

L'avenue Churchill comme le reste de la ville se transforma peu durant le temps du *Derg*<sup>1</sup> et les quelques années suivantes. En effet, la croissance de la population urbaine fut contenue à l'échelle du pays à partir de 1975<sup>2</sup>, année durant laquelle toutes les terres rurales furent nationalisées<sup>3</sup>.

En parallèle de ce relatif contrôle de l'exode rural, la « mixité sociale » fut conservée dans la plupart des quartiers d'Addis-Abeba, comme l'avenue Churchill<sup>4</sup> et ses environs, puisque les propriétés urbaines nationalisées furent redistribuées ou transformées en « logements sociaux »<sup>5</sup>. Ces confiscations donnèrent naissance à deux types de logements : de petites maisons de quelques pièces construites en terre sur des terrains anciennement privés, avec un accès commun aux toilettes et à l'eau, louées quelques birrs par mois (les maisons gérées par les *kébélés*<sup>6</sup>) ; des maisons nationalisées louées au minimum 100 birrs par mois gérées par la *House Administrative Organization*<sup>7</sup>. Malgré ces constructions et cette redistribution, le déficit en logement à l'origine d'une réelle surpopulation dans les maisons gérées par les *kébélés*<sup>8</sup> est à noter en 1991.

Quelques réalisations sont tout de même à relever à l'échelle de la ville : le développement du quartier de Bolé ; l'aménagement de la place de la révolution, aujourd'hui *Meskel Square* (« Place de la croix »), avec les arches à l'entrée des grands axes routiers, et l'exposition des portraits de Marx, Engels et Lénine ; l'installation de la statue de Lénine sur l'avenue Ménélik au niveau du *Africa Hall* en 1984, pour les 10 ans de la révolution ; l'aménagement d'un parc en face de l'université au nord de Siddis Kilo avec le portrait sculpté de Karl Marx... Le monument le plus emblématique, à la fois monument socialiste et nationaliste, fut construit sur l'avenue Churchill : il s'agit de *Tiglachin* (« Notre lutte »). D'autre part, toujours sur l'avenue Churchill en 1984 pour les dix ans de la révolution<sup>9</sup>, des aménagements spécifiques furent également réalisés, aujourd'hui disparus.

1 Le *Derg*, ou « Comité de Coordination des Forces Armées, de la Police et de l'Armée Territoriale » ou « Comité des égaux » dirigea le pays de 1974 à 1987 : il fut très rapidement dominé par Mengistu Haïlé Mariam qui s'imposa suite à une série de « purges ». De 1987 à 1991, l'Éthiopie est une *République Démocratique et Populaire*.

2 De 800 000 habitants en 1974 (estimation) à 1 423 000 habitants en 1984 à Addis Abeba, tout de même. Il n'y eut que trois recensements en tout et pour tout : 1984, 1994 et 2007. Si un « comptage » fut bien mené par des écoliers encadrés par les autorités municipales en 1950-1951, ou 1943 année éthiopienne, indiquant alors une population de 306 766 personnes pour la capitale, les autorités admirent qu'une partie de la ville n'avait pas été « couverte » : « The census undertaken in 1943 is the first in the history of the city. It had unexpected results as over 79% of the city's permanent residents were counted and classified » *Annual report 1950-1951*, Legal department, Addis Ababa municipality.

3 « Les observateurs s'accordent pour dire qu'au début des années 1970, l'Éthiopie de Haïlé Sellassié s'était bien engagée dans la transition urbaine : l'exode rural, conséquence du déclenchement (vers 1950) de la transition démographique, était alors à son apogée. Mais la chute de l'empereur, et l'instauration d'un régime d'inspiration communiste signèrent la fin de ce mouvement (...). L'importation des méthodes soviétiques, dont la réforme agraire et la collectivisation, se traduisit en effet par un brutal ralentissement de la croissance urbaine : les populations, ayant bénéficié d'un lot de terre et craignant d'en perdre l'usufruit, furent incitées à rester dans les campagnes. » Clémence Hebert, *Addis-Abeba, ville moderne* (mémoire de maîtrise de géographie), 2003-2004, page 38.

4 « Tout ce que le visiteur voit, le long de ces avenues sans charme, ce sont des bâtiments clairsemés, sinistrement modernes. (...) Le visiteur réalise combien ces mornes avenues sont étrangères à la véritable ville. Il en aperçoit, derrière les palissades qui tentent de la cacher, la masse et les ruelles obscures. (...) Ces étudiants, (...), ces femmes en blanc, (...) ces hommes en haillons (...) cheminent un instant dans les grandes avenues puis plongent de nouveau dans les retraits grouillants où est la vie » Jean-Christophe Rufin, « Addis-Abeba, une mer ondulante et lascive », dans *Corne de l'Afrique*, Éditions Autrement, 1987, page 169.

5 « Une des réformes importantes conduites par le *Derg* fut instituée par la loi du 26 juillet 1975. Elle énonçait la confiscation de toutes les terres urbaines et bâtiments de surplus : ils seraient désormais propriété de l'État. » Cécilie Dagmey, *Le quartier de La Gare à Addis-Abeba*, (mémoire de maîtrise d'aménagement, Université Rennes II, Haute Bretagne), 2003-2004, page 21.

6 Les *kébélés*, créés en juillet 1975, étaient des « Comités de quartiers », dont les membres furent armés dès mars 1977. Ces derniers étaient élus, en principe, par les citoyens. Ces comités disposaient de pouvoirs de police, de perception des loyers, de contrôle sur les écoles primaires et d'aménagement urbain, et furent également des juridictions civile et pénale.

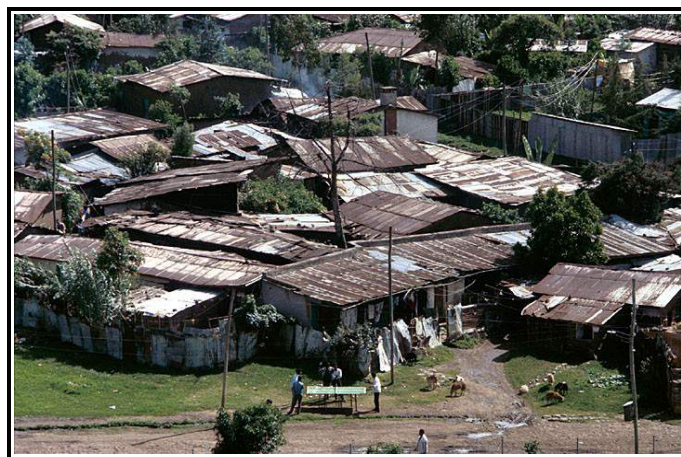
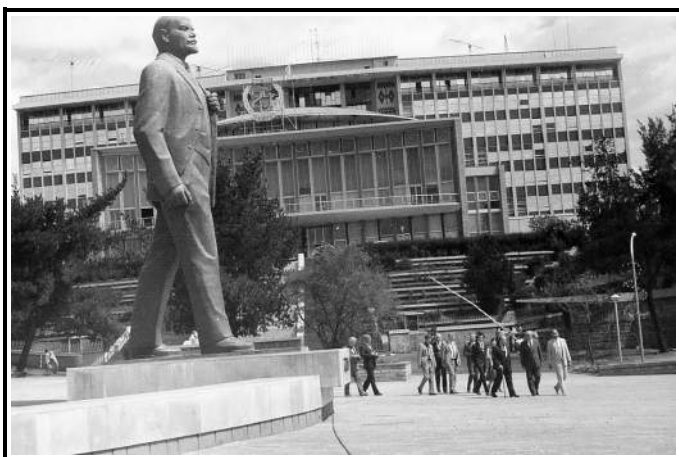
7 « [Cette nationalisation] permit aux populations pauvres de se maintenir au centre dans des logements publics et de bénéficier ainsi d'un accès subventionné à la ville. En conséquence, la coprésence des diverses catégories sociales a pu être conservée dans le centre-ville. » Clémence Hebert, *Addis-Abeba, ville moderne* (mémoire de maîtrise de géographie), 2003-2004, page 211.

8 « De 1974 à 1987, sous le règne du *Derg* (la junte militaire dominée par la figure de Mengistu), la terre est nationalisée, les résidences secondaires confisquées et tout investissement privé dans l'immobilier banni. « Seul le gouvernement pouvait construire », affirme Fasil Giorgis, « mais l'argent était surtout consacré à l'effort de guerre. Seule nouveauté : la création de logements communautaires, pensés dans un esprit de contrôle ». Résultat : à la fin de la guerre civile, au début des années 1990, la ville manque de logements. (...) ». *Jeune Afrique* n°2623-24 du 17 avril 2011.

9 « According to Kifle Djote, "The 10th anniversary of the Revolution transformed Addis Ababa". All commercial signs were removed from the streets, and slums were blocked off from view by miles of painted tin. In addition, public squares and monuments were erected, construction of new buildings was finalized, colorful electric lights depicting the tri-colors of the Ethiopian flag were put up all over the city, new portraits of



Milices à la recherche des « ennemis de la révolution » dans une rue d'Addis-Abeba durant la Terreur rouge (1977-1978) ; défilé militaire sur la place de la révolution en septembre 1978 à l'occasion de la visite de Fidel Castro pour les quatre ans de la révolution ; file d'attente à Addis-Abeba en 1979.



La statue de Lénine devant le *Africa Hall* siège de la CEA en 1984 ; un quartier d'Addis-Abeba en 1991 (photographie de Herbert S. Lewis).



*Tiglachin* est un monument à la mémoire des soldats éthiopiens et cubains ayant participé à la guerre de l'Ogaden (1977-1978). Il fut érigé grâce à l'aide de la Corée du Nord en 1984, pour les dix ans de la révolution. Le monument est composé de divers éléments : une statue centrale, un grand pilier, deux reliefs muraux sur les côtés et deux squares où les portraits de soldats cubains sont visibles.

Ce monument glorifie le socialisme (étoile rouge au sommet du pilier ; une étoile avec le marteau et la faucille sur ce même pilier), la révolution menée par Mengistu Haïlé Mariam (il est la tête de la population sur un relief mural pour mener son peuple vers la liberté et le progrès, en renversant Haïlé Sélassié I, accusé de laisser mourir son peuple représenté sur l'autre relief), l'internationalisme (plus de 15 000 Cubains vinrent se battre en 1978 contre les Somaliens qui avaient envahi le sud-est de l'Éthiopie en 1977 : des portraits de Cubains morts durant les combats sont visibles dans le parc) et le nationalisme puisque ce monument rappelle la victoire finale obtenue par les Éthiopiens face aux Somaliens.

Cet ensemble monumentale est toujours présent à Addis-Abeba, à la différence de la statue de Lénine renversée en 1991.

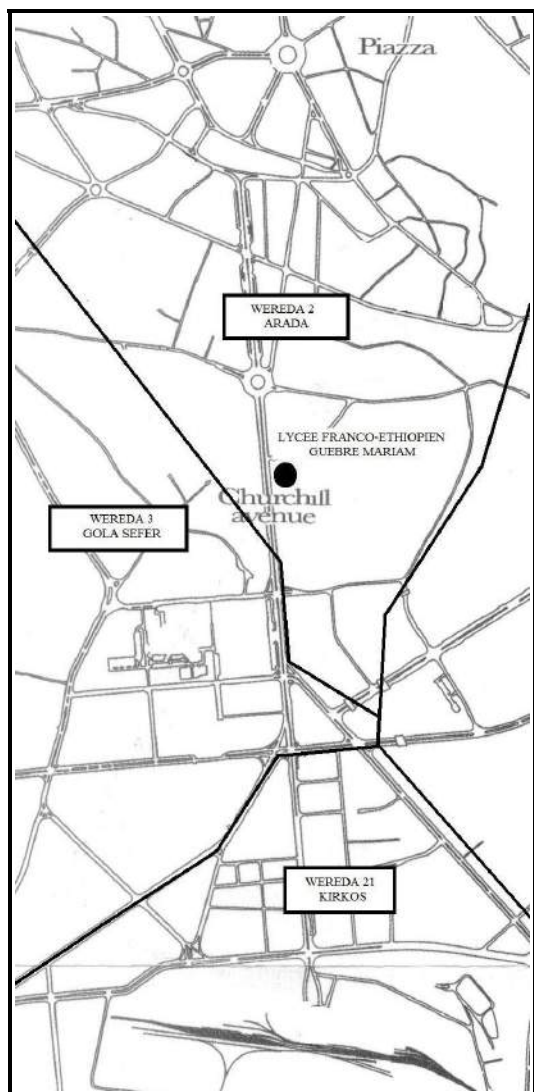
---

Marx, Lenin, and Engels were erected at nearly every important juncture in the city, and "Churchill road itself was lined with statues and beautifully illuminated". Apparently, "the decoration and installations . . . [had] been designed not to serve temporary objectives but to remain as they are permanently, so as to serve all future purposes". » Elleni Centime Zeleke, *Addis Ababa as Modernist Ruin*, Callaloo Volume 33, Number 1, Winter 2010.

## L'avenue Churchill en 1994.

En 1994, la région d'Addis-Abeba (2 112 737 habitants) était divisée en 6 zones administratives qui regroupaient 28 *weredas*. L'avenue Churchill était alors partagée entre trois *weredas* : zone 5 *wereda* 2 (41 430 habitants en 1994), zone 1 *wereda* 3 (82 513 habitants en 1994) et zone 2 *wereda* 21 (82 589 habitants en 1994).

*The 1994 population and housing census of Ethiopia, results for Addis Ababa, volume 1, Addis Ababa, Central Statistical Authority, august 1995. Woobeshet Shibeshi, Junior atlas for Ethiopia, Addis Ababa, 2001.*



### *Importance de la population par groupe ethnique, 1994, pourcentage du total.*

	<i>Amara</i>	<i>Oromo</i>	<i>Sebatbet Guragie</i>	<i>Tigraway</i>
Addis-Abeba	48,2 %	19,2 %	9,4 %	7,6 %
Wereda 2	44 %	11,5 %	15 %	12,2 %
Wereda 3	36 %	14,7 %	11,2 %	17 %
Wereda 21	44,6 %	15,2 %	9,6 %	15,7 %

### *Importance de la population par langue maternelle, 1994, pourcentage du total.*

	<i>Amarinya</i>	<i>Orominya</i>	<i>Tigrinya</i>	<i>Sebatbet Guragie</i>
Addis-Abeba	72,6 %	10 %	5,4 %	5,1 %
Wereda 2	67,1 %	6,1 %	9,5 %	8,6 %
Wereda 3	69 %	6,6 %	10,6 %	5,8 %
Wereda 21	71,1 %	6,8 %	12,2 %	6,1 %

### *Importance de la population par religion, 1994, pourcentage du total.*

	Orthodoxes	Musulmans	Protestants	Catholiques
Addis-Abeba	82 %	12,7 %	3,8 %	0,8 %
Wereda 2	74,7 %	18,1 %	3,1 %	2,9 %
Wereda 3	79,7 %	16,5 %	2,5 %	0,8 %
Wereda 21	86,7 %	8,7 %	2,4 %	1,6 %

	<i>Logements en fonction des matériaux utilisés pour les murs, 1994, pourcentage du total.</i>		<i>Logements, entre propriétés et locations, 1994, pourcentage du total.</i>		<i>Importance des loyers pour les logements loués, 1994, pourcentage du total.</i>		<i>Toilettes dans le logement, sur le terrain, 1994, en pourcentage du total.</i>
	Bois et boue	Pierre et ciment	Occupés par les propriétaires	Loués par le kébéélé	De 1 à 9 birrs par mois	Moyenne mensuelle	
Addis-Abeba	82,3 %	2,7 %	34,4 %	38 %	45,2 %	40,98 birrs	74,1 %
Wereda 2	65 %	12,4 %	13,8 %	54,5 %	25,4 %	55,21 birrs	87,5 %
Wereda 3	82,3 %	4,2 %	17,7 %	63,1 %	49,5 %	25,40 birrs	80,4 %
Wereda 21	80,1 %	5,1 %	19,3 %	54,2 %	44,1 %	38,15 birrs	82,3 %

## Quel avenir pour l'avenue Churchill ?

Depuis les années 2000, la ville se transforme profondément<sup>10</sup> : Addis-Abeba doit réaffirmer son statut de « capitale africaine » contesté au moment de la transformation de l'OUA en UA par Muammar al-Kadhafi qui proposa Syrte en Libye comme nouvelle capitale, et par les autorités sud-africaines qui cherchèrent à imposer Johannesburg ; la ville doit exister comme capitale d'un État fédéral et d'une Éthiopie considérée comme un nouveau dragon suite au taux de croissance élevé de son Produit intérieur brut depuis des années, et pour ce faire elle doit être attirante et « efficace » aux yeux des investisseurs étrangers<sup>11</sup> ; les autorités municipales doivent répondre aux réelles difficultés rencontrées par les habitants (pénurie de logements et transport difficile suite à la croissance horizontale de la ville depuis les années 1980), d'autant qu'une classe moyenne plus exigeante émerge<sup>12</sup> et que la population augmente fortement (plus de 100 000 nouveaux habitants chaque année).

En conséquence de quoi un *Central Business District* (CBD) doit être développé pour renforcer la croissance économique (Casa Incis, Arada-Piazza, La Gare, quartier du *Ethiopian National Theatre*...), et logiquement les habitations des quartiers centraux considérés comme des bidonvilles (les maisons gérées par les *kébélés*) doivent être détruites pour permettre la construction des nouveaux immeubles et ainsi « embellir » la ville ; pour faciliter les déplacements des habitants de nouvelles routes sont tracées, d'anciennes sont élargies, une rocade (*Ring Road*) est construite<sup>13</sup>, un train urbain va être inauguré (*Light Rail Transit* ou LRT), des voies réservées à des bus sont en projet (*Bus Rapid Transit*) ; pour limiter ces mêmes déplacements des normes imposent une hauteur minimum pour les immeubles (croissance verticale de la ville), les terrains alloués sont étroits pour favoriser la densification du bâti et de nouveaux centres secondaires<sup>14</sup> sont développés pour offrir tous les services aux habitants (Ayer Tena, Kaliti, Megenagna...) ; pour renforcer l'offre de logements et remplacer les maisons détruites des immeubles collectifs sont construits (les *condominiums*, 200 000 appartements prévus au final sur une centaine de sites, souvent en périphérie) ; pour rendre la ville plus « agréable » des trottoirs<sup>15</sup> sont imaginés tout comme des espaces verts (Entoto, alentours de *Bole airport*).

---

10 « Lorsque le FDRPE arrive au pouvoir, au début des années 1990, sa politique est orientée vers le développement rural. La ville est alors perçue comme un potentiel centre d'instabilité sociale. Dans les années 2000, de premiers réaménagements interviennent : on déplace des populations, on rase des quartiers, on accorde une place importante à des investisseurs privés. Cette fois-ci, le pouvoir veut faire table-rase de la ville existante, on touche à la ville populaire. L'objectif est de rénover une ville très mixte, où les espaces sont multifonctionnels, pour passer à une ville très fonctionnelle. Le nouveau schéma directeur de la ville s'appuie sur deux piliers : les transports et le logement. » Perrine Duroyaume dans un article de Vincent Defait « Addis-Abeba, le XXI<sup>e</sup> siècle à train d'enfer » dans le journal *L'Humanité* du 18 décembre 2013.

11 « Ethiopia has registered remarkable economic performance with annual growth averaging 10.9% over the past ten years. This is double the Sub Sahara Africa and triples the world average growths over this period and has led to Ethiopia being rated as one of the fastest growing economies in the world. » *Ethiopia, Country Economic Brief*, United Nations Development Programme (UNDP), février 2014.

12 Selon un article de Asmeret Hailesilasse, du journal *Fortune* du 22 septembre 2013, 200 000 ménages à Addis-Abeba ont des revenus supérieurs à 500 dollars états-unis par mois, soit un ménage sur quatre ou trois à l'échelle de la capitale. L'auteur, qui s'appuie sur les résultats d'une enquête menée par une société étrangère (un sondage effectué auprès de mille foyers situés dans des quartiers non précisés, en mai et juin 2013, suivi d'une extrapolation), indique que 20 000 foyers ont même des revenus supérieurs à 1 000 dollars états-unis par mois. Peut-on encore parler de classes moyennes quand un foyer a des revenus supérieurs à 1 000 dollars états-unis par mois à Addis-Abeba, alors que le taux d'imposition maximal concerne des salaires de 5 000 birrs (230 dollars états-unis) et plus par mois ?

13 « La construction d'une rocade périphérique, participe de la transformation radicale de la ville. Elle est encore inachevée mais dessert déjà l'aéroport, et doit permettre de soutenir le projet de restructuration du tissu urbain. (...) Elle a notamment pour but de réduire la circulation chaotique du centre-ville, soit un espace que la municipalité souhaite reconquérir pour le transformer en véritable CBD (*Central Business District*). (...) Pour accueillir les tours qui devraient faire d'Addis une capitale des affaires, une partie du tissu urbain central, vers Casa Incis (...), a été rasée. De nouvelles réglementations imposent une hauteur minimale pour les constructions dans les quartiers de Laghare, du Théâtre National, de Piazza et d'Arat Kilo et les avenues qui les relie, comme Churchill, doivent devenir de véritables corridors d'affaires. » Clémence Hebert, *Addis-Abeba, ville moderne* (mémoire de maîtrise de géographie, Université Lyon 2 Lumière), 2003-2004, page 65.

14 « Au cœur de la ville, dans le centre-ville conçu comme le futur centre des affaires par le Schéma Directeur on distingue : (Sāngatārra, La Gare, Casa-Incis), dans la zone d'expansion sud de ce futur centre des affaires (Kirkos), dans le cadre du projet de décentralisation du centre-ville en 12 grands pôles secondaires (Mercato, Piazza, Ayār-Tēna, Māgānagna, Qaliti, Māri-Lukē) » Meskerem Shawul, *Les défis de la valorisation de l'existant dans l'application du Schéma Directeur Révisé de la ville d'Addis-Abeba (Éthiopie)*, 2010, page 22.

15 Au milieu des années 2000 les habitants d'Addis-Abeba se déplaçaient surtout à pied : 44 % des déplacements à pied, 9 % en voitures individuelles, 7 % avec le réseau des bus *Ambessa*, 34 % avec les minibus et 6 % en taxis. Patrice Berger, Gautier Rouhet, *La multipolarité favorable aux transports en commun comme modèle de développement des métropoles africaines : une réponse à leur congestion croissante ?* Conférence CODATU XV, Addis-Abeba, octobre 2012.



Pour l'avenue Churchill, les transformations seront importantes. Le quartier de la gare<sup>16</sup> qui créait une rupture entre le nord et le sud de la ville (Kirkos) à cause de l'importance des installations ferroviaires (dépôts, voies de triage...) va être transformé en quartier d'affaire, et la place de la gare en plateforme multimodale (bus régionaux, LRT, bus locaux, taxis...)<sup>17</sup>. L'avenue Churchill va être prolongée jusqu'à la place Ménélik II<sup>18</sup> (église Saint-Georges, statue équestre de Ménélik II), elle aussi plateforme multimodale en devenir<sup>19</sup> (LRT, bus locaux et taxis), d'autant que le quartier d'Arada-Piazza est destiné lui aussi à se transformer en un élément du CBD (voir le projet du *City Center Development* à proximité du *City Hall*). Pour relier ces différents éléments du CBD dispersés dans le centre de la ville, la municipalité a prévu de développer des « corridors d'affaires », ce qui sera la fonction de l'avenue Churchill<sup>20</sup> entre la gare, le quartier du *Ethiopian National Theatre* et la place Ménélik II, Arada-Piazza. Pour réaliser ce projet, de nouveaux immeubles apparaissent (*Tracon Tower, Melka Tower, Churchill Hotel...*) avec deux lieux qui sont profondément transformés (*Tewodros II Square*<sup>21</sup> et le quartier du *Ethiopian National Theatre*), l'avenue est embellie (rond point Tewodros avec le « Sébatospol »<sup>22</sup>), les maisons gérées par les *kébélés* sont vouées à disparaître, les routes perpendiculaires sont renforcées (voir au niveau du *Tewodros II Square* les routes Gaston Guez et Colson), de nouvelles constructions sont prévues au niveau de la *Black Lion Secondary School* et du sud du Lycée franco-éthiopien Guebre-Mariam pour offrir de nouveaux commerces aux piétons...

Pascal Bellier, professeur d'histoire et de géographie,  
Lycée franco-éthiopien Guebre-Mariam, Addis-Abeba, Éthiopie, mai 2015.

---

16 La gare inaugurée en 1929 est désormais désaffectée. Deux autres gares sont projetées pour relier Addis-Abeba au nouveau réseau ferroviaire national en construction : Gelan au sud de la ville dans la *sub-city* Akaki Kality, et Lebu au sud ouest de la ville dans la *sub-city* Nefas Silk Lafto.

17 « Le quartier de Piazza est déjà un des centres économiques majeurs de la capitale, en revanche, le bâtiment de la gare brise le mouvement de Churchill sur le sud de la ville et bloque son influence dynamisante. Le plan de développement de La Gare souhaite donc détourner cet obstacle afin d'étendre l'influence de Piazza et de l'avenue Churchill vers le sud. (...) Toutes les propositions [des équipes chargées de l'élaboration du plan de développement local de La Gare] mettent en application le projet de transformer La Gare en une plate-forme de transport multimodale et d'intégrer le quartier au *Central Business District* (CBD) existant [le CBD tel qu'il apparaît aujourd'hui est composé de Piazza, Arat Kilo, du quartier du Théâtre National et de *Churchill Road*]. Chacune d'elle présente un déploiement de l'axe *Churchill Road* au-delà du complexe ferroviaire. L'idée est de redynamiser et de désenclaver le sud de la ville, notamment Kirkos en l'intégrant au centre ville par le biais de l'axe Churchill. (...) Si le site [de la gare] est desservi par deux des artères majeures de la capitale, il est aussi fortement caractérisé par la faiblesse de son réseau secondaire (...). L'axe de toutes les attentions sera (...) la radiale nord/sud (*Churchill Road*) à laquelle il faudra adjoindre des routes alternatives afin d'y éviter une congestion du trafic. » Cécilie Dagmey, *Le quartier de La Gare à Addis-Abeba* (mémoire de maîtrise d'aménagement, Université Rennes II, Haute Bretagne), 2003-2004. Pages 120, 130-136.

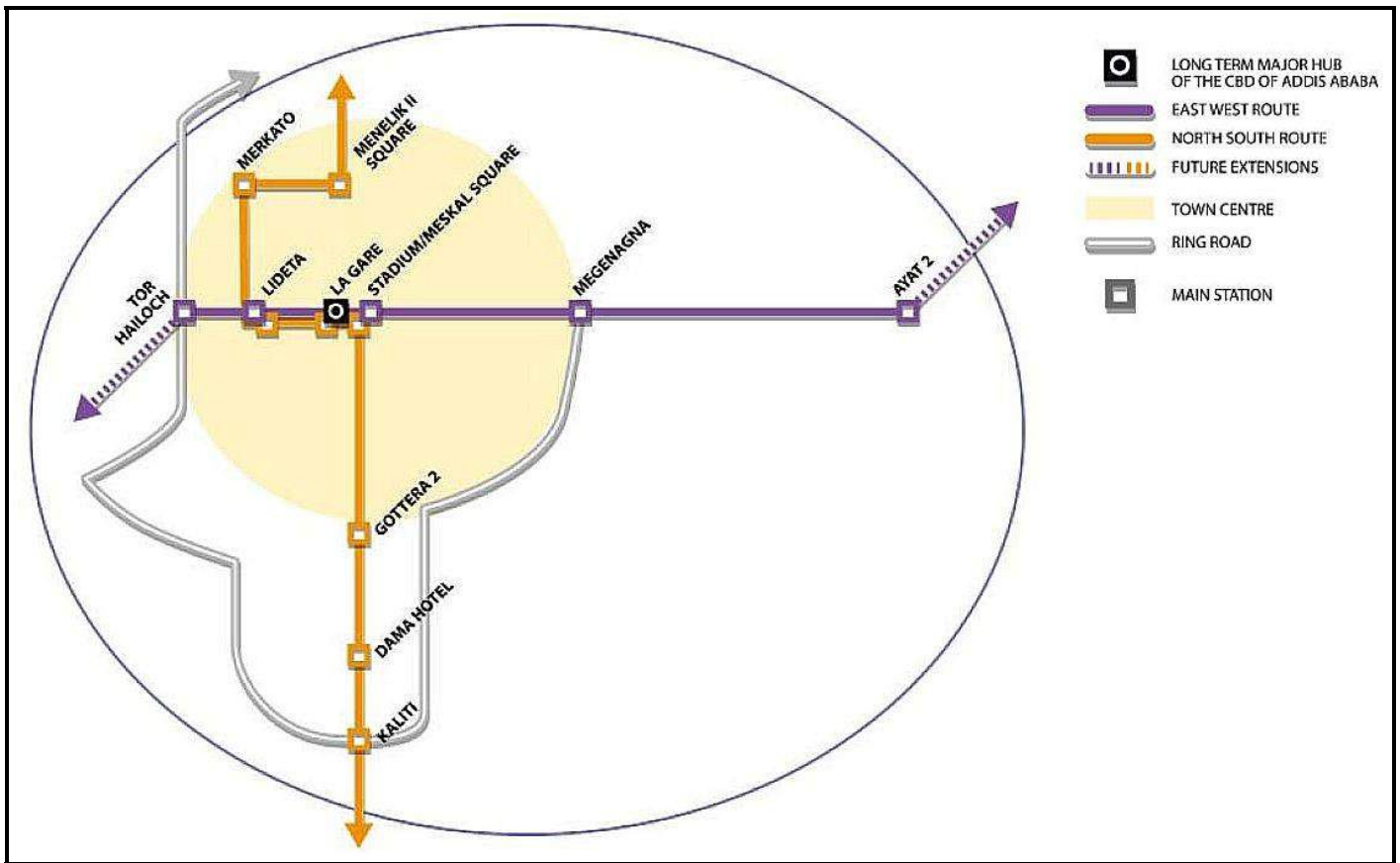
18 « L'avenue Churchill est un des axes les plus dynamiques et attractifs de la capitale éthiopienne. Les deux extrémités de l'avenue sont marquées par le bâtiment de l'hôtel de ville (nord) et la station de la gare (sud). (...) L'avenue draine aussi une grande partie du trafic nord-sud de la capitale. Le plan structurel d'Addis-Abeba propose de prolonger l'axe au-delà de ses limites actuelles (...). Tout d'abord vers le nord, jusque *Ménélik Square*, puis vers le sud au niveau de l'église de Kirkos [au sud de la gare]. » Cécilie Dagmey, *Le quartier de La Gare à Addis-Abeba*, (mémoire de maîtrise d'aménagement, Université Rennes II, Haute Bretagne), 2003-2004, page 119.

19 « Anbessa City Bus Service Enterprise runs the conventional bus system. Currently, it operates 650 buses, 100 articulated buses and manages four terminals (Mercato, La Gare, Menelik Square and Megenagna). » Patrice Berger, Gautier Rouhet, *La multipolarité favorable aux transports en commun comme modèle de développement des métropoles africaines : une réponse à leur congestion croissante ?* Conférence CODATU XV, Addis-Abeba, octobre 2012.

20 « Les "business-boulevards", dans le cadre du projet de développement d'un axe Est-Ouest on distingue : (l'avenue Haïle Gâbré-Selassie), dans le cadre du développement de l'avenue de l'Afrique ou *Bole Road* (l'avenue qui va de la place Mäsqäl à Wällo-Säffär), dans le cadre du projet de revitalisation du centre ville (l'avenue Churchill allant de la Municipalité à la gare quartier la gare), dans le cadre du projet d'expansion sud du futur centre des affaires à Kirkos (l'avenue Mäshwalekia, début de *Däbre-Zäit Road* de la place Mäsqal à Beqlo-Bét) » Meskerem Shawul, *Les défis de la valorisation de l'existant dans l'application du Schéma Directeur Révisé de la ville d'Addis-Abeba (Éthiopie)*, 2010, page 22.

21 « *Geom Luigi Varnero Impresa Construction PLC* a remporté l'appel d'offre pour construire la structure du siège social de la *National Insurance Company of Ethiopia* (NICE) pour 83,5 millions de birrs sur un terrain de 1 825 mètres carrés qui appartient à la compagnie d'assurances, situé à *Tewodros Square*, sur l'avenue Churchill. » D'après *Addis Fortune*, 02 janvier 2011.

22 En 1868, les Britanniques envahissent l'Abyssinie (expédition dirigée par Robert Napier) pour délivrer des Européens retenus par l'empereur Têwodros (1855-1868). Pour se défendre, l'empereur fit construire à Dabra Tabor par des missionnaires suisses et allemands installés en Abyssinie, un mortier de 7 tonnes (une bombarde) : le mortier Sebastopol (en référence à la guerre de Crimée, 1854-1855, en Russie). Ce mortier fut hissé au sommet de l'amba de Magdella, où il est encore, et ne fut finalement pas utilisé. L'aménagement de ce rond point (avec une copie donc) participe de la volonté d'embellir l'avenue Churchill.



LRT network's main stations<sup>23</sup>.



« Nouveaux » bâtiments sur l'avenue Churchill : *Ethiopian National Archives and Library Agency* et *Télévision éthiopienne*.



23 Patrice Berger, Gautier Rouhet, *La multipolarité favorable aux transports en commun comme modèle de développement des métropoles africaines : une réponse à leur congestion croissante ?* Conférence CODATU XV, Addis-Abeba, octobre 2012.