du flux retour (21 heures). On sait l'encombrement des transports urbains abidjanais. On sait aussi l'éloignement des zones industrielles vues d'Attiékoubé. Toutefois, la situation d'Attiékoubé dans l'agglomération est loin d'être aussi défavorable que celle des lointaines banlieues d'Abobo ou de Yopougon. Les délais de route sont manifestement surestimés aussi bien à l'aller que, a fortiori, au retour.

C'est qu'un deuxième facteur intervient qui fait toute la différence entre le vécu citadin observé et le comportement mécanique auquel conduit, ailleurs, la tyrannie des grandes villes. Ce deuxième élément est l'espèce de marge que l'Abidjanais se donne par rapport aux contraintes d'horaire auxquelles il doit se soumettre. Au lieu de calculer au plus juste, au lieu de chercher à tout prix à minimiser l'intervalle de temps qui, en sus de son temps de travail, l'éloigne de son domicile, il n'hésite pas à accroître cet espace pour, en quelque sorte, joindre l'agréable au nécessaire.

Ce « plus » n'est pas obligatoirement consacré à ralentir le pas, à musarder. Les piétons du matin, et même ceux du soir, vont bon train. La lutte pour l'accès aux bus est acharnée, pour ne pas dire héroïque (2). Mais à l'objectif principal, qui reste de gagner le

(1) Tout cela contraste bien avec ce qui se passe sur la passerelle 2, qui dessert un itinéraire plutôt sud-ouest/nord-est et n'intéresse donc pas les cols-blancs du Plateau : le flux masculin y est étal depuis la pointe du jour jusqu'aux grands retours du soir.

(2) Comme l'avait prévu il y a quelques années une chanson populaire : « Les gbakas d'Abidjan », créée par le chanteur Daouda. L'annonce, par les pouvoirs publics, de l'interdiction prochaine des taxis-brousse du type « Mille-kilos », dits « Gbakas », dans l'ensemble du périmètre urbain (et cela au profit des taxis de ville et de la compagnie officielle des autobus), avait provoqué un grand tollé. La chanson qui traduisit cet émoi devint vite un grand succès (mais elle ne brisa pas la décision gouvernementale). Elle proclamait que « si un jour on supprime les gbakas, pour beaucoup d'entre nous ce sera du katanga », autrement dit la guerre civile (référence aux combats du Katanga). Toutefois, on peut noter que, de l'aveu même de la chanson, le climat des transports en commun n'avait pas attendu la décision d'interdiction pour prendre un tour guerrier. Le chauffeur de la gbaka et son apprenti annoncent la couleur : la destination sera Abobo-la-Guerre (déformation d'Abobo-Gare) ou Yopougon-la-Bagarre. On entend encore l'apprenti répéter inlassablement « Monsieur, poussez un peu », pour conclure enfin « OK ça y est, c'est bien chargé, OK patron, on peut bomber ». La seule différence entre la logique « gbaka » et la logique « bus d'État » est que dans le premier cas on se réjouit de pouvoir entasser les clients, tandis que dans le second cas on n'en peut plus d'avoir à s'y résoudre.

lieu de travail ou de regagner la maison, sont très fréquemment associées une ou plusieurs autres activités. Celle qui, au petit matin, est la plus immédiatement offerte à l'observation est la prise du petit déjeuner autour des vastes tables dressées en plein air, à proximité des zones d'emploi, par les commerçants haoussa. Pas de café-crème hâtif. C'est un lieu de parole, un rendez-vous tacite avec les collègues amis.

Le soir, l'éventail de ces activités adventices est plus large. Il recouvre en fait tout le champ de la convivialité citadine, ou du moins sa section la plus authentiquement urbaine. C'est entre l'usine (ou le bureau) et la « cour » que le salarié abidjanais moyen « consomme » sa ville, probablement davantage que durant les jours fériés essentiellement vécus dans la cour ou dans son voisinage plus ou moins immédiat. Le dimanche, on tient son rôle dans le pseudo-village de la rue, du quartier que l'on habite. On se drape — ou l'on se libère — dans les pagnes ou boubous de la tradition, on retrouve son statut de chef de famille, du moins de chef de ménage et l'on se tient prêt à recevoir les visites quasi-rituelles des obligés, des protégés, de l'arrière-ban de la grande famille. Si l'on quitte le poste, c'est pour rendre soi-même de telles visites ou pour participer aux activités des associations d'« originaires » ou bien encore aux manifestations religieuses de son quartier.

Au contraire de cela, le temps libre intersticiel des jours de semaine est foncièrement extraverti. La vie domestique compte peu, ou moins. Les amitiés ou connivences inter-ethniques nées de l'exercice professionnel prennent souvent le pas sur celles de la race. On fait donc des haltes chez l'un ou chez l'autre, ou bien dans un « maquis » (1). C'est dans ces heures que l'on sort des sentiers, que l'on monte des « affaires », des projets, que l'on s'enquiert pour un achat exceptionnel, que l'on consulte un « marabout », un « vieux » ou un « charlatan », et que l'on conduit sa vie galante. Il y a aussi, pour certains, l'opiniâtreté d'un cours du soir ou d'un entraînement sportif, ou l'assouvissement de quelque lubie provisoire dont on change souvent.

Ce serait toutefois et bien évidemment une erreur de trop schématiser en séparant catégoriquement ces deux séries de comportements. Par exemple, l'occasion que représente quotidiennement la traversée d'une grande partie de la ville est également mise à profit pour, au prix de détours mineurs, rendre telle visite de courtoisie à un oncle, à une tante, ou pour opérer telle démarche auprès d'un homme influant de son groupe ethnique ; pour, en somme, remédier à la dispersion géographique de la chaîne familiale ou de la solidarité ethnique.

Le droit de sortie

Si l'on revient, maintenant, à l'examen des heures et des flux, on s'aperçoit que, malgré tout, le haut de la courbe se situe peu avant 19 heures sur les pontets orientés au sud (passerelles 1 et 3), un peu plus tard sur le troisième (pontet 2). Mais les hauts scores des deux heures qui suivent, puis la chute rapide enregistrée entre 21 heures et 22 heures suggèrent l'idée d'une espèce de couvre-feu intervenant au-delà de cette heure.

Cependant, tandis que nous examinons les flux retour, dans les mêmes heures crépusculaires s'effectuent de discrets départs et l'on voit tout de suite qu'ils se distribuent en dents de scie, que celles-ci se succèdent toutes les 90 minutes (une heure et demie), que ce rythme est identique sur les trois courbes, mais avec un décalage d'une demi-heure. Il est vrai que les effectifs sont parfois trop faibles, à ce niveau de détail, pour que ce parallélisme soit tout-à-fait probant. Mais les identations sont suffisamment marquées sur la courbe du pontet 2 pour être significatives. Au moins celle de 19 heures, cette heure apparaissant comme une heure idéale de sortie, confirmation en étant donnée par la courbe du pontet 1 à une demi-heure près (2).

(1) Voir dans ce même cahier l'article de François Kouakou Nguessan : « Les maquis d'Abidjan. Nourritures du terroir et fraternité citadine ou la conscience de classe autour d'un foutou d'igname ».

(2) Tout de même, en dépit des exigences de la crédibilité statistique, on est en droit de se demander si les particularités plus ténues des trois courbes n'indiquent pas quelques réalités. Les intervalles de 90 minutes font penser aux horaires d'une salle de cinéma. L'avance systématique (une demi-heure) de la courbe 1 sur la courbe 2 ne reflèterait-elle pas le décalage des horaires de deux salles ? La plus grande régularité de la courbe 1 (indentations plus fondues) ne serait-elle pas la traduction d'une plus grande diversité des objectifs offerts dans le cœur de la ville (où conduit le pontet 1) ?

On remarquera aussi que la courbe 3 totalise un nombre de passages masculins (pour la journée entière) à peine équivalent au flux féminin, donc beaucoup moins massif que sur les deux autres passerelles. Cela peut s'expliquer ainsi : ce pontet plutôt nord-sud draîne probablement plus loin et plus fort la population féminine du nord d'Adjamé et du quartier d'Agban — qui ne disposent pas de marchés — qu'il ne le fait de la population masculine qui, elle, trouve à faible distance un important nœud de lignes d'autobus urbains (près de la gare routière). Il n'y a guère que les employés du Plateau qui trouvent intérêt à ce pontet piétonnier, comme en témoignent à la fois l'heure relativement tardive (après 7 heures) du maximum matinal, les retours de midi, le nouveau maximum de 14 heures, mais aussi le fort pourcentage de tenues « fonctionnaire » à toutes ces heures.

Un retour en arrière, ici, s'impose. On a déjà vu que, globalement, les passages féminins sur les trois passerelles sont plus de deux fois moins nombreux que les passages masculins. On a également constaté que l'essentiel des déplacements féminins se situaient dans la matinée. En soirée ils sont réduits à peu de chose, sans néanmoins paraître frappés d'un véritable interdit — ce détail est important. En face de cela, les hommes semblent être presque tous non seulement sortis, mais hors de leur quartier : si l'on additionne, par exemple entre 19 heures et 21 heures, ceux qui viennent de sortir à ceux qui ne sont pas encore rentrés, on obtient des scores largement supérieurs aux effectifs de la grande migration matinale de six à huit.

Mais il faut, bien sûr, nuancer. En rappelant d'abord que le flux matinal laisse dans le quartier, en l'occurence Attiékoubé, une grande partie de la population active (une bonne part de celle qui relève du secteur informel et du chômage), tandis que les flux du soir intéressent tout le monde. En précisant ensuite que l'enquête, qui ne porte que sur des mouvements piétons, a très certainement capté davantage de déplacements de loisir (en proportion de leur masse totale) que de déplacements de travail, plus largement motorisés. En soulignant enfin, à propos de la comparaison hommes/femmes, que l'enquête n'épuise pas toutes les formes de sorties : en ne retenant, par définition, que des déplacements hors de murs (outre-ravins), elle minimise la mobilité féminine qui s'exerce avant tout à l'échelle et dans le cadre du quartier.

La convivialité du soir

Personne ne pourrait prétendre, en effet, que les rues et carrefours d'Abidjan sont, aux premières heures du soir, dépourvues d'éléments féminins. Comment se comprendrait, sans cela, l'enveloppante atmosphère de ces lieux à ces heures, dont on peut dire qu'ils sont alors véritablement habités, vécus, occupés. Occupés effectivement dans la mesure où l'espace rue n'est plus — n'est jamais — une simple voie de passage, mais est surtout, le soir venu, un lieu où l'on s'installe. Pas pour la nuit (les dormeurs de la rue ne prennent place que plus tard), mais pour le principal rendez-vous social de la journée dans lequel se conjuguent le plaisir folâtre de ceux qui, sans hâte excessive, reviennent chez eux, et les espérances diffuses ou précises de ceux et de celles qui les guettent, les sollicitent ou, simplement, les accueillent au passage. Or, si ceux qui rentrent à ces heures sont, pour la plupart, des hommes, on sait bien que ce sont surtout des femmes qui détiennent les emplacements les plus disputés de l'espace public lorsque, par leurs soins, crépitent les allocos (1) et les ignames frits, grésillent les maïs braisés et crissent les oranges que l'on pèle (2).

Toutes les femmes ne sont pas commerçantes et tous les commerces du soir ne sont pas leur apanage. Parmi toutes les effluves nourricières qui saisissent le passant, l'une des plus fortes et des plus convaincantes s'échappe des braseros des marchands de viande, bœuf (zébu) ou mouton. Rien de commun, d'ailleurs, entre ces hommes du Sahel souvent taciturnes et la volière de « sœurs » ou de voisines qui, autour d'un tablier (3) de beignets, de mangues ou d'arachides, commentent bruyamment leur journée, « parlent » de leurs maris ou « fiancés » et interpellent joyeusement ceux des passants qu'elles reconnaissent. C'est l'heure des clins d'œil, des discours d'approche à verser au dossier de la grande compétition amoureuse. Il y a, bien sûr, d'autres discours et d'autres jeux. Par exemple le jeu de dames ou encore l'awalé (4), fréquents prétextes à de petits attroupements d'amateurs (toujours des hommes), d'autant plus qu'ils donnent parfois matière à des sortes de championnats de quartier (mais ils s'apprécient aussi en calmes tête-à-tête).

Sur le pas des portes

Tout cela se joue, se vit à la lumière des réverbères et des boutiques (évidemment ouvertes) ou bien, si l'on quitte l'avenue (et même sur celle-ci), à la lueur de lampes-tempête dont le pétrole brûlé contribue encore, avec les braises du charbon de bois, à « meubler » l'air du soir. C'est à ces heures-là que se vérifie le mieux la notion dite du « prolongement » de l'habitat. Car tous ces gens dans la rue ne sont généralement pas très éloignés, travailleurs en transit mis à part, de leur cour d'habitation ; laquelle, rappelons-le en passant, est également un espace collectif.

Au pire les commerçantes gagnent-elles un proche carrefour. Mais beaucoup d'entre elles se contentent de poser leur « tablier » au-devant de leur cour, ou traversent la rue pour faire corps avec une ou deux

(1) Allocos : rondelles de banane plantain frites dans l'huile de palme.

(2) Au couteau, en élice, et préalablement à leur mise en vente.

(3) Tablier : petite table basse servant d'éventaire.

(4) Awalé : jeu à douze trous et quarante huit billes ; les deux rangs de six trous (un rang par joueur) sont creusés dans le sol ou, mieux, dans une pièce de bois rectangulaire ; les billes sont empruntées à un arbre de la savane appelé « awalé » dont les graines sont rondes et grises ; le jeu fait appel aux facultés d'anticipation et de calcul mental rapide.

12. Jeunes marchandes d'« allocos » devant une cour

13. La bonne humeur d'une « mamy »

14. Barbier sans boutique et joueurs de dame

(Photos et légendes de Ph. HAERINGER)

voisines. Ceux ou celles qui ne commercent pas et qui, néanmoins, tirent leur chaise ou leur natte au dehors (ou s'en passent), partagent ces heures de détente entre une cour souvent surpeuplée (livrée aux ébats des très jeunes enfants, aux soins qu'on leur donne à ces heures, au repas des hommes qui rentrent, aux discussions domestiques) et le mouvement de la rue, plus ludique et plus imprévu (1).

4. La part de l'urbaniste

Il est probable que le lecteur soit, après ces quelques pages, partagé entre deux questions, ou plutôt entre deux centres d'intérêt. L'un est sans doute de nature anthropologique : comment aller plus loin dans l'analyse du temps quotidien? L'observation des flux sur quelques points de passage obligés fut l'occasion d'une sorte d'entrée en matière, d'un regard à la fois large et furtif. On éprouve le besoin de ne pas s'en tenir là. Mais c'est évidemment à de tout autres méthodes qu'il faut faire appel pour aller plus au fond. Je m'en suis expliqué ailleurs (2).

L'autre questionnement doit être d'ordre urbanistique. On peut en effet se demander s'il est possible et souhaitable de protéger ou renforcer dans la ville les cheminements « sauvages » du type de ceux qui viennent d'être décrits. Faut-il seulement les considérer comme des palliatifs du sous-équipement des quartiers où ils se développent, ou bien faut-il les regarder comme des apports originaux, comme un « plus » dont l'urbanisme officiel devrait s'inspirer? Je dirai qu'ils méritent d'être au moins regardés comme de précieux indicateurs des besoins de déplacement et des lignes de force qui, outre les circuits organisés (rues carrossables, transports en commun), relient parfois mystérieusement les quartiers d'une ville et leurs habitants. Quant à dire ce que la puissance publique devrait en conclure au niveau de son action, il me semble qu'il faille distinguer deux cas de figure.

Conjonctures

Si aucune perspective, aucun projet à court ou moyen terme de gros équipements ou de rénovation urbaine ne vient oblitérer les quartiers concernés tels qu'ils sont — et donc paralyser toute velléité d'intervention ponctuelle —, on peut souhaiter que les parcours piétonniers les plus fréquentés et les plus hasardeux reçoivent un certain appui technique. Je pense aux ravinements, aux montagnes d'immondices, aux passerelles acrobatiques, à l'obscurité totale les soirs sans lune... Une telle intervention serait à verser au dossier — peu fourni — du soutien public au « spontanéisme » populaire (3). Elle n'est guère envisageable, dans les grandes agglomérations, sans une politique de décentralisation : seule une autorité locale, exercée à l'échelle du quartier ou de l'arrondissement, peut ajuster sa lorgnette à ce niveau de détail (ou à ce qui ne peut manquer d'apparaître comme un niveau de détail du haut des ministères ou des préfectures). Il faut toutefois que cette autorité locale ne soit pas purement représentative. A cet égard, la réforme municipale intervenue à Abidjan à la fin de 1980 et qui aboutit à la constitution de

(1) Après les femmes et les hommes, on peut normalement s'attendre à ce que l'analyse se poursuive par le flux des enfants. Mais, l'enquête ayant eu lieu en dehors de la période scolaire, les courbes concernant les enfants n'appellent pas grand commentaire. On s'aperçoit sans surprise qu'elles reproduisent assez fidèlement — mais avec des effectifs deux fois plus faibles — les courbes féminines, du moins celles qui témoignent de l'activité de marché (passerelles 1 et 3) ; mais le parallélisme n'est parfait que sur la première passerelle. Une petite retouche, sensible sur la courbe retour (sens Pélieuville-Attiékoubé), semble emprunter à la courbe masculine : il s'agit d'une petite pointe à 19 heures qui, faisant écho au flot des retours masculins à cette heure, pourrait indiquer une certaine participation enfantine aux activités professionnelles des hommes, évidemment hors du secteur salarial.

Sur la passerelle 3, on peut remarquer un flux par à-coups, comme s'il s'agissait de volées de moineaux, et qui suggère davantage des errances joueuses qu'un accompagnement des mouvements féminins en direction des marchés. Les ménagères solliciteraient-elles moins l'aide des enfants lorsque le lieu de leurs emplettes est proche ? Le ravin enjambé par la passerelle 3 n'est qu'un obstacle accidentel, une grosse ornière qui ne rompt pas la continuité des quartiers comme le fait la large dépression d'Attiékoubé. Les jeux des enfants n'y rencontrent pas le même effet de frontière.

Les diagrammes de la passerelle 2 paraissent tout à fait atones. A bien y regarder, toutefois, on y trouve, écrasés, les rythmes des diagrammes féminins correspondants, sauf quelques anomalies comme d'étranges retours à 14 heures. Les effectifs sont bien trop faibles pour qu'on en tire des conclusions.

(2) Dans ce même cahier : « Trois citadins jour après jour. Un ébrié, un baoulé et un mossi dans la compétition abidjanaise », et sous un angle plus théorique dans la revue Projet, numéro spécial sur l'explosion urbaine du tiers-monde (février 1982) : « Une anthropologie du geste. Pour une exploration thématique de la vie citadine en Afrique noire » (pp. 242-250).

(3) Selon une expression sans doute peu heureuse, mais utilisée, et qui fait pendant au « volontarisme » d'État dans une opposition très clairement perçue sur le terrain des villes tropicales. Cf. Marc Vernière « Volontarisme d'État et spontanéisme populaire dans l'urbanisation du tiers-monde » (EPHE, 1973), édité en 1977 sous le titre « Dakar et son double Dagoudane-Pikine » (Mémoires de la section de géographie, Bibliothèque nationale, 278 p.).

municipalités électives (avec une réelle pluralité des candidatures et une authentique campagne) dans tous les grands quartiers — dont Attiékoubé et Adjamé — crée indubitablement des conditions favorables à une meilleure écoute des problèmes de la quotidienneté locale.

Mais il se trouve que le ravin d'Attiékoubé et les quartiers qu'il sépare relèvent d'un deuxième cas de figure. Comme je l'ai déjà évoqué au début de cette étude, tout le secteur est impliqué dans un vaste projet de restructuration, lequel est motivé à la fois par le délabrement de Pélieuville (d'où un programme de réhabilitation pris en charge par la Banque mondiale) et par l'évolution générale de l'agglomération qui fait du secteur d'Adjamé le lieu de convergence des principales voies de liaison est-ouest et nord-sud du proche avenir. Un important ouvrage de franchissement de la baie du Banco doit, en particulier, aboutir au franchissement du ravin lui-même, certes plus au sud que nos pontets. Mais le grand échangeur, dit d'Attiékoubé, qui en résultera va sans aucun doute profondément modifier les circulations primaires et secondaires de tout le secteur. Au nord de cet échangeur, la circulation nord-sud ne devrait plus emprunter le cours du ravin, mais se déporter sur la rive lagunaire, le long de la baie du Banco, contournant donc Attiékoubé. L'effet de coupure qu'exerce actuellement le ravin avec sa fonction de voie de « dégagement » pour poids-lourds pourrait donc en être atténué. Le ravin redeviendrait disponible pour un vrai rôle de desserte de l'habitat. Les bus urbains n'auront alors plus de raison de ne pas y établir des lignes.

Autrement dit, les cheminements piétonniers ont toutes les chances d'être complètement détournés de leurs sentiers actuels, à la fois parce que certains de leurs points d'aboutissement (par exemple les stations de bus) auront changé d'emplacement, et parce que de nouvelles rues mieux équipées s'offriront au choix des habitants de Pélieuville et de ceux qui, venant d'Attiékoubé, continueront de traverser ce quartier à pied. Les raisons de traverser Pélieuville à pied resteront nombreuses : le grand marché d'Adjamé ne semble pas menacé dans l'immédiat ; le projet de métro nord-sud, se calquant sur le trajet ferroviaire actuel, conservera à l'axe médian d'Adjamé sa fonction de liaison avec les zones d'emploi du Plateau et de l'île de Petit-Bassam ; l'autre projet-phare touchant Adjamé, à savoir celui de la « voie triomphale », également axiale, autour de laquelle s'organisera et commence de s'organiser — par anticipation — l'expansion de la fonction administrative vers le nord, créera de nouveaux points de convergence (emplois et services) accessibles aux piétons d'Attiékoubé.

On pourrait allonger la liste des « événements » susceptibles de modifier les circulations piétonnières dans ce secteur « trop » central dans une ville « trop » encline à se remettre sans cesse en chantier. Devant ces perspectives, on est d'abord tenté de douter que tous ces beaux projets voient le jour dans les court ou moyen termes dans lesquels les documents officiels les situent. Il est un fait que plusieurs d'entre eux (la rénovation de Pélieuville, la voie triomphale) font parler d'eux depuis longtemps, et que le délabrement d'Attiékoubé, de Pélieuville et d'Adjamé prend l'apparence de l'immuable, semblant appartenir pour toujours à l'immense « misère » urbaine du monde tropical — et de quelques autres mondes. La courte et fulgurante histoire d'Abidjan, pourtant, montre bien que les bulldozers et les tracto-pelles finissent toujours par arriver, et qu'alors la noria est inlassable (1).

Les piétons dans la ville

Si, par hypothèse, on fait le pari de l'optimisme, c'est-à-dire si l'on se place dans le cadre d'un urbanisme actif et globalisant — par opposition à l'hypothèse précédente d'un urbanisme d'entretien et d'intervention ponctuelle — on peut se demander s'il convient encore de retenir et d'intégrer la notion de cheminement piétonnier. Celle-ci n'est pas étrangère aux pratiques de l'urbanisme moderne. On en voit couramment l'application sous deux formes.

La première est celle des allées et placettes que l'on dessine au cœur d'une « unité de voisinage », ce qui n'est pratiquement réalisé, à Abidjan, que dans le cadre d'ensembles immobiliers intégrés. Le bien-fondé de cette recette paraît indiscutable bien qu'en réalité l'on soit parfois amené à se demander, dans une ville comme Abidjan, si l'intention de l'urbaniste trouve un véritable écho au niveau des usagers. Les placettes piétonnes ne polarisent pas grand-chose. Les rues carrossables restent fortement aimantées. Quoi qu'il en soit, la desserte piétonnière d'une unité de voisinage ne peut guère nous éclairer quant aux cheminements transversaux qui nous occupent. C'est autre chose.

Le deuxième exemple d'urbanisme piétonnier observable à Abidjan est davantage apparenté à notre sujet. Il se situe à la même échelle puisqu'il consiste en équipements d'accompagnement liés aux grands ouvrages de voirie urbaine : voies rapides, ponts, échangeurs. Un souci évident (mais pas tou-

(1) Une restructuration de Pélieuville eut bien lieu il y a deux ou trois ans, mais je ne puis en témoigner avec précision. Les autres programmes attendent encore.

jours pris en compte) de protection du piéton et du cycliste conduit à la construction de pistes séparées, de passerelles, etc. On peut dire qu'on se trouve en présence d'une version bétonnée, carcérale, du trottoir.

Parfois, l'automobiliste riverain lui-même, si riverains il y a, appelle protection, et ce sont alors des contre-allées, quelquefois pourvues de trottoirs. L'étau, pour le piéton, se desserre quelque peu. Mais cela va encore mieux lorsque l'urbaniste décide de sortir de l'épure pour créer hors du lit de la voie rapide, à quelque distance, une voie bis pour une circulation banale, au contact du tissu urbain (1) ; une voie où peuvent cœxister piétons, cyclistes et automobilistes, mais aussi les pousseurs de charrettes, les porteurs d'eau, les portefaix de toute espèce ; une rue où l'on peut s'arrêter, que l'on peut traverser, au bord de laquelle peuvent se « poser » les « tabliers » d'oranges ou d'arachides et fumer les braseros ; une rue sur les rives de laquelle peuvent s'ouvrir écoles ou dispensaires, mais aussi la boutique du « Bon docteur des montres », le salon du coiffeur « Azazou » ou l'église des Séraphins.

La question qui se pose à présent est celle-ci : serait-il avantageux pour les usagers que l'urbaniste aille encore plus loin, c'est-à-dire qu'après avoir doublé la voie rapide d'une voie banale (de desserte), il double la voie banale d'une voie exclusivement piétonnière ? Il y a gros à parier que celle-ci resterait peu prisée à moins d'une saturation de la première. Il est vrai que la notion de saturation, en ce domaine, est délicate à préciser. A partir de quel seuil les coureurs de fond du pointage (à l'usine), du menu profit (de subsistance) ou de l'approvisionnement domestique opteraient-ils pour le parcours le plus efficace en renonçant au plus ludique ?

Sophistication ?

Replaçons-nous, pour finir, dans le cadre de la présente enquête. Les cheminements observés n'ont pas pour fonction de doubler une voie automobile, mais de corriger l'inadéquation du réseau des voies existantes. Le problème posé aux piétons d'Attiékoubé n'est pas d'éviter la compagnie des véhicules motorisés, mais de se diriger dans des directions que les pouvoirs publics n'ont pas songé ou pas pu matérialiser, ou dont le tracé est incomplet. Peut-être le lecteur de ce texte comme son auteur aura-t-il cru trouver une vertu spécifique à ces flux exclusivement piétonniers. Mais le ressort du phénomène ne se situe manifestement pas là. Si l'on s'en tient à la nature des faits, il suffira à l'urbaniste de prévoir, à l'occasion du remodelage de ce secteur de la ville, les voies susceptibles de répondre aux principaux besoins de circuler, qu'elles soient piétonnières ou non, pourvu qu'elles conduisent où les gens doivent se rendre.

Rien ne permet de penser, à travers les cas étudiés, que les piétons souhaitent rester entre piétons. Rien n'interdit non plus, pourtant, de songer à sortir des recettes classiques de l'urbanisme voyer et de tenter ou de proposer des innovations. Des voies de liaison piétonnières, éventuellement cyclables, pourraient contribuer à atténuer nombre de problèmes propres aux villes surpeuplées. Expérimentées dans quelques pays avancés, comment de telles solutions n'intéresseraient-elles pas, a fortiori, des pays où les citadins savent encore marcher ? L'effet d'enfermement, de couloir, évoqué plus haut à propos des voies rapides, peut être facilement évité lorsqu'il s'agit de traverser un tissu urbain banal où l'exubérance de l'artisanat et du petit commerce pourra s'exprimer sans entrave.

Il ne faut pas se cacher, toutefois, que l'adoption du principe de la voie piétonnière se heurte à bien des obstacles, qui sont de tous ordres : type de parcellaire, droit des riverains, police urbaine, sécurité (accès des services de secours), etc. Certains trouveront que, psychologiquement et administrativement, la voie piétonnière est une solution beaucoup trop sophistiquée. Ce qui revient à constater que la chose la plus simple peut devenir, lorsqu'elle passe de l'inconscient au conscient, du « spontané » au « volontaire », la chose la plus complexe du monde.

Manuscrit reçu au Service des Éditions de l'O.R.S.T.O.M. le 27 septembre 1983

(1) C'est le cas du boulevard du Gabon qui, à quatre-vingt mètres de distance, double la voie rapide Giscard d'Estaing.