

Territoires urbains et espace public à Abidjan

**Quand gestion urbaine
et revendications citadines composent...**

Dominique COURET

L'hypothèse posée est celle d'une société ivoirienne en crise, d'un champ social en effervescence... A ce terme de crise, évoquant une transformation brutale plus subie que gérée et en liaison avec un « drame » économique, d'aucuns préféreront les termes d'ajustement ou de recomposition... Le terme d'ajustement évoque une adaptation plus qu'une modification profonde, celui de recomposition véhicule l'idée d'une transformation importante et durable... Quoi qu'il en soit c'est bien l'évolution des rapports entre acteurs sociaux qui est au centre du débat. On se propose ici de rechercher les signes de cette transformation au sein d'un lieu d'inscription particulier : les espaces publics de la ville d'Abidjan.

Abidjan est un lieu privilégié pour l'observation d'une société ivoirienne en devenir

Un premier choix a été fait : celui d'aborder les transformations de la société ivoirienne à partir d'un lieu géographique qui n'est pas neutre, celui de la centralité urbaine ivoirienne.

Il s'agit d'exploiter la valeur particulière d'Abidjan en tant que grande ville et celle de son édification en tant qu'élément-clé dans la construction du pays même. Abidjan est en effet le lieu premier et privilégié de projection matérielle d'un urbanisme technocratique, systématisé et promo-

tionnel, correspondant au mythe et à l'idéologie d'une société « moderne » chers à l'État ivoirien et à son premier Président. Elle est la « vitrine » de l'édification d'une société ivoirienne moderne, là où les signes du « Progrès » sont les plus lisibles dans le paysage, l'expression d'un projet total de réalisation d'une société nouvelle.

Selon cette optique, trois urgences ont prévalu dans l'édification de cette ville : celle de l'organisation industrielle, celle de la planification globale et celle du logement. La première fonction d'Abidjan est d'être le réceptacle de moyens de production et de produits de la croissance économique nationale d'une part ; le lieu de résidence de l'appareil d'encadrement étatique d'autre part. C'est d'abord autour de la promotion de la valeur d'échange des objets urbains que la ville se structure : espaces achetés et vendus, consommation des biens et des produits, des lieux et des signes. L'urbanisme fonctionnel est de rigueur : à chaque zone sa fonction, à chaque catégorie sociale son habitat. De grands équipements urbains et aménagements de prestige sont planifiés et en partie réalisés. Les migrants affluent vers la ville avec pour espoir l'accession à un travail, à de nouveaux revenus économiques et pour désir celui de nouvelles consommations...

Cette ville possède cependant une autre fonction générée par sa naissance mais qui s'amplifie avec sa croissance et le temps : celle d'un lieu de vie dont les habitants ne peuvent être seulement considérés comme des éléments du système de production économique. Ils sont aussi des acteurs ayant une pratique sociale, revendiquant des droits (« droit au travail et au logement mais aussi droit à l'éducation, à la santé, à l'usage plein et entier des temps et des lieux » H. Lefebvre, 1972). L'expression de ces revendications traduit un rapport à la ville qui ne repose pas exclusivement sur la valeur économique d'échange mais aussi sur une valeur plus large d'usage (telle que la présente H. Lefebvre).

La reconnaissance de ces droits, devenant peu à peu coutumiers avant de s'inscrire dans des codes formalisés, a été posée, dans le contexte des villes européennes, comme l'aboutissement à une société urbaine idéale (H. Lefebvre). Société où l'échange serait dégagé de la valeur d'échange, corollaire d'une maîtrise économique enfin acquise, étape suivant celle d'une cité uniquement issue du double processus industrialisation-urbanisation... La formalisation des rapports sociaux autour de l'échange économique, l'émergence de revendications d'usage, de droit à la ville, et leur intégration à la politique urbaine, sont ainsi autant d'indicateurs précieux pour évaluer l'évolution d'une forme et d'une sociétés urbaines.

L'appréhension de ces indicateurs apparaît d'autant plus cruciale, dans le cas d'Abidjan, que les fondements du développement urbain et plus globalement de la Côte-d'Ivoire sont remis en question par le blocage de l'essor économique des années 80 au début des années 90. Ainsi, dans le cadre de la ville, le projet d'État d'un logement moderne pour tous a été

fortement freiné dans ses réalisations. L'inégalité sociale dans l'accès au logement se matérialise ainsi de fait entre les bénéficiaires des opérations immobilières subventionnées par l'État (bourgeoisie moyenne et cadres administratifs) et les autres (Ph. Antoine, A. Dubresson, A. Manou-Savina, 1987). Les quartiers d'habitat hors normes, toujours appréhendés comme une solution provisoire, s'avèrent légitimés par leur pérennité. Un modèle d'habitat non étatique se développe, celui de la cour commune. Le sol urbain acquiert une valeur économique et la spéculation foncière devient une réalité qui place l'accès à la propriété au-delà des possibilités d'une majorité d'urbains. Les retards dans les grands aménagements urbains (ponts, voie triomphale, réseau d'égout) ont peu à peu entériné les limites matérielles de la planification urbaine globale. Enfin, le plafonnement de l'essor économique ne permet pas l'accroissement des possibilités d'emplois et au contraire celles-ci s'amenuisent. Tous ces facteurs s'ajoutent au maintien de normes urbanistiques coûteuses pour aggraver l'inégalité dans l'accès aux avantages urbains et accentuer la fragmentation sociale de la ville.

La ville d'Abidjan est par ailleurs une cité ethniquement diverse, foncièrement cosmopolite et ce dès les premiers temps. En 1955, la population ivoirienne ne représente que 49 % de la population de la ville, les Africains des pays autres en représentent 44 % et les non Africains 7 %. En 1988, ces Africains des autres pays participent encore pour 37,5 % au peuplement, contre 61,5 % pour la population ivoirienne...¹ La forte présence d'étrangers, principalement en provenance des pays limitrophes (Burkina, Mali, Ghana, Bénin) n'est pas un phénomène récent ou recrudescant. On ne dispose pas de données pour la période 1988-1995 mais la comparaison des chiffres des recensements successifs tend à mettre en valeur, au contraire, une lente diminution de la part des étrangers dans la

1.

Recensements Nationaux	1955	1975	1988
Groupe Akan	26,5 %	29,6 %	29,35 %
Groupe Krou	10,1 %	13,0 %	12,35 %
Groupe Mandé Du Nord	5,4 %	7,4 %	10,23 %
Groupe Mandé Du Sud	4,0 %	4,4 %	4,83 %
Groupe Voltaïque	3,0 %	3,6 %	4,73 %
Naturalisés et non précisés	—	0,9 %	0,84 %
Total Ivoiriens	49,0 %	58,9 %	61,5 %
Autres Africains	44,2 %	37,5 %	36,51 %
Autres Non Africains	6,7 %	2,65 %	1,15 %

* Pour 1955, la répartition entre les différents groupes fournie par le recensement a été réajustée par Antoine Ph. et Herry Cl. afin de permettre la comparaison avec le recensement suivant (Ph. Antoine et Cl. Herry (1983).

croissance démographique de la ville. Depuis toujours donc, ces derniers ont fait partie du paysage de la ville, investissant tout à la fois les marges urbaines où ils édifient plutôt des campements que de véritables quartiers, et les petites activités urbaines ou sulbalternes (manœuvres d'entreprise) puis les emplois de boy et de gardiens. Ainsi en 1978, ils représentent 34 % de la population de la ville où ils se situent préférentiellement dans l'habitat évolutif et l'habitat sommaire dont ils constituent respectivement 41 % et 80 % de la population². De même en 1975 occupent-ils 71 % des activités non sédentaires exercées dans la rue, contre 29 % seulement pour les Ivoiriens³.

Enfin Abidjan est une cité « jeune » dont la population est passée de 17 000 habitants dans les années 1930 à plus de 2 millions dans les années 1990 (Ph. Antoine et Cl. Herry, 1983). De 1950 à la fin des années 1970, son rythme de croissance a été de 10 % par an (contre 7 % pour les autres centres urbains ivoiriens, Ph. Antoine et B. Zanou, 1994)⁴. Ce n'est que dans les années 1980 que l'on observe un ralentissement de la croissance démographique de la ville⁵. En liaison avec la crise économique, les migrants tendent à se diriger bien plus vers les villes de l'intérieur qui enregistrent une croissance supérieure à celle d'Abidjan qui, pour la plus grande part, provient alors du croît naturel⁶. En soixante ans le profil de la population abidjanaise a certes évolué, mais le personnage urbain du jeune migrant masculin et célibataire autrefois si caractéristique s'efface seulement aujourd'hui au profit de lignées familiales comprenant trois générations, des grands-parents venus encore en leur temps du village, aux petits-enfants nés et élevés en ville par des parents dont la jeunesse fût aussi essentiellement abidjanaise...⁷

2. Ph. Antoine, A. Dubresson, A. Manou-Savina (1987), données fournies par Ph. Antoine et Cl. Herry (1983).

3. A. Touré (1985), données issues du recensement national de 1975.

4. En 1978, on évalue l'accroissement total de la ville à 10,9 % par an, dont 4,1 % pour l'accroissement naturel et 6,8 % pour l'accroissement migratoire. Cf. Ph. Antoine et B. Zanou, 1994.

5. En 1988 (Recensement National), on évalue l'accroissement total de la ville à 4,3 % par an, dont 3,5 % pour l'accroissement naturel et 0,8 % pour l'accroissement migratoire. Cf. Ph. Antoine et B. Zanou (1994).

6. Sur la période intercensitaire (1976-88), les taux de croissance sont les suivants : Abidjan 4,3 %, Yamoussoukro 8,4 %, Korhogo 7 %. Cf. Ph. Antoine et B. Zanou (1994).

7. Alors que le rapport de masculinité dans la classe des moins de 15 ans et plus de 55 ans tend à s'équilibrer à partir de 1975, il continue à baisser pour la classe des 15-54 ans jusqu'en 1988.

Rapport de Masculinité	moins de 15 ans	15 à 54 ans	55 ans et plus
Recensement 1955	105	158	196
Recensement 1975	93,3	142	152
Recensement 1988	93,1	115	154

Trois faits actuels majeurs interviennent pour former la nouvelle donne du développement d'Abidjan :

- La croissance de la population d'Abidjan a atteint un seuil (durable ?) et se ralentit, ce au profit des villes secondaires⁸. La part à venir des migrants récents dans les effectifs de la population abidjanaise est donc amenée à diminuer, celles des originaires de la ville à s'accroître.

- L'État tend à se désengager de son rôle d'opérateur principal de la gestion et de l'aménagement de la ville. Ce mouvement a été amorcé avec la création en 1980 de dix communes politiquement autonomes (représentants élus). Il s'est poursuivi avec la privatisation des instituts de gestion des grands équipements tels que ceux de distribution d'électricité et d'eau, le téléphone... Enfin on voit poindre au travers du volet « récupération des coûts » des nouveaux projets d'amélioration de l'habitat, l'acceptation (forcée ?) des directives d'opérateurs du développement urbain non institutionnels et/ou extérieurs, en liaison avec la politique des grands bailleurs de fonds internationaux.

- La dévaluation du franc CFA a été réalisée au début de l'année 1994. Elle est l'instrument choisi pour une relance de l'activité économique de la région ouest-africaine. Elle est pressentie en Côte-d'Ivoire comme le moyen de relancer le développement agricole et industriel local sur les bases d'un financement par l'initiative privée.

Ces deux derniers faits, désengagement de l'État et dévaluation du franc CFA, tendent à renforcer, déjà sur le court terme, le poids de la valeur marchande dans l'édification des rapports sociaux et l'intégration des hommes au sein de la ville. Ce n'est donc pas un changement d'appréhension de la valeur d'échange qui a été négocié mais le désengagement financier de l'État et la promotion d'autres acteurs économiques.

Que voit-on alors transparaître au travers de la pratique sociale de la ville et dans la réalité quotidienne de la vie urbaine ? Quels sont les fondements actuels des rapports sociaux à l'intérieur de la cité ? Y a-t-il émergence de revendications nouvelles et que signifient-elles du point de vue de l'intégration des citoyens à la politique de la ville ?

8. Cf. Zanou B. et Antoine Ph. (1994), p. 21, tableau 1 : Taux de croissance démographique annuel par période

	1936/55	1955/63	1963/75	1975/84	1984/88
Ville coloniale :					
Plateau, Adjamé, Treichville	9,7 %	7,5 %	2,3 %	0,8 %	2,9 %
Ville portuaire :					
Koumassi, Marcory, Attiécoubé, Cocody	-	18 %	14,5 %	2,8 %	3,8 %
Nouveau périmètre : Abobo, Yopougon	-	n.m.	21 %	12,2 %	4,5 %
Ensemble de la ville d'Abidjan	10,8 %	11,5 %	10,6 %	6,1 %	4 %

L'espace public en ville : un lieu majeur de vie urbaine

Pour aborder ces questions, l'espace public, au sens de l'espace urbain extérieur à celui du logement et de l'entreprise, semble un lieu privilégié d'observation des rapports sociaux en milieu urbain. C'est là que la ville est collective, là où s'entrecroisent de multiples usages, là où se rencontrent de multiples fonctions, bref, là où se trouve une bonne part de la vie quotidienne propre à la cité. Un constat peut être fait à Abidjan, cet espace public est principalement utilisé, parcouru et investi par le populaire : ceux qui, faute de voiture personnelle, marchent et prennent les transports collectifs ; ceux qui, faute des moyens d'une grande mobilité, achètent et consomment à proximité, vivent leurs loisirs dans le voisinage ; ceux qui, faute de revenus suffisants, ne trouvent pas à loger à proximité de leur lieu de travail, ceux dont la source de revenu, le lieu de travail, se situent dans cet espace public même, au final les citadins les moins intégrés, les plus défavorisés au sein du projet de ville globale et les plus marginalisés par le renforcement du rôle de la valeur d'échange.

Une telle définition réfère à un présupposé, la valeur particulière du lieu public dans le mythe fondateur de la ville. Il est le lieu majeur d'expression d'une vie urbaine, l'espace collectif d'une démocratie au quotidien tel l'Agora d'Athènes, espace vide de propriété individuelle mais lieu d'exercice public et symbolique du pouvoir démocratique. Dans la lointaine et exotique Athènes, le droit à la parole était cependant réservé aux citadins ayant le statut de citoyens, ce qui excluait du « pouvoir de cité » : femmes, esclaves et étrangers.

Quels sont donc les acteurs urbains qui, aujourd'hui à Abidjan, accèdent à un tel droit sur la scène des espaces publics abidjanais ? Quels sont donc les objets de leurs revendications ? Les principaux animateurs de ce territoire collectif sont-ils sans maîtrise réelle sur sa construction, son aménagement et sa gestion ?

Quand les conflits d'usage de l'espace public sont déclarés sur la place publique

C'est par l'analyse de la presse que l'on a choisi de repérer les usages, les fonctions et les éléments de la vie quotidienne attachés à ce territoire collectif. Il s'agit de faits perçus comme suffisamment importants pour susciter l'intérêt journalistique : simples dénonciations d'un état, protestations face à une situation inacceptable, chroniques des conflits ouverts...

Dans tous les cas, ces événements sont à interpréter comme le signe de « revendications »⁹ suffisamment formalisées pour émerger sur « la place publique ». L'interprétation politique ou simplement propre au journaliste ne gage pas toujours de la véracité des faits mais la source d'information est utile pour identifier ces revendications¹⁰. Il faut alors comprendre à qui ces revendications appartiennent, ce qui est mis en question et si elles correspondent à la conscience d'un droit légitime¹¹ à et sur la ville. Dans ce but, un relevé des divers événements ayant eu lieu autour de l'espace public a été fait sur la période des deux années 1992 et 1993¹².

Quatres sujets peuvent être dégagés de la chronique journalistique comme des thèmes-clés animant la préoccupation et l'action sociales et comme des révélateurs de l'intérêt porté par les Abidjanais à leur environnement urbain :

- une revendication constante pour une meilleure sécurité urbaine appuyée sur la dénonciation de nombreux lieux et causes d'insécurité ;
- des revendications sociales diverses autour de droits légitimes et insatisfaits de l'habitant urbain ;
- des conflits déclarés et des revendications économiques fortes autour de la valorisation et l'aménagement des espaces ouverts à l'usage public ;
- un mécontentement et des désaccords multiples fondateurs de nombreux conflits autour de la conception des transports urbains.

L'insécurité est un thème récurrent au sein de nombreux articles de la chronique journalistique. Dans quelques cas il s'agit du sujet central mais, en général, l'insécurité est évoquée en toile de fond. Un parallèle peut être fait avec le traitement similaire des problèmes d'insalubrité. Ces deux dysfonctionnements sont souvent décrits et décriés par la presse sans qu'ils soient attachés à des cas de conflits ou revendications bien définis. Au même titre que malversations, corruptions et conduites frauduleuses sont dénoncées comme les maux de la société, insécurité et insalubrité sont énoncées comme les grands maux de la ville.

9. Au sens de réclamation de ce que l'on considère comme un droit, comme un dû.

10. Deux journaux quotidiens principaux ont été consultés : *Fraternité-Matin* qui est le premier quotidien de Côte-d'Ivoire et le principal journal du parti au pouvoir (PDCI) ; *La Voie*, quotidien du principal parti d'opposition (FPI).

11. Légitime au sens de ce qui est juridiquement fondé, consacré par la loi ou reconnu conforme au droit et spécialement au droit naturel (distinct de légal).

12. Le matériel utilisé est une chronique journalistique depuis 1979 (création des communes en 1980) d'abord à partir du quotidien unique *Fraternité-Matin* puis, à partir de 1990, en intégrant des journaux d'opposition, principalement *La Voie*. La présente étude se limite d'une part au deux années 92 et 93, d'autre part à l'analyse des revendications exprimées.

Espaces et vie de quartiers : revendications sociales autour des droits de l'habitant urbain

Dans ce jeu d'articles s'expriment de façon beaucoup plus nette des revendications, dans le sens de réclamations autour de ce que l'on considère comme un droit sinon un dû. Ces cas se caractérisent tous par l'exposé d'une protestation face à un usage de l'espace au sein ou à proximité de zones à fonction de résidence. On peut ainsi les qualifier de revendications autour du droit de l'habitant. A l'analyse, elles s'avèrent se classer suivant des types des zones résidentielles bien différenciées.

Deux-Plateaux : les zones d'habitat de standing

– Tapages nocturnes : le « Vert Paradis », un enfer - Tapage nocturne aux Deux-Plateaux, voisinage gênant¹³

Ces deux articles traitent du désagrément causé aux résidents riverains par le tapage nocturne généré par des maquis, bars ou dancing, installés sur l'espace public et riverain dans le secteur des Deux-Plateaux. On y insiste sur la valeur résidentielle de la zone (quartier chic et cité SOGEFIHA¹⁴) et l'inefficacité de l'intervention des policiers tant que la mairie n'aura pas décidé d'un arrêté de fermeture.

Le secteur des Deux-Plateaux représente un bon exemple de zone où se sont développées, à partir des années 70, des opérations immobilières de bon et moyen standing suivant les normes élevées du modèle de l'habitat moderne abidjanais. Les résidents y sont aujourd'hui en majorité des propriétaires ou des locataires aux revenus stables qui ont choisi là un habitat répondant à certaines normes de confort et d'équipements de qualité. Le droit revendiqué est ici clair, celui de l'usage d'une tranquillité nocturne pour l'habitant face aux désagréments produits par une exploitation commerciale des espaces de proximité. Les moyens utilisés pour cela, tels qu'ils ont été répertoriés dans les articles, sont d'abord un recours aux autorités par une demande d'intervention au commissariat, puis une pétition ou visite en groupe au maire, enfin un avertissement par voie de presse.

13. T. Benoit, Tapages nocturnes : le « Vert Paradis », un enfer, *Fraternité-Matin* du 27.9.1993, p. 4.

14. La SOGEFIHA (Société de Gestion Financière de l'Habitat), est une des principales sociétés immobilières d'État, créée en 1963 et ayant pour objet le financement et la gestion de logements économiques en location simple.

Il s'agit donc d'une réclamation portant sur le respect de la notion urbanistique de zone résidentielle de qualité telle qu'elle a été définie dans le modèle urbanistique. Il semble donc exister un consensus social sur la légitimité d'une telle revendication qui correspond à une définition très moderne du quartier d'habitat, comme n'étant pas un lieu d'activités, et à une bonne connaissance des acteurs officiels à même d'intervenir (commissariat, mairie). Ceci est peut-être à rapprocher d'une identité locale correspondant aux caractéristiques tant sociales qu'économiques de la population résidente.

Niangon-Adjamé : les villages ébrié

– Le cimetière de Yopougon interdit aux morts.
Chronique d'un bras de fer¹⁵

Ici est relatée l'histoire d'un conflit entre la municipalité centrale et le village Niangon-Adjamé. Ce conflit a pour objet réel l'indemnisation des villageois suite à l'utilisation d'une partie des terres villageoises pour l'implantation du cimetière municipal de Yopougon. Si les indemnisations ont bien été réglées pour les terres cultivées ainsi que pour les bâtiments en 1987, rien n'a été versé pour la perte des terrains nus (182 ha soit 182 millions de francs). Une proposition de paiement, par tranche de 10 ha et selon les besoins en espace, fût faite mais les villageois ne l'ont pas acceptée. Depuis la situation restait non réglée tandis que le cimetière demeurait ouvert et utilisé en tant qu'équipement municipal. Deux fois déjà, les jeunes du village ont manifesté leur mécontentement en fermant le cimetière au public (février et septembre 90), obtenant du maire la promesse d'un règlement qui ne s'est toujours pas concrétisée. Dans le cadre du programme de la promotion économique des jeunes, le maire de Yopougon a utilisé une partie des terres réservées au cimetière, et encore libres, pour installer une exploitation avicole où une quinzaine de jeunes de la commune travaillent. Les jeunes du village s'opposent à cette décision. Ils occupent le cimetière en interdisant les inhumations et en menaçant d'en faire un cimetière privé. Ils refusent l'accès au projet avicole aux autres jeunes.

Le village ébrié est un type de quartier abidjanais très spécifique. Les Ébrié sont, avec les Attié, les premiers occupants du site de la ville. Abidjan s'est donc édifée en grande partie sur leur anciens terroirs. Aux premiers temps, il a été procédé à leur déplacement, afin de permettre la réalisation du plan urbain. Puis le territoire des villages a été respecté et

15. L. Kouassi, Le cimetière de Yopougon interdit aux morts. Chronique d'un bras de fer, Les Grandes Enquêtes, *Fraternité-Matin* du 15.1.1992, p. 15.

maintenu dans un statut de propriété coutumière en zone rurale. Ces villages n'ont donc pas bénéficié des équipements urbains (assainissement, bitumage des voies). Cependant les Ébrié ont largement participé au processus d'urbanisation, soit du fait de l'utilisation d'une partie de leurs terres pour le lotissement urbain, après exonération, soit par la vente spéculative des terres coutumières en lotissements clandestins. Ils ont ainsi été les premiers grands acteurs civils du marché spéculatif foncier. Aujourd'hui, les Ébrié continuent à développer la construction immobilière au sein des périmètres villageois actuels et vivent en grande partie de revenus locatifs. Cependant cette valorisation est surtout le fait des villages ébrié devenus centraux par rapport à la ville. En 1980, il existe 27 localités ébrié dans le périmètre de la ville (C. Terrier, 1994) dont beaucoup se localisent encore à la marge de l'extension urbaine. Le village Niangon-Adjamé en fait partie.

De cette position de premiers occupants, les Ébrié ont gardé un droit symbolique sur la ville d'Abidjan. Aux premières élections communales de 1980, on compte ainsi six Ébrié parmi les dix maires des communes d'Abidjan. Le maire d'Abidjan est aujourd'hui encore un Ébrié. Cependant si le sentiment d'un droit de premier occupant reste vivace leur poids démographique diminue : en 1955, ils représentent 6,8 % de la population de la ville (8 200), en 1975, 3,3 % (31 380) et en 1988, 2,5 % (48 174). Dans le conflit présent, le maire ne remet pas en cause le droit des villageois à une indemnité mais signale que l'État n'est plus aujourd'hui en mesure de payer. Les jeunes tendent à contester le pouvoir des aînés, les accusant de ne pas savoir faire valoir leurs droits. Quelles sont leurs doléances : un terrain pour la construction d'un nouveau village et son équipement avec un centre de santé, une école, un raccordement aux réseaux urbains d'électricité et d'eau ainsi qu'une aide aux jeunes pour la création d'activités. C'est tout à la fois une intégration à la ville, un droit de priorité dans l'aide au développement économique et un droit de parole au niveau de la société villageoise que ces jeunes Ébrié revendiquent. Rien n'est dit dans les journaux quant à la réponse faite à ces revendications. Il transparait cependant que le droit de propriété coutumière lié au statut des villageois n'est pas nié mais bien plutôt respecté. Il n'y a pas recours à une procédure de déguerpissement lorsque les jeunes prennent l'espace public « en otage ». Le maire de la ville d'Abidjan lui-même prend la parole et intervient en tant que médiateur.

Yopougon-SICOGI : les cités économiques– Méthodistes et riverains à Yopougon-Sicogi
Bras de fer pour une clôture¹⁶

Le litige met en scène une communauté de résidents face à un seul : la mission protestante. Les premiers défendent le droit de leurs enfants à une aire de jeux, la seconde son droit à investir et clôturer un espace qui lui a été légalement affecté. Les uns s'appuient sur un usage pérennisé par le temps et longtemps non remis en cause par le constructeur du quartier (opération immobilière de la SICOGI¹⁷). L'autre met en avant la légalité de sa revendication : elle dispose des autorisations administratives (arrêté du ministère de la Construction et de l'Urbanisme, lettre d'affectation de la SICOGI). On apprend aussi que le conflit n'est pas nouveau et que déjà « quelques années » auparavant, une tentative similaire de clôture de l'espace avait été tentée par le temple et empêchée par les riverains. Ces derniers revendiquent aujourd'hui non pas l'annulation de l'autorisation, mais bien plus le respect de normes posées en compromis lors de ce premier conflit et contenues dans l'arrêté d'affectation. Il s'agit de respecter une ouverture de 10 mètres devant les logements et de 2 mètres devant les parkings afin de maintenir des aires de jeux. Le sentiment de leur « bon droit » est illustré par leur intervention en force pour empêcher les travaux. Un tel cas fournit un bon exemple de reconnaissance d'un droit d'usage collectif, par les autorités d'aménagement de l'espace urbain, dans les périmètres d'opérations immobilières. Il faut ici noter que ces autorités ne sont pas municipales : dans la mesure où il s'agit du périmètre correspondant à une opération immobilière d'État, c'est la SICOGI et le ministère qui ont été sollicités pour trancher le débat.

Le quartier SICOGI de Yopougon est un exemple des quartiers dits d'habitat économique produits par les sociétés immobilières d'État de 1960 à 1980 afin de permettre l'accès des classes moyennes à l'habitat moderne. La construction de l'habitat dans ces quartiers a été largement subventionnée par l'État, puis l'accès à la propriété organisé à partir d'un système de location-vente sur le long terme. Ces zones d'habitat économique constituent 20 % du parc immobilier urbain et abritent aujourd'hui 24 % de la population d'Abidjan (estimations Ph. Antoine et B. Zanou 1994).

On pourrait penser alors que cet exemple de conflit négocié révèle la conscience claire des droits des résidents sur leur espace de voisinage et le

16. P.M. Abiali, Méthodistes et riverains à Yopougon-Sicogi. Bras de fer pour une clôture, *Fraternité-Matin* du 24.6.1993, p. 4.

17. La SICOGI : Société Ivoirienne de Construction et de Gestion Immobilière, créée en 1965 pour la construction d'ensembles de logements économiques et équipés, attribués en location, puis en location-vente aux populations de faibles revenus.

partage d'une conception commune de la fonction résidentielle entre les différents protagonistes. En fait il apparaît, après une rapide enquête sur le lieu que, d'une part, le temple cherche à clôturer cet espace pour délimiter la cour de l'école primaire située dans son périmètre et que, d'autre part, sur cet espace planifié en parking, différentes activités ont cours. Ainsi un maquis déploie ses tables sur un bon quart de l'espace restant, des vendeuses de repas s'y installent, le midi et le soir. Ce n'est donc pas une simple remise en cause d'un usage d'un espace de loisir qui a cours, mais bien une remise en question de la pérennité de plusieurs activités exploitant le site, tel qu'il existe. La négociation aboutit au respect d'un minimum d'espace fonctionnel pour chacun. On retrouve ici l'écho des observations réalisées en 1992 par K. Attahi, B. Loukou et B. Yao¹⁸ dans le cadre de leur étude de l'évolution des quartiers d'habitat économique d'Abidjan. Ils signalaient alors combien l'espace de voisinage ou de proximité devenait le lieu d'une multitude de petites activités économiques.

Mossikro-Attécoubé : les quartiers précaires

– Tra bi Célestin le Shérif de Mossikro - Floraison des comités de défense : l'échec de la politique de sécurité - Le comité de surveillance de Mossikro devant la justice. Les manigances de deux flics véreux¹⁹

Mossikro est un quartier précaire de la commune d'Attécoubé qui s'est édifié autour d'un campement déjà ancien de travailleurs burkinabè. Tra bi Célestin, d'origine gouro, est le responsable du comité de surveillance localement mis en place par les habitants afin de lutter contre une insécurité certaine dans ce quartier en marge de l'espace urbanisé. On reproche au comité d'avoir brutalisé un jeune commerçant du quartier rentrant chez lui tard dans la nuit. On s'inquiète en conséquence de la bonne « moralité » du comité et de son responsable. La raison du pugilat reste assez floue. On ne sait pas s'il s'agit d'une erreur sur la personne ou d'une bagarre suite au refus de ce jeune commerçant de payer sa cotisation. Après enquête, il apparaît que le pugilat entre les miliciens et le jeune commerçant est issu, d'une part, d'une divergence entre les intérêts des

18. K. Attahi, B. Loukou et B. Yao (1992), p. 65.

19. S.T. Senn, Tra bi Célestin le Shérif de Mossikro, *La Voie* n° 550 du 21.7.1993, p. 3.

S.T. Senn, Floraison des comités de défense : l'échec de la politique de sécurité, *La Voie* n° 551 du 22.7.1993, p. 4.

S.T. Senn - Le comité de surveillance de Mossikro devant la justice. Les manigances de deux flics véreux, *La Voie* n° 603 du 22.9.1993, p. 4.

propriétaires et des locataires, d'autre part, d'un désaccord sur la monétarisation de la fonction (« lorsque les gens sont bien chez eux ils ne veulent plus payer »). Avant, la garde était assurée par un collectif d'habitants, aujourd'hui les surveillants sont des locataires encadrés par un comité composé de propriétaires et payés à partir d'une cotisation organisée (obligatoire ?) des habitants.

L'insécurité apparaît, à l'observation, comme un problème majeur et prioritaire pour les habitants tant des quartiers récents et en marge de la ville que des quartiers sous-aménagés. De fait, il s'agit le plus souvent des quartiers dits précaires, c'est-à-dire des quartiers édifiés en marge de l'espace urbain légal sur des terrains non lotis et où la construction ne respecte pas les règles juridiques comme les normes techniques définissant l'habitat urbain. Ils ne bénéficient donc pas des grands équipements urbains et sont exclus du territoire officiel de la police urbaine. De nombreuses études ont décrit la solidité d'une dynamique locale de contrôle social qui a accompagné l'édification de ces quartiers et qui a généré un autre modèle original tant d'accès à l'habitat urbain que d'organisation sociale. Ainsi l'installation du nouveau venu ne se faisait jamais sans autorisation du ou des occupants déjà présents. L'autorité des notables locaux était au principe d'un contrôle social et communautaire. A ces structures communautaires correspondaient un mode d'extension de l'habitat qui aboutit à la constitution de cours communes où se côtoient « propriétaire », hébergés gratuits et locataires. Les comités de surveillance qui se sont mis en place à partir du début des années 1980, en réponse à un phénomène réel d'insécurité, sont aussi issus de ces structures communautaires.

Le fait nouveau, transcrit par le traitement journalistique de l'incident de Mossikro, est que ces pouvoirs communautaires sont présentés comme contestés. Dans l'esprit du journaliste, il n'est pas normal que la police soit confiée à une communauté civile. Faut-il y voir le signe d'un effritement de la légitimité des encadrements traditionnels ? S'agit-il d'une indication d'un passage de ces quartiers précaires à un statut de zones d'habitat urbain ? Ou bien le désaccord porte-t-il sur la monétarisation d'un service public et sur la captation de cette ressource par les notables ? Deux phénomènes certains et propres à l'évolution de ces quartiers peuvent être avancés et contribueraient à expliquer une éventuelle remise en question de l'autorité des premières communautés résidentes. En premier lieu, ces quartiers se caractérisent par une très forte croissance démographique. De 1985 à 1990, on y enregistre une croissance annuelle moyenne de 12 %, alors qu'elle est de 4 % pour l'ensemble de la ville de 1984 à 1988. Ils abritent ainsi en 1990 environ 380 000 habitants, soit 18 % de la population d'Abidjan²⁰. En second lieu, la population de ces quartiers a changé

20. Données issues de l'*Atlas des quartiers précaires d'Abidjan*, document AUA/DCGTx, Abidjan, 1992. Les quartiers précaires qui ont été soit restructurés soit éliminés entre 1985 et 1990 n'ont pas été pris en compte dans le calcul.

dans sa composition : la proportion d'Ivoiriens y est en forte augmentation (en 1978, 20 % des chefs de ménages y sont d'origine ivoirienne, en 1994, 40,3 %²¹).

Ces quatre exemples de dysfonctionnements dénoncés sont autant d'indicateurs d'un rapport apparemment différencié au quartier d'habitation. Dans la zone résidentielle des Deux-Plateaux, normes et règles de séparation des fonctions, propres à l'urbanisme moderne, semblent la référence partagée. Les revendications territoriales des jeunes du village de Niangon-Adjamé, témoignent de la permanence, au moins symbolique, de la légitimité du droit de primauté attaché à la propriété collective des autochtones. Au sein du lotissement économique de Yopougon SICOGLI, les habitants du quartier s'appuient sur leur statut de propriétaires individuels pour défendre leur droit d'usage des espaces de proximité. A Mossikro, ancien campement et quartier dit précaire, c'est l'autorité de la première communauté résidente qui est remise en question au travers de la fonction de sécurité.

Espaces urbains intermédiaires : encombrement et valorisation économique des lieux passants

On peut considérer l'espace ouvert à l'usage public comme la partie du domaine public non bâti, affectée à des usages publics. Il est donc défini *a priori* comme une propriété instituée de la municipalité centrale (espaces publics d'intérêt urbain) ou de la commune (espaces publics d'intérêt communal). Son affectation d'usage a été officiellement posée. Il s'agit généralement d'espaces réservés à la circulation piétonne et automobile, ou bien à l'emprise de grands équipements d'infrastructures (espaces sous lignes de haute tension, sous ponts et échangeurs, etc.).

21.

Nationalité du Chef de ménage dans les quartiers dits d'habitat sommaire (78) puis précaire (94)	1978	1993
Ivoirien	20 %	40,3 %
Africain non ivoirien	80 %	59,7 %
dont : Burkinabè	45 %	21 %
Malien	22,8 %	9,3 %

Sources : 1978, estimation du nombre de chefs de ménage à partir des données de Ph. Antoine et Cl. Herry, 1983 ; données 1993, Analyse des filières de production de terrains urbains et de logements, enquête DCGTx, 1994.

Pourtant une grande partie des articles de la chronique traitent des multiples conflits et désaccords autour de la valorisation commerciale de ces espaces. Du fait de leur nature passante ou de leur localisation particulière, il s'avèrent acquérir une valeur marchande recherchée et disputée. Ils sont le lieu de réalisation d'une multitude de petites activités, autrefois d'appoint ou le fait de jeunes célibataires, mais qui aujourd'hui, si elles ne génèrent toujours qu'un faible revenu, sont devenues la seule possibilité de rapport pour bon nombre de ménages urbains (Cl. Vidal et M. Le Pape, 1986). Le secteur des activités de rue est en effet celui qui connaît le plus fort accroissement au début des années 1990. Parallèlement, les secteurs traditionnellement réservés aux Ivoiriens sont en récession. Ainsi, non seulement la densité d'acteurs augmente en ces lieux, mais les Ivoiriens s'y trouvent-ils en concurrence directe avec les étrangers. Les activités de services aux personnes et situées sur les espaces ouverts à l'usage public sont effet depuis l'indépendance la spécialité des groupes ethniques étrangers et des femmes ivoiriennes. C'est parce que leur entrée dans le secteur moderne était limitée, sinon fermée, qu'ils se sont spécialisés dans les activités individuelles demandant un faible investissement matériel tout en assurant un rapport rapide...²²

Les articles qui se rapportent à ce thème peuvent être regroupés en deux ensembles : ceux qui traitent des déguerpissements de petits acteurs dispersés, ayant investi les trottoirs d'une rue, les abords d'un marché ou d'une gare routière de manière diffuse ; ceux qui réalisent la chronique de la résistance organisée d'acteurs groupés et solidaires dans leur conquête des espaces.

*Petits acteurs contre commerçants avec pignon sur rue :
le maire dans l'imasse*

L'opération de déguerpissement est quelque chose de spectaculaire : il s'agit d'une action de force souvent orchestrée par la police ou le person-

22.

Emplois Abidjan	% de croissance annuelle moyenne du secteur 1976-88	% de croissance annuelle moyenne du secteur 1988-90
Fonction Publique	4,2	- 0,4
Grands établissements	4,1	- 1,14
PME	11,5	6,2
Marchés	5,9	2,15
Rue	0,07	8,6
Employés de maison	4,5	7,05
Emplois ruraux	1,6	- 1,5
TOTAL emplois	6	2,8

Source données de base : Abidjan, perspectives à long terme, DCGTx, 1989.

nel municipal. Elle consiste à dégager l'espace public, c'est-à-dire à enlever toute installation de vente là où l'usage commercial n'a pas été planifié par les autorités. Les lieux principaux où interviennent ces déguerpissements sont les rues très passantes et les carrefours, les abords des marchés officiels. Tous ces endroits où la profusion de clients potentiels suscite le stationnement plus ou moins durable d'une multitude de vendeurs, de l'ambulant qui déambule à celui qui installe un kiosque, en passant par la vendeuse qui stationne en un lieu précis, étalant sa marchandise sur une petite bâche à même le sol... Le comportement usuel des responsables de la commune est de tolérer ces activités, voire de les réguler, en tout cas de les rentabiliser par le paiement d'une taxe journalière.

En 1992, de tels déguerpissements ont eu lieu dans différentes communes d'Abidjan. Généralement les déguerpis reconnaissent leur situation irrégulière et le droit d'action de la mairie, mais réclament une compensation : affectation d'une place en un autre site, indemnisation financière... Une vive polémique entoure presque toujours l'événement.

- La commune du Plateau agonise. Les résidents réagissent - Commerçants hors la loi, out ! - Déguerpissement au Plateau. Timide démarrage - Opération de déguerpissement des commerçants du Plateau. Un report qui surprend - Des commerçants offrent des fournitures aux élèves - Adjamé et Treichville. Déguerpissement des vendeurs de trottoirs ²³

Ces quatre articles font la chronique d'un déguerpissement annoncé mais négocié. Le premier pose le déguerpissement comme une nécessité pour la salubrité publique et pour la réhabilitation des fonctions premières et officielles du lieu. « Le trottoir n'est vraiment pas le lieu indiqué pour des transactions commerciales et le marché du Plateau est fait au départ pour la vente d'objets d'art. Il est devenu par la suite un marché de vivriers et, aujourd'hui, d'aucuns tendent à le transformer en marché de grossistes. » (*sic*, responsable de la voirie de la commune du Plateau). A cela s'ajoutent les vendeurs ambulants qui ont envahi les trottoirs et

23. La commune du Plateau agonise. Les résidents réagissent - Commerçants hors la loi, out !, *Fraternité-Matin* du 30.11.1992.

M. Badjime, Opération de déguerpissement des commerçants du Plateau. Un report qui surprend, *Fraternité-Matin* du 15.1.1992, p. 3.

G. Organ, Adjamé et Treichville. Déguerpissement des vendeurs de trottoirs, *Messenger de la semaine* du 5 au 12.11.1992, p. 5.

R. Krassault, Des commerçants offrent des fournitures aux élèves, *La Voie* n° 645 du 11.11.1993, p. 11.

J. Bary, Déguerpissement au Plateau. Timide démarrage, *Fraternité-Matin* du 1.12.1992, p. 3.

J. Bary, La commune du Plateau agonise : les résidents réagissent, *Fraternité-Matin* du 30.11.1992, p. 3.

gênent la circulation des piétons... On apprend aussi que parmi ces commerçants, les vendeurs de fournitures scolaires sont prêts à financer un aménagement fixe. Ils s'affirment particulièrement énervés d'être chassés à tout bout de champ alors qu'ils payent les taxes. On apprend aussi, à demi-mot, que des tentatives de déguerpissements ont déjà eu lieu. Nous sommes en janvier. L'article suivant date du mois de novembre de la même année, il indique qu'un don a été fait par ces vendeurs de fournitures scolaires aux élèves de la commune. Une revendication est alors exprimée : « les petits commerçants papetiers veulent être intégrés au marché du Plateau ». Une réponse par l'intermédiaire du premier adjoint au maire est donnée : « Parlant de la pagaille qui règne autour du marché (...) M. Mamadou Diaby a dit qu'elle n'existerait plus, les commerçants étant organisés en amicale ». Réponse un peu opaque mais que l'on comprend à la lumière des faits transmis dans le troisième article - *Déguerpissement du Plateau : timide démarrage*. Celui-ci date de début décembre, le déguerpissement annoncé en janvier s'effectue. On comprend alors que l'amicale des commerçants de fournitures scolaires a été créée dans l'année et que 163 commerçants recensés ont payé chacun 70 000 francs CFA à ce comité pour construire des étals rassemblés en un lieu baptisé « annexe du marché ». On comprend aussi que ces commerçants se sont appliqués à payer leur taxe toute l'année. On ne sait pas trop, par contre, si une négociation a eu lieu réellement ou s'il s'agit d'un accord tacite. Il apparaît cependant que malgré leurs protestations véhémentes, ils n'ont été que peu touchés par l'opération de déguerpissement, au contraire des vendeurs installés sur les trottoirs.

D'un côté, une mairie tient à exécuter une opération de déguerpissement, de l'autre des acteurs solidarisés par leur usage commun du lieu et leur communauté d'activité économique revendiquent un droit d'exploitation stabilisé, chose qu'ils négocient très stratégiquement.

- La commune du Plateau agonise. Les résidents réagissent - Commerçants hors la loi, out !

Ces deux articles qui paraissent avant et au moment du déguerpissement nous informent mieux sur les raisons de cette action. Les commerçants résidents du Plateau déplorent la prolifération du commerce de rue et le détournement de la fonction première du marché. Organisés en comité, ils revendiquent le droit à un vrai quartier des affaires. Pour cela, ils sollicitent la mairie du Plateau et son commissariat d'une part, la Sous-direction de l'hygiène et de la salubrité publique de la mairie centrale d'Abidjan, d'autre part... Ils proposent même d'apporter une contribution financière pour « voir leur commune réhabilitée ».

Le dernier article - *Commerçants hors la loi, out!*, permet de deviner un autre conflit latent, animant les rapports entre communes et municipi-

palité centrale, et basé sur la revendication de leur autorité respective en tant que gestionnaires de l'espace public. Cet article parle de l'arrêté municipal de 1961, toujours en vigueur, qui stipule que la vente est interdite sur la voie publique sauf autorisation spéciale délivrée par le maire lui-même et paiement d'une taxe forfaitaire mensuelle. Cette taxe représente une source de liquidité non négligeable pour les communes et explique les concessions faites aux petits commerçants de rue et de marché. La municipalité d'Abidjan est un niveau de responsabilité plus sensible aux préoccupations des acteurs économiques résidents qui s'organisent en groupements influents... Par ailleurs avec la mise en place des dix communes d'Abidjan en 1980, la limite posée entre les espaces qui relèvent de l'une ou de l'autre autorité permet la controverse. Où s'arrête donc l'espace public d'intérêt communal par rapport à celui d'intérêt urbain quand la frontière entre les deux est un simple trottoir ?²⁴ De telles histoires ou menaces de déguerpissements impliquant ces même types d'acteurs émaillent la chronique de plusieurs autres communes d'Abidjan (Adjamé, Treichville, Koumassi, Yopougon, Marcory).

Acteurs solidaires contre pouvoirs urbains

– Marché de Port-Bouët II (Yopougon). Bras de fer Mairie-commerçants²⁵

Ici, le pouvoir des utilisateurs illégaux de l'espace public est suffisamment fort pour imposer leur propre conception de l'aménagement des services aux usagers. Voilà l'histoire que l'on peut reconstituer à partir des articles de presse. La polémique débute par l'absence de mise en place

24. Relèvent de la gestion communale les « parcelles appartenant à la commune et qui ont reçu, de droit ou de fait, une affectation comme rues, routes, places et jardins publics, à l'exception de ceux dont la création et l'entretien incombent à l'État ». Relèvent de la gestion par la municipalité centrale « la construction, l'aménagement et l'entretien des voiries d'intérêt urbain (...), des marchés publics de la ville, des parcs public urbains, des complexes sportifs et des aires de jeux appartenant à la ville ». Extraits des textes législatifs sur la commune, fascicule « Organisation Municipale en Côte-d'Ivoire », livre I, Imprimerie Nationale Ivoirienne, Abidjan.

25. Marché de Port-Bouët II (Yopougon). Bras de fer Mairie-commerçants, *La Voie* n° 447 du 15.3.1993.

Marché de Port-Bouët II (Yopougon). Champs de bataille entre deux clans du PDCI, *La Voie* n° 447 du 20 et 21.3.1993.

C. Etou, Ah, les fils électriques, *La Voie* n° 627 du 20.10.1993, p. 2.

C. Etou, Bedji et Bintou : une complicité suspecte, *La Voie* n° 627 du 20.10.1993, p. 2.

C. Etou, Marché de Port-Bouët II (Yopougon). Des commerçants furieux contre le maire, *La Voie* n° 627 du 20.10.1993, p. 2.

J. Federal Harding, Yopougon. Le maire fait gazer les commerçantes du marché Gouro, *La Voie* n° 637 du 2.11.1993, p. 3.

d'un marché dans le quartier récent de Port-Bouët II. L'emplacement prévu sur les plans d'aménagement est utilisé à autre chose. A partir de 1979, un marché se crée spontanément dans un espace laissé vide par l'urbanisation car doté d'un interdit urbanistique : la zone de sécurité située en dessous des lignes haute-tension. Cette création spontanée n'est pas unique en son genre à Yopougon, de nombreux autres marchés ont une histoire semblable. Jusqu'en 1990, ce marché n'est pas remis en question par les autorités communales. Des taxes y sont prélevées mensuellement par les agents communaux. C'est en 1990 que les problèmes commencent, le nouveau maire, sollicité par la CIE²⁶, se préoccupe alors du danger de cette installation. Il refuse donc de reconnaître ce marché en y percevant des taxes, cherche un autre emplacement qu'il trouve du côté de Niangon-Nord et fait détruire une première fois le marché de Port-Bouët II en octobre 1991. Cependant les commerçants refusent de se déplacer. Ils jugent le nouveau marché trop éloigné et les places trop chères, de plus il « appartient » à un autre quartier. Depuis, la mésentente est là et la résistance s'organise. Les commerçants ont réinstallé leurs étals et créé un comité de gestion autonome qui perçoit les taxes et paye un service de gardiennage. Le responsable de ce comité cherche à concevoir un aménagement à proximité susceptible de correspondre aux normes de sécurité. Pour cela, il « prend attache » avec des responsables de la Direction Centrale des Grands Travaux et de la Direction des Collectivités Locales. De son côté, le maire investit (?) dans l'équipement de l'autre site. Le conflit éclate quand le maire commande une opération de contrôle : « les agents municipaux avaient pour mission (...) de faire venir les instruments de mesure pour le poinçonnage, comme l'a exigé le ministre du Commerce » (*sic*, le maire). Opération de dissuasion ou opération de contrôle normale ? L'interprétation locale des commerçants du marché est celle d'une mesure de répression et la confrontation se termine mal (*Bras de fer mairie-commerçants. La « benne » de la mairie fait 8 blessés graves*). Une forte polémique éclate alors. D'aucuns évoquent un conflit politique entre le nouveau et l'ancien maire (*Marché de Port-Bouët II. Champ de bataille entre deux clans PDCI*). Les bénéficiaires financiers du premier dans l'opération du nouveau marché sont avancés (*Bédji et Bintou : une complicité suspecte*). Les revenus du second, issus du marché actuel sont dénoncés. En dernier lieu, l'intervention du ministre de la Construction et de l'Urbanisme et des Grands Travaux est sollicitée pour résoudre l'affaire. En fin de compte et pour le moment : le marché de Port-Bouët II « persiste », plus de 1 000 points de vente...

Le maire affiche une volonté d'aménagement en conformité avec les directives des instituts d'urbanisme mais en contradiction avec des revendications locales pour le maintien d'une situation hors normes pérenni-

26. CIE : Compagnie Ivoirienne d'Électricité.

sée par le temps et les gestions antérieures. La force de ces revendications est révélatrice de l'importance des bénéfices économiques attachés au lieu (qu'ils soient partagés ou accaparés).

Espaces publics centraux : nécessité et viabilité des fonctions d'intérêt urbain général

Un autre ensemble d'espace ouvert à l'usage public peut être distingué. Il s'agit des espaces réservés ou concédés à des fonctions d'intérêt urbain global, c'est-à-dire nécessaires au bon fonctionnement de la ville. On peut regrouper dans cet ensemble : les gares routières et ferroviaires, les marchés de gros, les casses et ferrailles (véritables marchés de la pièce d'occasion), l'abattoir, les grands axes de circulation... L'aménagement ou le réaménagement de ces espaces en fonction de la croissance de la ville créent des situations de confrontation entre pouvoirs urbains centraux et exploitants locaux.

Aménagement et déplacement des gares routières

– Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon : gare centrale, gares éclatées ²⁷

L'histoire journalistique de cette opération d'aménagement urbain commence à Yopougon, sur le lieu où l'installation de la nouvelle gare

27. Ch. Bédé, Gare routière d'Adjamé. Les transporteurs grugés par leurs syndicats, *La Voie* n° 658 des 27 et 28.11.1993, p. 11.

Ch. Bédé, Transfert de la gare d'Adjamé (poids lourds). Les transporteurs toujours maîtres des lieux, *La Voie* n° 654 du 24.11.1993, p. 4.

Ch. Bédé, Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon. Les transporteurs de camions poids lourds vont-ils partir sur le nouveau site provisoire ?, *La Voie* n° 653 du 22.11.1993, p. 11.

E. Kadet, Transfert de la gare routière d'Adjamé. Les transporteurs d'accord mais..., Les Grandes Enquêtes, *Fraternité-Matin* du 23.6.1993, p. 11.

L. Kouassi, Mairie d'Adjamé : la peur du transfert, Les Grandes Enquêtes, *Fraternité-Matin* du 9.6.1993, p. 3.

R. N'Guessan, Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon, Trait d'Union, *Fraternité-Matin* du 10.6.1993, p. 8.

R. N'Guessan, Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon : gare centrale, gares éclatées, Les Grandes Enquêtes, *Fraternité-Matin* du 9.6.1993, p. 3.

R. N'Guessan, Transfert de la gare routière d'Adjamé à Yopougon. Le site définitif sur la route d'Abobo, Les Grandes Enquêtes, *Fraternité-Matin* du 23.6.1993, p. 10.

est prévue. Les premiers à protester sont ainsi les habitants de la cité Mamie Adjoua. Un « sit-in » est organisé sur l'espace en cours d'aménagement pour empêcher le déroulement des travaux. Un comité de défense est mis sur pied. Les revendications sont exprimées : « Non à la gare et à la voie. Pitié pour nos enfants », « Nous avons acheté cher notre tranquillité », « Non à la gare, non au transfert des brigands ». L'argumentation est construite : « En 1989, au moment où nous acquérions nos maisons, il ne nous avait pas été signifié qu'il y aurait ici une gare routière. Sinon nous ne serions pas venus. Nous avons acheté ces maisons aux mêmes prix que celles sises à Cocody. (...). Pourquoi veut-on nous traiter comme des gens à qui on a fait don de cette cité ? ». Aux problèmes des habitants est ajoutée l'inadéquation d'un tel voisinage pour le CHU limitrophe. Le responsable de la décision est identifié comme étant la Direction des Transports Terrestres (ministère des Transports). La cause du changement est connue : il s'agit de permettre à l'Église Protestante Méthodiste de rentrer en possession du terrain qui lui a été affecté (depuis 1960 ou 1988, les articles se contredisent) pour la construction d'un temple, dans la commune d'Adjamé. Une partie de la gare routière est actuellement établie sur ce terrain, il faut donc le dégager.

Une série d'articles présente ensuite l'avis de différents acteurs. Deux autres solutions possibles sont avancées. La Direction de Contrôle des Grands Travaux propose un aménagement qui permet de faire cohabiter les deux usages, de restructurer avantageusement la gare actuelle en économisant l'espace, tout en organisant l'exploitation et en réglant les problèmes générés par l'anarchie actuelle. Il est rappelé à cette occasion que l'aménagement de cette gare fait partie d'un projet plus vaste et prévu depuis longtemps dans ce secteur (celui de la voie triomphale et de la place des provinces). Le ministère de l'Équipement préconise une déconcentration avec un système de plusieurs gares. De l'avis des Abidjanais eux-mêmes, courriers de lecteurs et rencontres d'usagers sur le site de la gare actuelle, il ressort que leur souci tient avant tout à la sécurité du lieu, actuel ou à venir, et à ce que la gare ne soit pas trop excentrée. Les transporteurs n'expriment pas une opposition franche au projet. Leurs revendications portent plutôt sur le fait d'être consultés et informés et ils s'inquiètent surtout des modes d'indemnisation et de partage des coûts de la nouvelle gare. Apparemment, l'idée d'un déplacement au moins provisoire semble une fatalité difficile à éviter. Une consultation a lieu entre le

R. N'Guessan, Gare d'Adjamé : transporteurs et église protestante ; La cohabitation la meilleure solution ?, *Les Grandes Enquêtes, Fraternité-Matin* du 9.6.1993, p. 2.

Pourquoi transférer la gare routière à Yopougon ?, *La Voie* n° 461 du 2.4.1993.

L. Kouassi, Mairie d'Adjamé : la peur du transfert, *Fraternité-Matin* du 9.6.1993.

R. N'Guessan, Les usagers dans l'indifférence et l'agacement, *Fraternité-Matin* du 23.6.1993.

ministère de l'Environnement de la Construction et de l'Urbanisme et les représentants syndicaux pour décider des nouveaux sites de stationnement. L'option de deux gares distinctes, une pour les poids lourds à côté de la cité Fairmont (commune d'Attécoubé), l'autre pour les cars située dans la zone du Banco, sur la route d'Abobo, est retenue. Le site de Yopougon est apparemment abandonné. Un seul article apparaît vraiment négatif – *Mairie d'Adjamé. Là peur du transfert*. Il traite de la perte de revenu que constitue ce transfert pour la commune, non seulement en raison du départ de compagnies de transport, mais aussi à cause de l'élimination conséquente d'un certain nombre de commerces ayant la gare pour lieu d'implantation. Deux articles font suite en novembre 93. Ils exposent la résistance au transfert du groupe particulier des transporteurs du secteur poids lourds (*Nouvelle gare d'Adjamé. Les transporteurs de camions poids lourd vont-ils partir sur le nouveau site provisoire - Les transporteurs toujours maîtres des lieux*). Les reproches qu'ils formulent portent sur le manque d'aménagement du nouveau site (pas d'éclairage sur ce site isolé, pas de bitumage), alors que pour ces entreprises le départ de la gare d'Adjamé se solde par la perte sèche de leurs anciens locaux. Une consultation est de nouveau signalée, elle regroupe au sein d'un comité les représentants des syndicats des transporteurs, de la Direction des Transports Terrestres et de la mairie centrale. Ils revendiquent non pas l'accès à un site particulier mais le droit à disposer d'une gare équipée. Un dernier article dans le journal d'opposition *La Voie*, clôture, fin novembre, l'histoire journalistique de ce grand aménagement : *Gare routière d'Adjamé. Les transporteurs grugés par leurs syndicats*. Il annonce la pose de la première pierre du temple et fait l'inventaire des pertes : « Les fonds de commerce immobiliers des transporteurs, les maquis, les autres constructions ont été rasés (...) cette première phase de déguerpiement concerne environ onze compagnies de transports auxquelles il faut ajouter les vendeurs informels, les ferronniers, les propriétaires de maquis ou de magasins installés provisoirement sur le site ».

Voilà un grand aménagement sur un site déjà mis en valeur qui ne génère pas d'opposition lourde. Comment expliquer cela ? D'une part, le déguerpiement ne concerne que 3,8 ha sur les 10 ha de l'ancien cimetière d'Adjamé occupés par la gare. Les principales compagnies de transport de personnes inter urbain ne sont pas touchées car elles bénéficient de titres fonciers. La localisation en ce lieu de la gare des transporteurs intra urbains (*gbakas*) n'est pas remise en question. Les décisions sont traitées par négociation avec les représentations syndicales et, dans le cas des poids lourds, le site ne représente pas une condition incontournable pour le maintien de l'activité. Les utilisateurs de la gare ne se sont donc pas solidarisés autour d'un intérêt commun sinon celui d'une amélioration des infrastructures, ce en quoi ils rejoignent les revendications et des usagers et des aménageurs. Même les revendications des habitants de la cité

Selmer se voient prises en compte puisque le site de Yopougon n'a pas été retenu.

La bataille du transport urbain : marché protégé et exploitants pirates à la conquête d'un territoire

Au même titre que les espaces publics centraux, le transport de personnes intra urbain et intercommunal est une fonction nécessaire à la ville. C'est aussi un important secteur d'activité urbaine. Cette bataille du transport urbain est le dernier grand conflit qui anime les rues d'Abidjan et la presse durant la période étudiée. Il s'est étalé de mois de juin 93 à la fin de l'année. Les articles sont là pléthore et correspondent à l'intérêt constant porté par l'ensemble de la population aux problèmes des transports urbains.

Les transports publics se trouvent au centre du débat avec les difficultés non résolues de la SOTRA, Société des Transports à qui a été donnée la responsabilité du transport public sur l'ensemble de l'agglomération tout au début de l'indépendance. Société d'économie mixte (Renault et État), elle est créée en 1960 et détient le monopole à partir de 1964. En 1975, la circulation des *gbakas* et des taxis collectifs est interdite dans la ville, ils sont alors relégués à la périphérie. En 1987, une décision gouvernementale de libéralisation du transport urbain avait été prise mais aucun droit d'exploitation n'a été jusqu'alors concédé à une autre société.

Un point global actuel de la situation peut être fait à partir des informations livrées par les journaux. Aujourd'hui, la SOTRA assure le transport suivant 50 lignes, son parc automobile est vieillissant et en constante réduction (en 1993, 560 autobus sont en circulation et 337 immobilisés, un an plus tôt il y en avait encore 736 en fonctionnement). Elle n'arrive plus à répondre aux besoins, les longues files d'attente interminable aux arrêts sont monnaie courante. Ces difficultés sont expliquées non pas par une incompétence technique (la SOTRA bénéficie sur ce point d'une solide réputation) mais par une mauvaise gestion financière. *Les taxis-Brousse* (504 break) et les *gbakas* assurent un service sur les lignes reliant Abidjan à la périphérie mais ne sont pas autorisés à circuler sur la plupart des voies inter et intra communales. Du côté des taxis, des sociétés et des particuliers propriétaires de taxis-compteur ont un droit d'exploitation sur l'ensemble de la ville. Des taxis dits *woro woro* (*woro* = 60 frcs, ancien prix de la course) ont un droit, plus tacite qu'officiel, d'exploitation à l'intérieur des périmètres communaux. Leur maintien dépend du bon vouloir de chaque maire et leurs territoires principaux sont les quartiers populaires. Les propriétaires individuels de taxis-compteur sont perçus comme plus proches des exploitants de *woro woro* que des grandes sociétés de taxis-compteur. Ils sont décrits comme des personnes de peu de

revenu, souvent des « déflatés » ou « décompressés », c'est-à-dire ayant perdu leur emploi suite aux licenciements pratiqués par les entreprises en raison de la mauvaise conjoncture économique. Pour eux comme pour les propriétaires de *woro woro*, le taxi est une activité de « survie ».

La chronique journalistique relate en fait deux événements qui s'entremêlent : d'une part, la guerre entre taxis-compteur réguliers et les taxis clandestins de tout acabit ; d'autre part, en toile de fond, les problèmes de transports provoqués par l'incapacité de la SOTRA à assurer une desserte suffisante.

– Guerre contre les taxis *woro woro*. Les chauffeurs violemment réprimés²⁸

Est signalé en premier lieu le développement des taxis *woro woro* un peu partout, notamment dans la commune de Cocody (*La ruée des clandestins*). Les atouts principaux de ces taxis sont exposés : ils créent des emplois, ils offrent un service peu cher qui permet de pallier les déficiences de la SOTRA. Ils présentent aussi des inconvénients certains car ces véhicules ne sont pas sûrs, les chauffeurs font la course aux clients et aux gains et, le plus souvent, ils n'ont pas une assurance adaptée pour le transport des personnes. Ce sont ensuite les protestations des chauffeurs et

28. A. Oukou, La guerre des taxis à Abidjan. Cocody : en attendant les taxis réguliers, *Fraternité-Matin* du 17.6.1993.

C. Bede, Guerre contre les *woro woro*. La ville d'Abidjan dilue son vin, *La Voie* n° 631 du 25.10.1993.

C. Bede, Indiscipline des chauffeurs de taxi « *woro woro* », *La Voie* n° 598 du 16.9.1993.

C. Bede, Sales temps pour les taxis *woro woro*. La grève des *woro woro* n'a pas eu lieu, *La Voie* n° 605 du 25.9.1993.

C. Bede, Survivre à tout prix, *La Voie* n° 598 du 16.9.1993.

C. Bede, Transports abidjanais. Guerre taxis-compteur - « *woro woro* » - Une convention collective annexe pour chauffeurs de taxi-compteur ?, *La Voie* n° 563 du 5.8.1993.

F.T. Dedeh, Guerre contre les taxis *woro woro*. Les chauffeurs violemment réprimés, *La Voie* n° 608 du 28.9.1993.

L. Kouassi, Taxis à Abidjan. La ruée des clandestins - Les compteurs vont-ils disparaître ? - Les propriétaires au banc des accusés, *Fraternité-Matin* du 16.6.1993.

L. Kouassi, La guerre des taxis à Abidjan. Les propriétaires et les gérants : « Nous nous en remettons aux autorités compétentes », *Fraternité-Matin* du 17.6.1993.

F. Neruda, Transports urbains. La guerre aux « *woro woro* », *La Voie* n° 538 du 7.7.1993.

L. Kouassi, Taxis-ville (*woro woro*) : des mesures à partir de lundi, *Fraternité-Matin* du 17.9.1993.

C. N'Dri, Taxis ville ou *woro woro* ? Le mal est profond - Le nettoyage a commencé - Les compteurs crépitent moins, *Fraternité-Matin* du 24.9.1993.

M. Touré, *Woro-woro*. Les clandestins veulent émerger, *Fraternité-Matin* du 1.12.1993.

propriétaires de taxis-compteur qui sont rapportées par les journaux au travers de leurs représentants syndicaux (*Les propriétaires au banc des accusés*). Ils sont opposés au développement de ces taxis clandestins et le font savoir par le recours à la force. Ils capturent 300 taxis parallèles dans la commune de Cocody qu'ils remettent à la fourrière. Les chauffeurs protestent aussi contre les conditions de travail imposées par leurs employeurs : le montant de la recette quotidienne demandée est trop élevée. Si des chauffeurs pratiquent la course à compteur fermé, c'est pour parvenir à réaliser cette recette (*Les compteurs vont-ils disparaître ?*). Sur ce, les propriétaires et les gérants de taxis-compteur interviennent pour déclarer qu'aucun d'entre eux n'a demandé aux taxis de rouler compteur fermé. S'ils comprennent bien que les Ivoiriens n'ont plus assez d'argent, ils se plaignent des coûts incompressibles tels que : l'augmentation du prix de l'essence et des voitures, le montant des charges. Ils réclament l'intervention des autorités contre l'extension des taxis clandestins (*Nous nous en remettons aux autorités compétentes*). Intervient alors la décision de la mairie de Cocody d'autoriser provisoirement la circulation d'une cinquantaine de *woro woro* (*Cocody : en attendant les taxis réguliers*) sous réserve de présenter les modalités suivantes : résider dans la commune, avoir un véhicule de moins de 10 ans d'âge, avoir passé la visite technique à la mairie, contracter une assurance transport public de voyageurs.

Commence alors la « guerre aux *woro woro* ». La mairie d'Abidjan organise avec la préfecture de police une vaste opération de nettoyage durant la période des vacances scolaires. Cette opération durera de juillet à fin septembre, les titres des articles sont évocateurs : *Un coup d'épée dans l'eau – La ville d'Abidjan en campagne de répression – Le nettoyage a commencé – Le mal est profond – Déjà plus de 45 véhicules en fourrière – Les chauffeurs violemment réprimés*. Bien que les *woro woro* ne semblent pas opposer une résistance organisée (*La grève des woro woro n'a pas eu lieu*), cette campagne se termine en queue de poisson. Est-elle jugée inefficace, les problèmes de transport créés par la rentrée scolaire sont-ils insurmontables ? En tout cas, à cette répression succède une campagne de « sensibilisation ». L'objet de cette campagne est de faire signer aux clandestins une déclaration où ils s'engageront à ne plus circuler sans une autorisation de transport adéquate. Le titre de l'article pose bien l'état de la question des *woro woro* : *La ville d'Abidjan dilue son vin*. Parallèlement, les chauffeurs de taxis-compteur mènent leur propre lutte (pour forcer les autorités à l'action ou pour forcer les gérants à baisser le montant de la recette journalière ?) en multipliant les courses compteur fermé (*Les compteurs crépitent moins*) et obtiennent des résultats (*Une convention collective annexe pour les chauffeurs de taxis-compteur ?*).

– Bus au dépôt, place aux *gbakas*

En toile de fond sont décrites tout à la fois les difficultés des usagers (*Transports urbains à Abidjan. Le long calvaire des usagers – Le calvaire des « sans-voituré »*) et celles de la SOTRA. On parle ainsi de la crise des transports urbains, des créances de la SOTRA qu'il lui est impossible de recouvrer car contractées par des établissements d'État (ministères, présidence) ou des institutions publiques (les mairies), de la possibilité de mise en place d'une société concurrente (la SOTU²⁹). L'arrêt de travail à la SOTRA finit de faire la part belle aux taxis clandestins (*Les clandestins veulent émerger*) et aux *gbakas* (*Transports urbains à Abidjan. Les gbakas le recours ?*). C'est là que joue le poids des usagers dans la bataille. Face aux déficiences de la SOTRA et en dehors des taxis-compteur, très chers, ils n'ont aucun autre moyen pour se déplacer dans la ville sinon les *gbakas* et les *woro woro*... Seule la réalisation prochaine du projet normalisé d'une société concurrente (SOTU), assurant un service complémentaire, est avancée comme réponse, globale et planifiée, aux doléances des usagers.

Avant tout, il s'agit d'une remise en cause de l'organisation officielle des transports urbains. Cette revendication s'exprime par le comportement quotidien et individuel d'une multitude de taxis clandestins et par la présence des *gbakas* sur les voies intercommunales au moment des arrêts de travail de la SOTRA. La répression policière initiée par la ville d'Abidjan leur est opposée sans succès alors qu'au niveau communal une entente se crée autour d'un statut provisoire. Dans le cadre de la guerre des taxis, ce sont deux types d'acteurs économiques qui s'affrontent : d'un côté des sociétés de taxi correspondant à une logique d'entreprise, de l'autre des patrons-chauffeurs individuels témoignant des problèmes de survie de la classe moyenne et qui remettent en cause tarifs et monopoles. Ces acteurs rivaux prennent appui sur deux institutions de gestion du territoire distinctes : d'un côté la ville d'Abidjan, de l'autre les mairies des dix communes. La tension est apparemment forte, au point de générer des « coups de force » qui ne sont pas uniquement le propre des acteurs institutionnels.

Conclusion

Le parcours des journaux quotidiens tend à nous présenter les espaces publics abidjanais comme un objet important du débat social. Sur cette

29. SOTU : Société de Transport Urbain.

« place publique » que constitue la presse, émerge avant tout la chronique de multiples conflits d'intérêt qui ont plus pour objet la valorisation économique de ces espaces que l'amélioration ou la défense d'un cadre de vie.

Les revendications portant sur l'espace au voisinage de l'habitat sont les plus significatives d'une expression d'un droit d'usage détaché de toute valeur marchande. Elles sont peu nombreuses.

Une revendication particulière de droit du « premier occupant » existe. Elle est propre aux populations des villages préexistants à l'urbanisation et prend la forme d'une réclamation d'un accès aux avantages urbains (équipements et revenus). Elle se rencontre aussi dans le cadre d'exploitation économique des espaces publics, ouverts et passants, où la fonction d'usage économique n'a pas été institutionnellement posée. Avoir pensé le premier à cette mise en valeur instaure un droit de fait.

Les revendications portant sur des espaces publics présentant un « potentiel » économique sont donc les plus nombreuses. Se développe ainsi une « guerre » constante pour l'accès à l'usage ou la valeur économique de l'espace public par des individus isolés ou groupés. Dans cette lutte, l'acquis du lieu est régulièrement remis en question. Ces revendications se traduisent en effet par des conflits multiples : soit des différents acteurs économiques entre eux pour une priorité de mise en valeur, soit entre ces animateurs économiques et les aménageurs ou gestionnaires de la ville.

La résolution (ou non-résolution) de ces conflits révèle l'inégalité sociale ou la hiérarchie de droit dans l'accès à l'usage et à la valeur marchande de ces espaces. La participation à la « lutte » de différents acteurs les amènent à se structurer et à mettre sur pied des stratégies de survie ou de succès. Amicales, comités, syndicats et groupements politiques sont autant de formes de représentations et cohésions dont la pratique et l'utilisation se répandent. La multiplication des instances d'aménagement et de gestion urbaine a créé une fragmentation des responsabilités et des pouvoirs : ministère de la Construction et de l'Urbanisme et ses nombreuses directions, Direction et Contrôle des Grands Travaux, Direction des Collectivités Locales, mairie de la ville d'Abidjan, mairies des dix communes, etc. Les groupes sociaux tirent habilement profit de cette fragmentation pour la défense de leurs intérêts. L'analyse faite des événements concernant les espaces publics montre bien que les institutions de développement urbain, selon l'échelle de leurs responsabilités, n'appliquent pas les mêmes règles d'arbitrage. Ainsi peut-on voir émerger sur ces espaces publics un pouvoir de groupes par ailleurs marginalisés tels les acteurs de l'informel économique. Ils apparaissent ainsi retenir la considération au moins des maires par rapport à des acteurs économiquement et socialement mieux pourvus (ex : poids des commerçants de rue par rapport aux commerçants résidents).

Ensuite, il existe une forte remise en question, dans le quotidien et par la pratique locale, des règles urbanistiques et normes d'utilisation telles qu'elles ont été posées par les plans directeurs d'aménagement de la ville. Les responsables du développement urbain, opérateurs de la matérialisation d'un modèle d'urbanisme rigoureux, se voient confrontés jour après jour aux constructions d'une ville préalable à leur aménagement et difficile à contraindre *a posteriori*. La remise en cause du lieu d'implantation planifié de la nouvelle gare routière, le difficile aménagement du boulevard Nangui Abrogoua, l'accord tacite ou forcé des mairies aux maintiens des valorisations illicites des espaces publics (marchés spontanés, commerces de rue, circulation des *woro woro*), sont autant d'indicateurs des limites de leur pouvoir de conception. Ce sont aussi des témoins d'un rôle des exploitants de ces espaces dans la définition de leur affectation. La conscience de ce pouvoir semble se formaliser par la revendication de différences de droit au sein même de l'illégal : être Ivoirien plutôt qu'étranger, être illicite mais le premier, être illégal mais économiquement rentable... Autant de légitimités qui font revendiquer un traitement différent, une indemnisation ou une reconnaissance officielle. En tout cas le droit de survie qui fait s'accrocher à tout prix à la parcelle d'espace valorisable.

Y a-t-il réellement une remise en cause de la compétence de l'État ou des communes comme administrateurs du bien urbain commun ? Ou bien ces multiples heurts ne sont-ils pas plutôt les indicateurs d'un débat social qui se situe sur un tout autre plan : celui d'une âpre lutte pour l'acquisition des revenus économiques potentiels liés à l'espace public, lutte dans laquelle les groupes autrefois les moins favorisés par le progrès économique et ceux qui ont été ensuite déclassés par effet de crise économique sont des acteurs à part entière.

Bibliographie

- ANTOINE Ph. et HERRY C., 1983, La population d'Abidjan dans ses murs. Dynamiques urbaines et évolution des structures démographiques entre 1955 et 1978, *Cahiers de l'ORSTOM*, série Sciences Humaines, ORSTOM, vol. XIX, n° 4, pp. 371-395.
- ANTOINE Ph., DUBRESSON A., MANOU-SAVINA A., 1987, *Abidjan « côté cours »*, Karthala-ORSTOM, 274 p.
- ANTOINE Ph., ZANOU B., 1994, Projet d'étude sur l'insertion en milieu urbain de Côte d'Ivoire, *Bulletin du GIDIS-CI*, n° 8, Abidjan, 1994, pp. 19-35.
- ARMAND M., 1984, *Abidjan : structures urbaines et différenciations sociales*, thèse de Doctorat de 3^e cycle, Université d'Aix Marseille II, Institut de géographie, Aix-en-Provence, 313 p.

- ATTAHI K., LOUKOU B., BAZIN Y., 1992, *L'analyse des pratiques spatiales dans l'habitat économique à Abidjan*, CRAU-CRDI, Abidjan, 104 p.
- BERGERON R., 1991, *Évolution des politiques d'habitat dans le Tiers-Monde, 1960-1989; le cas d'Abidjan*, Thèse de Doctorat de Philosophie en aménagement, Université de Montréal, 245 p.
- BERNUS E., 1962, Note sur l'agglomération d'Abidjan et sa population, *Bulletin de l'IFAN*, T. XXIV, série B Sciences Humaines, n° 1-2, pp. 54-85.
- BONNASSIEUX A., 1982, *De Dendraka à Vridi-Canal, chronique de la précarité à Abidjan*, thèse de doctorat de 3^e cycle, EHESS, Paris, 1982, 262 p.
- CAZAMAJOR P., 1981, *Avocatier : naissance, évolution et destruction d'un quartier spontané d'Abidjan*, ORSTOM, Abidjan, 50 p.
- CONTAMIN B., FAURÉ Y.-A., 1990, *La bataille des entreprises publiques en Côte-d'Ivoire, l'histoire d'un ajustement interne*, Karthala-ORSTOM, Paris, 1990, 369 p.
- DIABATE H., KODJO L., 1991, *Notre Abidjan « Toujours plus haut... »*, Mairie d'Abidjan, Ivoire Média, 256 p.
- DURAND-LASSERVE A., 1986, *L'exclusion des pauvres dans les villes du tiers-monde*, L'Harmattan, Paris, 198 p.
- DUREAU F., 1985, *Migration et urbanisation. Le cas de la Côte-d'Ivoire*, Thèse de Doctorat de 3^e cycle, Université Paris I, Institut de Démographie, Paris, 654 p.
- GEORGE P., 1966, *Sociologie et géographie*, PUF, Paris, 228 p.
- HAERINGER P., 1969, L'habitat à Abidjan, *Revue Urbanisme*, n° 111-112, pp. 89-93.
- HAERINGER P., 1969, Structures foncières et création urbaine à Abidjan, *Cahiers d'études africaines*, vol. IX, n° 34, 1969, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris, pp. 219-270.
- HAERINGER P., 1985, 25 ans de politique urbaine à Abidjan où la tentation de l'urbanisme intégral, *Revue politique africaine*, n° 17, Karthala, Paris, pp. 20-40.
- JAILLET M.C., 1993, La ville au seuil d'elle-même, *Recomposer la ville*, numéro hors série de Urbanisme, 10, 1993, pp. 7-8.
- LE BRIS E., OSMONT A., MARIE A., SINOÛ A., 1987, *Famille et résidence dans les villes africaines*, L'Harmattan, coll. villes et entreprises, Paris, 268 p.
- LE PAPE M., 1989, Récits d'espaces. Les premiers faubourgs d'Abidjan, *Tropiques, lieux et liens*, ORSTOM, Paris, pp. 296-302.
- LE PAPE M., VIDAL C., 1986, *Pratiques de crise et conditions sociales à Abidjan 1979-1985*, ORSTOM/CNRS, Paris, 102 p.
- LEFEBVRE H., 1974, *La production de l'espace*, Anthropos, Paris.
- LEFEBVRE H., 1968, *Le droit à la ville*, Gallimard, coll. idées, 120 p.
- LEFEBVRE H., 1970, *La révolition urbaine*, Gallimard, coll. idées, 248 p.
- LEFEBVRE H., 1972, *Espace et politique*, Anthropos, Paris.
- MANOU-SAVINA A., 1985, *Politiques et pratiques urbaines à Abidjan*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Paris I, tomes 1 et 2, 445 p.
- MANOU-SAVINA A., 1989, Éléments pour une histoire de la cour commune en milieu urbain, *Tropiques, lieux et liens*, ORSTOM, Paris, pp. 310-317.
- MANOU-SAVINA A., ANTOINE A., DUBRESSON A., YAPI DIAHOÛ A., 1985, « Les en-haut des en-bas et les en-bas des en-haut ». Classes moyennes et urbanisation à Abidjan, *Revue Tiers-Monde*, t. XXVI, n° 101, pp. 55-68.

- MASSIAH G., TRIBILLON J.F., 1985, *Villes en développement : essai sur les politiques urbaines dans le Tiers-Monde*, La Découverte, Paris, 314 p.
- MERLIN P. et CHOAY F., 1988, *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, PUF, Paris, 723 p.
- PAULAIS T., 1995, *Le développement urbain en Côte-d'Ivoire. Les projets de la Banque Mondiale*, Karthala, Paris, 101 p.
- TOURÉ A., 1985, *Les petits métiers à Abidjan. L'imagination au secours de la conjoncture*, Karthala, Paris, 288 p.
- VENARD J.L., 1986, *25 ans d'intervention française dans le secteur urbain en Afrique noire francophone*, Economica, Paris, 190 p.
- VIDAL C., LE PAPE M., 1986, Espaces abidjanais : sociographie de la mobilité, I : la mort automobile, II : Les lieux du crédit, *L'Espace géographique*, n° 3, Doin, pp. 187-194.
- VIDAL Cl., 1989, Abidjan des années trente : landscapes, *Tropiques, lieux et liens*, ORSTOM, Paris, pp. 303-309.
- YAPI DIAHOU A., 1984, *Bidonvilles d'Abidjan : origines géo-culturelles et profils socio-économiques de 65 locataires du quartier Zoé Bruno*, ORSTOM, Abidjan, 89 p.
- YAPI DIAHOU A., 1986, Dépôt III-IV : conflit et alliance urbaines dans un quartier d'Abidjan, *Revue politique africaine*, n° 24, Karthala, Paris, pp. 53-67.
- YAPI DIAHOU A., 1981, *Étude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan : l'urbanisation de Yopougon*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Toulouse-Le Mirail, 1981, 322 p.
- YAPI DIAHOU A., 1994, *Les politiques urbaines en Côte-d'Ivoire et leur impact sur l'habitat non planifié précaire : l'exemple de l'agglomération d'Abidjan*, thèse de doctorat d'État en Géographie, Université de Paris VIII-Saint-Denis, 718 p.