

LE MODÈLE COLONIAL UN MODÈLE FONDATEUR,

extrait de « VILLES EN DÉVELOPPEMENT » par Gustave Massiah et Jean-François Tribillon, éditions La Découverte, 320 pages, 1988, extrait pp. 19-40

Une hypothèse discutée

Partant de notre expérience africaine nous commencerons par poser comme hypothèse cette assertion : le modèle urbain colonial est un modèle fondateur tant historiquement — une grande part des villes du tiers monde sont originellement coloniales — que techniquement — l'urbanisme moderne est méthodologiquement issu de l'urbanisme colonial.

Nous sommes toujours surpris de la virulence des réactions suscitées par cette hypothèse : l'affirmation de l'actualité du modèle urbain colonial.

Parler de modèle colonial, n'est-ce pas une révérence à de vieilles lunes ? Après quarante ans d'indépendance, continuer à s'y référer n'est-ce pas vouloir chercher des excuses à des régimes qui ont leur responsabilité. La politique urbaine n'aurait à se référer qu'à des logiques étatiques et mondiales, la colonisation n'ayant produit qu'une sorte de proto-urbanisme qui relève aujourd'hui de la conservation des monuments historiques. Seul resterait le charme discret de l'architecture coloniale. Nous croyons pour notre part que la colonisation et le colonialisme ne cessent pas de produire leurs effets aux jours de la proclamation des indépendances et qu'il est suspect de vouloir, à toute force, occulter une partie de l'histoire.

Mais, nous objecte-t-on, pourquoi privilégier dans cette histoire l'épisode colonial. Celui-ci ne trouve-t-il pas sa logique dans l'urbanisme du XVIIe et du XVIIIe siècles ? Bien sûr, la liaison avec ce qui se passait en Europe à la même période est évident. Et, justement, il ne faut pas sous-estimer l'importance du retour du colonial sur la réalité des pays colonisateurs. La colonisation n'était pas une parenthèse ou un simple prolongement de cette réalité, elle en faisait partie. Il nous paraît impossible de faire l'histoire des modèles urbains en négligeant le modèle urbain colonial.

Dernière objection enfin, probablement la plus sérieuse : peut-on ignorer la diversité des situations et des histoires ; celles des colonisations d'abord, celles des indépendances ensuite ? Et par exemple, peut-on comparer l'Afrique à l'Amérique latine ? Nous en sommes bien d'accord et nous ne proposons pas une théorie générale. Nous pensons simplement que le modèle africain permet de mettre en évidence, avec le plus de clarté, les structures sous-jacentes. Et quand nous parlons d'actualité, nous pensons à celle d'un modèle qui fonctionne encore comme archétype, même si les indépendances et la mondialisation en ont transformé les données. Les situations ont changé, elles n'ont pas pour autant annulé une certaine cohérence des phénomènes : celle de l'urbanisation et celle du tiers monde.

Un modèle doublement fondateur

Le modèle urbain colonial nous semble doublement fondateur : fondateur de villes et fondateur d'idées. Il a servi de référence et de ligne de conduite dans la création de bien des villes et des armatures urbaines. Celle-ci perdurent; elles impriment leur logique aux politiques et aux pratiques post-coloniales ; elles marquent encore fondamentalement, bien qu'à des degrés divers suivant les régions du monde, le développement actuel des villes.

Mais surtout, le modèle urbain colonial est un modèle idéologique et technique d'une très grande rigueur et d'une très grande vigueur. Il plonge ses racines dans la préhistoire de l'urbanisme et ses préceptes ont pris une

teinte d'universalité. Il continue d'habiter les esprits même si cette inspiration n'est le plus souvent qu'inconsciente.

Le modèle urbain colonial a une vieille histoire. Il impose sa trame, sur la ville évidemment, mais aussi sur la campagne environnante, sur le pays qu'il faut conquérir et contrôler. C'est sa raison d'être !

Comme les cités romaines et méditerranéennes, les bastides et les "Villeneuves" en France, les *ciudades* espagnoles en Amérique latine, les villes coloniales sont des villes modèles et des modèles de ville. Elles ont été et elles sont encore des centres au sens plein du terme. Même si la patine du temps a adouci la violence de leur gestation, a paré de teintes pastel et désuètes leur architecture, ces centres historiques, grouillant de monde ou transformés en musées, restent les témoins de l'ordre et de la logique urbaine, la source de l'inspiration et l'image de la ville.

Est-ce à dire qu'il n'y eut pas d'urbain, pas de villes antérieures aux colonisations ? Certes non ! Et il ne reste pas que des vestiges pour en témoigner comme dans le cas des grandes cités andines. Dans tout l'Orient, dans le monde arabe, par exemple, l'histoire est urbaine, l'Islam est une civilisation fondatrice de villes. Le Caire, Alexandrie, Bagdad, Fès et bien d'autres sont des preuves vivantes et tangibles de la continuité des civilisations urbaines. Sans parler de l'Asie et des autres régions du monde. Au cours des derniers siècles, la progression urbaine est celle de la colonisation, intriquée dans la montée du capitalisme et la suprématie européenne élargie aux Amériques. La ville coloniale, nouvelle, s'est imposée. Ses angles droits, ses diagonales triomphantes ont écrasé les tissus anciens, ou les ont niés et détournés. À Fès et ailleurs, la ville coloniale double la médina et tente de l'étouffer ou bien s'érige d'elle-même *ex nihilo* en capitale (Casablanca). Dans bien des pays, en Afrique noire, en Asie du Sud, la ville "dure" s'est imposée, éliminant les formes urbaines antérieures comme les nouveaux matériaux, "en dur", ont tenté de déclasser les formes antérieures d'habitat. Se greffant sur les villes existantes, ou s'implantant dans des zones rurales (mais jamais vides, contrairement à ses assertions), la ville coloniale a imposé sa logique, imprimé sa rationalité. Certes, les structures traditionnelles et autochtones existent, elles resurgissent souples, vivantes, multiples et contradictoires dans les pratiques sociales, les modes d'habiter et d'occuper l'espace. Mais cette réalité ne peut se comprendre si l'on met entre parenthèses la période coloniale, si on la considère comme un moment, tout compte fait, extérieur, à l'histoire des peuples colonisés.

La ville coloniale, comme toute l'histoire de la colonisation, a rêvé d'effacer l'histoire antérieure, de la rejeter dans la "barbarie". Elle n'a pu empêcher la décolonisation et la réappropriation de cette histoire. Cette réappropriation à son tour ne peut annuler les périodes qui l'ont précédée, avec leurs violences, les luttes et les résistances qui les ont accompagnées et conclues.

Si l'histoire des villes, de pratiquement toutes les villes, ne se réduit pas à l'histoire du modèle colonial, elle ne peut cependant en faire l'économie. Pour comprendre ce qui s'est passé et ce qui pèse encore, c'est moins à l'histoire des villes que nous nous intéresserons qu'à celle du modèle urbain, à sa structure, sa logique et sa rationalité.

LE MODÈLE COLONIAL AFRICAIN

Nous illustrerons notre propos en prenant l'exemple du modèle colonial urbain développé par la colonisation française en Afrique de l'Ouest. Pour ce faire, nous distinguerons deux périodes correspondant à deux "âges" – "classique" et "moderne" – du modèle.

L'âge classique du modèle urbain colonial est celui de la conquête et de l'installation d'un système marchand et administratif de colonisation d'un territoire. Ensuite, les choses vont se compliquer. Le développement économique et industriel, en même temps que l'ascension politique et professionnelle de nouvelles couches sociales font remplir à l'urbain après la Seconde Guerre mondiale de nouvelles fonctions, le font entrer dans une ère que nous qualifions de moderne.

L'âge classique de l'urbain colonial

L'expression "âge classique" appliquée à cet objet (l'urbain colonial français) et à cette période (le XIXe siècle et la première moitié du XXe) peut surprendre. Et pourtant, n'est-ce pas là que se met en place une forme majeure et référentielle de ville ? Le paroxysme de ce classicisme est sans doute atteint dans la période 1930-1940, à un moment où la crise économique oblige à rationaliser et où l'Exposition coloniale de 1931 invite à théoriser. Ce moment est aussi la fin des belles certitudes. La Seconde Guerre mondiale et la "colonisation planifiée" (de 1945-1960) viendront compliquer le modèle, sans d'ailleurs le modifier fondamentalement.

Nous sommes là en face du "classique" dans son triple sens : il est à la base de l'urbain colonial français, il fait autorité, il est imité. Qu'on l'entende au sens d'armature urbaine ou au sens de l'espace de la ville, c'est à travers l'étude de la région où il s'est développé avec le plus de vigueur, le Sénégal et l'Ouest africain, que nous pourrions le mieux en saisir la nature.

La rationalité de l'armature urbaine

Jusqu'à la deuxième partie du XIXe siècle la colonisation est maritime et fluviale. Elle égrène le long des côtes et des fleuves, à intervalles réguliers, des forts et des postes chargés de surveiller les voies de communication et de servir de base à la conquête des contrées voisines. Ces postes assument des fonctions administratives tout à fait rudimentaires. Ce réseau quasi urbain est utilisé par les compagnies coloniales. Les postes et les forts fluviaux et maritimes sont autant d'escales pour les bateaux marchands qui troquent des "marchandises" (manufacturées) contre des "produits" (locaux). Lorsque les transactions s'effectuent dans les "escales protégées", les biens et les personnes sont soumis à l'administration et à la juridiction françaises. Les flottilles commerciales ont leur port d'attache sur la côte, dans des villes-îles installées sur une lagune ou un banc de sable d'estuaire, tel Saint-Louis à l'embouchure du fleuve Sénégal, ou bien sur un îlot rocheux à quelques encablures du continent, tel Gorée à proximité du Cap-Vert. Les "agences générales" des compagnies y côtoient les bureaux et les casernements. Bien que, pour l'essentiel, ces villes ne soient économiquement que les avant-ports exotiques de Marseille et de Bordeaux, elles cherchent à accéder à une dignité proprement urbaine et à jouer, localement, le rôle de capitale. Considérées dès l'origine comme des "établissements français" à part entière, elles sont instituées en communes à la fin du second Empire et désignent un député au Parlement. La colonisation, en son premier âge, participe des doctrines de l'universalisme et de la citoyenneté du XVe siècle.

La deuxième moitié du XIXe siècle est marquée par l'établissement — son "débarquement", au sens propre et au sens figuré — de l'appareil colonial sur la "terre ferme" et la mise en place progressive d'un quadrillage politico-administratif du continent. Cet enracinement territorial s'accompagne de la création d'un port en eau profonde : le port de Dakar, à l'abri du Cap-Vert, et tirant le meilleur parti de son site rocheux, est créé vers 1860. Cet enracinement repose aussi sur le chemin de fer : la première ligne, inaugurée en 1895, met en communication Dakar avec le bassin, à la fois fluvial et marchand, du fleuve Sénégal.

Le XXe siècle, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, ne fait que développer et systématiser cette colonisation continentale fondée sur le chemin de fer (le réseau sera achevé, pour l'essentiel, en 1925, par la mise en service d'une liaison directe de Dakar avec le bassin du fleuve Niger), l'administration territoriale directe et la traite de l'arachide. Les forts et les postes — les plus importants ou les mieux situés — deviennent les chefs-lieux d'une nouvelle circonscription d'administration dénommée "cercle"

conformément au modèle napoléonien de l'administration préfectorale et départementale. Certains de ces chefs-lieux se sont développés au point de devenir de véritables places commerciales intérieures, jalonnant les voies d'évacuation, vers l'Europe, de l'arachide, et d'abord les voies ferrées. Le terme d'escale a d'ailleurs été étendu aux haltes et gares du chemin de fer puis enfin aux centres urbains qui s'y développent.

Les anciennes villes côtières perdent de leur importance au profit de Dakar fondée vers 1860 qui, par ailleurs, devient en 1905 la capitale de la fédération des colonies constituant l'"Afrique-Occidentale française" (de la "Côte des Maures" à l'ouest jusqu'au lac Tchad à l'est, du 20e parallèle au nord à la "Côte de l'Ivoire" au sud).

Les villes côtières (au Sénégal : Saint-Louis, Rufisque) continuent à diriger le réseau urbain, mais sa complexité croissante, ainsi que les impératifs d'une politique coloniale à vocation continentale, nécessitent une spécialisation fonctionnelle des villes. La belle harmonie géométrique du réseau urbain créée par les militaires, reproduite par les ingénieurs du chemin de fer, est détruite sous l'effet des contingences commerciales. Thiès, Louga, Diourbel, Kaolack, villes de l'intérieur, se développent et relaient les villes côtières, jouant le rôle de villes secondaires et de chefs-lieux de région, chacune dans sa spécialité technique, militaire, économique et même religieuse.

L'organisation et le fonctionnement du réseau urbain subit les contrecoups des événements mondiaux et de la conjoncture économique. Ainsi en est-il, par exemple, des relations entre les escales ferroviaires et les régions avoisinantes. Les escales tiennent sous leur domination commerciale un réseau de bourgs et de villages qui évoluent au gré de l'expansion de l'agriculture et donc des besoins en oléagineux de l'Europe. Durant et après la Première Guerre mondiale, ces besoins sont croissants. La culture s'étend à tel point que l'escale exerce difficilement sa suprématie sur le complexe de petits centres qui suivent la progression du front arachidier. La dépression économique des années trente va mettre un terme à cette atomisation des circuits arachidières. Elle se traduira par un resserrement de l'armature urbaine et une reconcentration du commerce arachidier dans les escales.

La municipalisation des nouveaux centres urbains

Dans la tradition européenne, la commune est la circonscription administrative élémentaire et la collectivité publique de droit commun. Il n'en est pas de même dans l'Afrique coloniale française. Le statut de commune est octroyé par le représentant de la République. Il l'est au centre urbain qui s'en montre digne. L'autonomie communale est un privilège qu'il faut mériter.

Dignité et mérite. Ne faut-il pas mieux dire : docilité et essor commercial ? L'étude des textes généraux – et surtout des instructions et rapports administratifs –, l'examen des processus de décision montrent que la politique communale coloniale est inséparable de la politique de domination économique et d'organisation territoriale. Elle en est, pour partie, l'expression institutionnelle.

L'attribution du statut communal à une agglomération est la reconnaissance de son appartenance au réseau urbain colonial. Elle constitue une sorte d'acquiescement institutionnel – et d'encouragement – à l'évolution sociale d'une population urbaine. L'autorité coloniale prend acte de la naissance d'une cité. Elle lui donne les moyens de consolider ses privilèges. Elle transforme les habitants en "citadins-citoyens" et les fait participer au

fonctionnement des institutions coloniales et métropolitaines. En ce sens, la communalisation est le moyen privilégié d'une politique d'assimilation.

Toutefois, la très forte expansion territoriale et urbaine, hors des murs des grandes villes côtières, s'accompagne d'un refus de l'État français d'attribuer aux nouvelles villes un statut libéral. Leurs habitants ne sont pas automatiquement déclarés "citoyens et citadins". L'organisation municipale dont sont dotés les centres urbains de l'intérieur du continent n'est qu'une médiocre imitation du modèle communal. Tout le pouvoir appartient en fait à l'administrateur-maire qui est administrateur du cercle avant d'être le maire de la ville dans laquelle son administration est installée. La ville ne peut accéder à un statut de relative autonomie, statut dit des communes mixtes de troisième degré (qui d'ailleurs n'a jamais été octroyé), qu'après avoir parcouru un itinéraire complet et sans faute, en commençant par le premier degré.

Au Sénégal, la problématique communale est considérablement modifiée et politisée par la guerre de 1914-1918. Car aussitôt rentrés chez eux, les anciens combattants se font entendre. Ils réclament la réaffirmation de la citoyenneté française des personnes nées dans les "quatre vieilles communes" (les "originaires") et de leurs enfants, quel que soit leur domicile. Sous leur pression, la citoyenneté est accordée aux "médaillés non originaires". La question du passage des communes mixtes au stade d'institutions communales de droit commun est posée. Les autorités coloniales ne sont pas enclines à aller si loin et si vite. On se contente de réorganiser, entre 1920 et 1929, le statut dit de commune mixte.

L'organisation de l'espace urbain

Le modèle urbain colonial de l'âge classique imprime aux escales – fluvio-maritimes puis ferroviaires – et aux villes côtières une division fondamentale de l'espace en deux sous-ensembles : d'une part le "village indigène" et d'autre part les quartiers européens.

Pour ce qui concerne les escales, le vocabulaire est tout à fait clair puisqu'on utilise le même terme d'escale pour désigner à la fois le centre urbain dans sa totalité et le quartier européen commercial et administratif.

À la différence des villes côtières, la plupart des escales, notamment ferroviaires, sont créées dès l'origine selon le mode dual. L'escale (quartier) est le quartier moderne par excellence. Il est formé de rues se coupant à angle droit. Le carré ou le rectangle défini par l'intersection des voies forme l'unité de base de cet ensemble urbanistique. Cet îlot peut n'être la propriété que d'une seule personne ou d'une société. En règle générale, il se trouve partagé en deux ou quatre parcelles. De toutes les façons, la disposition des parcelles autorise la construction de maisons comportant au moins deux façades sur rues.

Les compagnies coloniales s'approprient en général la totalité de l'îlot. Le bâtiment principal est à deux niveaux. Le magasin occupe le rez-de-chaussée, de plain-pied avec la rue, le logement du gérant, le premier étage. Un balcon en bois ou en fer surplombe, sur la rue, l'entrée du magasin, tandis qu'une terrasse couverte sert de toit à l'arrière-boutique. La cour est occupée par un vaste entrepôt.

Quelle que soit la nature de la voie de communication qui fonde le développement de la ville, l'escale-quartier jouit de la même position stratégique garantissant à ses habitants une sorte de monopole de l'utilisation de cette voie. L'escale commande le quai, le wharf ou la gare. Les mouvements commerciaux ou de troupes se font par l'escale. L'administrateur et le commerçant sont les seuls à participer à la vie de la

Colonie et de l'Empire. Ils sont donc les seuls à disposer des moyens de communication et d'échange. Le symbolisme urbanistique d'un plan de ville est rarement aussi évident.

Le terme de "village indigène", d'origine administrative, dénie explicitement à l'indigène toute qualité de citoyen. Le plan du village obéit aux mêmes principes d'urbanisme que le quartier de l'escale. Le plan en damier est appliqué avec la plus grande rigueur. Il ne tient compte en aucune manière du site. Le tracé des voies est obtenu par simple prolongement de celles de l'escale. Les îlots sont divisés en quatre parcelles. Chacune est habitée par une famille au sens large, groupant la plupart du temps plusieurs ménages. Chaque parcelle est délimitée par une clôture de roseaux entrecroisés ou par un mur de terre.

Le village est nettement séparé de l'escale-quartier soit par un véritable "no man's land" (désigné ainsi sur les plans de l'époque), soit par une artère très large baptisée "boulevard d'isolement", soit par la voie ferrée. Cette séparation est justifiée par des raisons de sécurité – lutte contre la propagation des incendies – de sûreté – déploiement de la force publique – et de salubrité – prévention des épidémies.

L'équipement du quartier indigène est des plus rudimentaires. Les artères ne sont que très rarement aménagées. L'éclairage public est inexistant ou insuffisant. Quelques puits, pas de branchement d'eau individuel. Les eaux pluviales et usées stagnent dans les bas-fonds, le contraste est complet avec le niveau d'équipement urbain du quartier européen.

Les villes côtières n'ont pas la même histoire. À chaque stade de la colonisation ont correspondu des fonctions et des paysages urbains spécifiques.

Les villes-îles (Saint-Louis, Gorée...) de la colonisation fluvio-maritime sont des plus rudimentaires, encore que leur " tertiarité " ne puisse être contestée. Il s'agit bien de villes, mais réduites à quelques jetées, wharfs, entrepôts, casernes et résidences de l'amiral et du gouverneur.

Les villes côtières de la colonisation territoriale et ferroviaire prennent pied sur le continent et s'y déploient largement. Soit sous la forme de nouveaux quartiers (Saint-Louis), soit sous la forme de nouvelles villes (Dakar et Rufisque éclipsant la ville-île de Gorée). Elles utilisent un matériel relativement lourd : des entrepôts de stockage, des gares, des ports en eau profonde, des réserves de charbon pour les bateaux à vapeur...

Dans les métropoles portuaires, la séparation radicale des habitats européens et africains ne semble pas correspondre aux habitudes sociales du XIXe siècle. Le plan Pinet-Laprade n'en fait pas mention. Il est vrai que le problème ne se pose pas dans les mêmes termes qu'au début du XXe siècle, lorsque les indigènes commencent à habiter les villes et à y installer leur famille.

Auparavant, les autochtones logeaient à l'intérieur de la propriété de l'Européen dont ils dépendaient. À la relation maître-esclave se substituent des rapports maître-domestique puis employeur-employé. L'habitat évolue de concert avec les mutations économiques et sociales. Les indigènes émigrent vers les franges de la ville, tout en occupant de-ci de-là des îlots à l'intérieur.

Les épidémies de peste et de fièvre jaune obligent (dit-elle) l'administration à séparer les habitats, à l'exemple des nouveaux centres de l'intérieur. Des "villages de ségrégation", pour reprendre la terminologie originelle, sont créés par voie administrative, comme la Médina à Dakar. À Saint-Louis, la population indigène est reléguée sur la "Langue de Barbarie". Ainsi, dans les métropoles portuaires, la ségrégation des habitats s'opère-t-elle selon des

modalités différentes et surtout à un rythme propre à chaque ville. La croissance rapide d'une agglomération employant une main-d'œuvre non qualifiée engendre très tôt une séparation radicale des habitats (il est vrai que les extensions successives ont vite fait de réintégrer la zone de ségrégation dans le périmètre urbain), alors qu'une certaine stagnation (Saint-Louis par exemple) ne la favorise pas.

Là aussi le plan en damier marque profondément le paysage des métropoles portuaires. Comme pour les escales, il forme la trame fondamentale du tissu urbain, du quartier européen comme de la zone indigène. Les traits essentiels de l'urbanisme colonial (séparation des habitats, monotonie du tissu urbain, sous-équipement du quartier africain) paraissent ici grossis par l'importance de l'agglomération,

Les procédés urbanistico-fonciers

L'urbanisme colonial que nous voyons à l'œuvre tire sa spécificité d'une utilisation très rigoureuse des instruments fonciers coloniaux. L'administration se déclare maître du sol inclus dans le périmètre d'urbanisation et en dispose comme elle l'entend. L'urbaniste colonial n'est pas seulement celui qui trace la ville mais aussi celui qui distribue le sol aux nouveaux urbains. Nous sommes donc en présence d'un pouvoir urbanistico-foncier irrésistible qui confond plan d'urbanisme – d'organisation de l'espace – et plan de lotissement public – de division du sol en “propriétés” distinctes à attribuer aux bénéficiaires fonciers que la puissance publique désigne.

Le domaine colonial – la terre dont dispose l'État colonial pour s'établir et établir les siens – est très largement défini, et ce par négation des droits fonciers des occupants. Il est déclaré servir à la mise en valeur du territoire. Toute implantation ou installation nouvelle se réalise à partir d'une concession domaniale. L'administration se charge donc de pourvoir l'investisseur du terrain nécessaire à son projet.

Cette aide n'est pas gratuite. Il s'agit de concilier au mieux les intérêts de la colonie et ceux du postulant. La concession est le moyen privilégié pour définir cet équilibre. Elle est l'acte fondamental de l'État colonial gestionnaire de son territoire et de son domaine, Les concessions sont attribuées contre paiement d'un prix et à la condition de réaliser la mise en valeur dans les délais et formes déterminés par un cahier des charges. Ce dernier peut être des plus rudimentaires, mais il constitue quelquefois un véritable règlement d'occupation des sols.

Les concessions sont accordées à titre provisoire aux conditions du cahier des charges. Si ces conditions ne sont pas remplies, la déchéance du concessionnaire peut être prononcée. Dans le cas contraire, et si le délai prévu est expiré, la concession est attribuée à titre définitif, en toute propriété. Le concessionnaire du sol en devient alors propriétaire. Lorsque ces concessions sont accordées dans un centre urbain, elles ne peuvent l'être que conformément à un plan préétabli, le plan de lotissement.

Le plan de lotissement urbain détermine les conditions et modalités d'utilisation du domaine colonial urbain. Il fixe les limites des espaces publics et des parcelles à concéder aux particuliers. Pour ce faire, il définit les fonctions de chaque zone, délimite les espaces réservés aux services publics, à la circulation, à l'installation des commerçants et à celle des indigènes... Dans ces conditions, le plan de lotissement tient lieu de plan d'urbanisme et sert aussi bien à créer de toutes pièces un centre urbain qu'à ajouter un nouveau quartier à un centre existant.

La législation permet d'ailleurs à l'administration de s'emparer, sans recourir à la procédure de l'expropriation, de tous les terrains coutumiers qui lui paraissent nécessaires : l'administration fait application des principes qui lui reconnaissent une propriété éminente sur les tenures indigènes. La suppression des droits fonciers individuels ou collectifs bénéficie d'une procédure administrative expéditive. Il n'est nul besoin de recourir à l'expropriation pour assurer à la puissance publique coloniale une parfaite et totale maîtrise foncière. Cette maîtrise publique du sol ne cessera jamais d'être revendiquée comme un idéal par les urbanistes, qu'ils soient coloniaux ou simplement modernistes : des hygiénistes aux planistes, des Européens aux Américains ou aux Soviétiques...

La façon dont est traité l'“indigène” du point de vue urbanistico-foncier est symptomatique. Rien n'interdit à l'indigène de se porter acquéreur d'un lot du quartier européen. Encore faut-il qu'il paie le prix demandé et surtout qu'il réalise la mise en valeur exigée tout en se conformant aux règles

d'architecture, de construction et d'hygiène les plus modernes. Il va sans dire que seule une infime minorité est capable de satisfaire à ces obligations et de cohabiter de manière tout à fait satisfaisante avec les habitants européens. La plupart des indigènes, à la condition toutefois qu'ils soient honorablement connus (ce qui suppose au moins un établissement familial en ville depuis un certain temps et l'occupation d'un emploi stable), peuvent se voir attribuer une parcelle du village indigène sous la forme de "permis d'habiter".

L'analyse des techniques juridiques utilisées et des motifs avancés par les textes et l'administration permet de préciser la portée et le sens de cette politique.

L'attribution des lots du village indigène est gratuite, car, en raison de la modicité de ses revenus, l'indigène peut difficilement se porter acquéreur d'une concession et, de ce fait, il serait enclin à s'établir en dehors du centre urbain, en marge de la "civilisation". D'où cette gratuité paternaliste.

Ce lot doit être considéré comme le lieu d'établissement définitif de la famille. Le titulaire a la faculté d'y élever des constructions, qui sont sa propriété. Cependant, l'administration se réserve la faculté de déplacer et d'étendre les villages indigènes régulièrement lotis si l'hygiène publique ou la densité de la population l'exigent, à la condition de pourvoir à la réinstallation des populations déplacées.

L'allocation de cette parcelle est faite "*intuitu personae*". Il s'agit bien d'une faveur accordée en raison de la personne du demandeur et pour satisfaire à des besoins pressants et actuels. Il est donc exigé du titulaire une occupation permanente, effective et personnelle du lot. Dans le même esprit, l'administration cherche à fixer l'indigène et à le protéger de sa propre imprévoyance en interdisant les ventes ou les locations des permis d'habiter, sous peine de nullité de l'acte et de reprise du terrain par l'administration sans indemnité.

Par contre, si l'expérience montre que le titulaire a su profiter de la chance qui lui était offerte en construisant et en plantant sa parcelle, il peut transformer son permis en droit de propriété moyennant le versement d'une somme modique. Ces dispositions sont prises "en vue de faciliter aux indigènes l'accès à la propriété du sol".

Mais si l'indigène dispose d'un droit de propriété, ne sera-t-il pas tenté, obéissant à son "imprévoyance naturelle", de l'aliéner ? La finalité "civilisatrice" et humanitaire de l'ensemble de l'opération se trouverait remise en cause. Il faut protéger l'indigène des tentateurs, des spéculateurs et des marchands ; il faut que l'autochtone continue à vivre sagement au milieu de ses frères, à l'abri des non-indigènes. Pour ce faire, le droit de propriété est assorti d'une servitude particulière : pendant 30 ans, sur cet immeuble, ne pourra être conféré aucun droit personnel ou réel à des individus autres que les indigènes.

L'entrelacs est serré entre les motifs avancés, qu'ils soient de type policier ou sanitaire. La défense de l'ordre public apparaît comme un prétexte. Il semble bien, à la lecture des divers rapports et comptes rendus, que l'administration cherche à organiser le "développement séparé des deux communautés", selon l'expression aujourd'hui consacrée. L'ensemble des dispositions relatives au village indigène tend à répartir racialement la population à l'intérieur de l'espace urbain. Car, qu'entend-on par "indigène" ? La définition retenue en l'espèce n'est pas celle du droit privé ou public ; pour l'ensemble de cette réglementation, l'indigène n'est pas seulement l'individu non citoyen jouissant du "statut réservé", il est l'individu de couleur

et de culture non européennes, et dans le cas de l'Afrique, de couleur et de culture noires.

L'urbain colonial moderne

L'urbain colonial que nous venons de décrire se rapporte à ce que nous avons appelé l'âge "classique" de la colonisation. La plupart des études sur la colonisation en restent là. Ce qui a pour effet de situer le colonialisme – y compris dans ses œuvres urbanistiques – dans l'avant-guerre et dans une sorte d'archaïsme politique et intellectuel. Il se trouve cependant que ce système politique et économique a survécu à la Seconde Guerre mondiale, mais s'est modernisé, perfectionné, y compris dans ses entreprises urbaines. Il serait malhonnête de ne pas analyser cet âge dit par nous "moderne" du modèle urbain colonial – en continuant de l'étudier dans l'Ouest africain.

Il se caractérise par une complication du modèle urbain antérieur. Les pôles économiques coloniaux – les agglomérations les plus importantes, et en premier lieu les grandes villes côtières – sont intégrés dans une conception d'ensemble des rapports entre la métropole et ses colonies. Ils doivent jouer un rôle de relais politiques et industriels dans les nouvelles formes de division du travail qu'impose la transformation du pacte colonial, charte de notre âge classique.

Cette intégration – à la fois conceptuelle et sociale – s'exprime par une planification, tant économique qu'urbanistique, qui a l'ambition de gérer le devenir de ces pôles urbains. Ce devenir s'inscrit sur deux plans : l'industrie et l'habitat.

L'industrialisation est évidemment enfermée dans des limites précises : elle ne concerne que le traitement des flux d'importation et d'exportation, et s'efforce avant tout de consolider les effets bénéfiques de l'économie de guerre qui, en rompant les relations avec la métropole, a développé localement de nombreuses activités, celles que l'on appellera plus tard les activités de substitution...

L'effort porte aussi sur l'habitat, et en premier lieu sur l'habitat des nouvelles couches urbaines indigènes : instituteurs, techniciens, ouvriers, infirmiers, employés, fonctionnaires... Des sociétés parapubliques de construction sont créées afin de réaliser des ensembles immobiliers – en général sous forme de maisons individuelles en accession à la propriété.

Ce double effort en faveur du développement industriel et de l'habitat dit social a sans conteste produit ses effets.

L'agglomération s'organise en fonction de la croissance des zones industrialo-portuaires. Les nouveaux quartiers s'installent au-delà des anciens villages indigènes en une troisième strate urbaine.

Les mutations urbaines (qui s'accompagnent d'autres mutations en milieu rural) se conjuguent à un fort exode rural et à la constitution en ville d'un important sous-prolétariat urbain qui bientôt submergera l'agglomération et installera ses bidonvilles dans les moindres recoins.

L'urbain colonial moderne doit donc, très tôt, faire face à la modernisation de la ville et, dans le même mouvement, à l'appauvrissement d'une partie de la ville qui se déclare hors-la-loi.

Dans le même temps, les mairies tentent d'échapper au pouvoir colonial qui ne peut plus refuser d'accroître l'autonomie des communes existantes et d'étendre le bénéfice du statut municipal à d'autres centres urbains.

Les réponses du modèle urbain colonial aux questions posées par cette nouvelle ère "moderne" ne sont pas dénuées d'intérêt.

Face au déferlement migratoire, l'urbanisme colonial moderne met en place des structures d'accueil de l'habitat populaire sous forme de nouveaux "villages indigènes". Alors que les anciens villages indigènes ont fini par être considérés comme des quartiers presque ordinaires, les nouveaux quartiers sont conçus comme des structures transitoires et provisoires d'habitat (il n'est pas possible en principe d'y construire en dur et d'obtenir un titre de propriété). Le vocabulaire employé l'atteste explicitement : ce sont des "villages de pailotes". Leur fonction historique est de servir d'antichambre, de lieu de transit (pour reprendre une terminologie qui a eu son heure de gloire en France dans les années 1970) vers l'habitat social construit par les sociétés immobilières para-étatiques. Pour que les choses soient bien entendues, on décidera d'ailleurs, à Dakar, de confier la rénovation du plus important de ces nouveaux villages (la zone A, dite aussi "Grand-Dakar") à la Société immobilière – parapublique – du Cap-Vert.

La doctrine du transit par les structures d'accueil vers l'habitat social et la définition de l'habitat social comme habitat ordinaire auquel chaque famille devrait pouvoir accéder subiront dans les faits de nombreux démentis mais continueront jusqu'à la fin à servir de référence. Ces démentis résultent d'une double impossibilité. La première est celle à laquelle se heurtent les constructeurs sociaux : leur incapacité à sortir d'un créneau de clientèle formé des couches moyennes-supérieures. La deuxième est celle que rencontrent les services chargés d'aménager les structures d'accueil : leur incapacité à créer suffisamment de structures pour accueillir tout le monde.

Et pourtant, ces aménageurs font ce qu'ils peuvent, avec réalisme, peut-être même avec une certaine dose de cynisme. Ils ont tout de suite compris que ces structures d'accueil devaient être adaptées aux statuts et aux ressources des couches sociales qui étaient appelées à y être accueillies. Ils se sont donc autorisés à distinguer une première catégorie de structures d'habitat relativement évoluées destinées aux populations d'un niveau social moyen ou moyennement pauvre (par exemple : Grand-Dakar) qui y attendraient une éventuelle et mythique transformation de leur habitation par une société immobilière. Cette première catégorie est distinguée d'une deuxième, moins coûteuse et plus facile à réaliser, dont la fonction de transit est implicitement niée au profit d'une fonction de dépotoir. L'exemple le plus évident de ces structures d'accueil de deuxième classe est "Dagoudane-Pikine" située à plus de quinze kilomètres du centre de Dakar. Sa vocation est à l'évidence de servir de campement aux exclus, et notamment aux gens des bidonvilles qui "sont à déguerpir".

Malgré cette pratique des structures d'accueil de l'habitat populaire "à deux vitesses", la ville est très vite submergée par les bidonvilles que l'urbanisme colonial ne peut ni "traiter" ni contenir. Il y a là une évidente impossibilité des urbanistes et des administrateurs à sortir du concept typiquement colonial de la ville comme ensemble des quartiers légalement lotis ou reconnus. Cette conception est à l'origine d'une pratique soit de la méconnaissance ("ces gens-là ne sont pas des habitants mais des occupants sans droit ni titre, sans droit à la ville"), soit du déguerpissement (avec ou sans recasement) lorsque l'envahissement devient menaçant.

ACTUALITÉ ET MODERNITÉ DU MODÈLE COLONIAL

Les descriptions, qui précèdent, du modèle colonial africain invitent à risquer une définition des — sept — principes de ce qui pourrait être considéré, a

posteriori, comme la charte de l'urbanisme et de la politique urbaine coloniale :

- les villes sont créées à la discrétion de celui qui aménage le territoire ;
- l'armature urbaine répond à une stratégie d'aménagement du territoire qui poursuit un nombre très limité d'objectifs, principalement deux : le maintien de l'ordre public et le développement du commerce colonial ;
- la hiérarchie des villes est fondée sur leurs fonctions de service et de commerce ;
- les institutions urbaines diffèrent d'une ville à l'autre ; ces différences tiennent compte d'une part de la place de la ville dans la hiérarchie des villes et d'autre part de sa propre dynamique socio-politique ;
- les sites des villes à créer – et les sites de leurs extensions ultérieures – sont réputés vierges de tout établissement humain, de tout droit foncier et de toute histoire ;
- la même autorité prend en charge la totalité des tâches de conception d'implantation, de découpage et d'attribution des sols ;
- la place de chacun dans la ville résulte de son statut qui grossièrement se ramène à ce qu'il est convenu d'appeler aujourd'hui son "appartenance raciale".

Ainsi formulé, ce corps de doctrine reste d'une évidente actualité. Si nous remplaçons "race" par "classe" et si nous ajoutons "industrie" à "commerce", ne sommes-nous pas en possession du texte du discours que pourrait tenir tout urbanisme actuel qui, s'érigeant en un système clos de savoir et de pouvoir, s'éloignerait de toute base sociale et s'affranchirait de son contrôle ? N'est-ce pas aussi la situation de bien des projets d'habitat et d'équipement des villes du tiers monde que financent les coopérations bi ou multilatérales et que nous voyons fleurir un peu partout : projet de création de nouvelles villes, projet de planification urbaine et de structuration de l'armature urbaine, projet d'aménagement de quartiers pour les pauvres – qui n'ont plus le statut d'indigène – en tout genre : du quartier pseudo-résidentiel sous-standard à la trame d'accueil en passant par tous les "sites and services".

Revenons au principe fondateur de l'urbain colonial, principe si évident qu'on ne prend pas toujours la peine d'en rappeler l'existence : la ville coloniale – son emplacement comme son organisation – résulte d'une projection extérieure ; la décision qui la crée est formulée au loin et s'impose au territoire qui la subit.

Il ne faudrait pas pour autant en déduire que cette procédure de projection se définit par son arbitraire, sa vulgaire brutalité... Lorsque le modèle urbain colonial travaille dans la méconnaissance, il le fait souvent en connaissance (!) de cause : "Il ne veut pas le savoir, le voir". Lorsque pendant la Première Guerre mondiale, un village indigène dit de ségrégation – sanitaire – appelé Médina est créé à Dakar pour cause d'épidémie, la question des qualités et aptitudes au site d'implantation n'a pas été posée, car le problème n'était pas là. Il s'agissait de faire cesser au plus vite la situation de cohabitation jugée dangereuse.

Il convient au contraire de reconnaître les qualités techniques – sinon scientifiques – des grandes décisions coloniales d'aménagement. Les travaux qui préparent ces décisions en témoignent. Les missions chargées de préciser le tracé des futurs chemins de fer raisonnent en véritables "ingénieurs géographes". Les techniciens qui choisissent les sites des nouvelles villes raisonnent en urbanistes et parfois même en écologues. On est ici bien en avance sur ce qui se pratique en France à la même époque. L'urbanisme y est encore balbutiant. Les pratiques de "géographie appliquée" ne seront acceptées comme techniques d'aménagement du territoire que beaucoup plus tard.

Cette relation entre colonisation, technicité et modernité n'est évidemment pas un hasard. Universalisme et civilisation nouvelle peuvent se déployer sans tenir compte du passé, des droits anciens, baptisés privilèges et considérés comme de simples scories de civilisations antérieures. La nouvelle société ne se construit pas à partir de l'ancienne, elle s'y substitue et, de plus, sa construction repose sur le travail forcé, quasi gratuit. Construire la ville, c'est construire la société. Nul besoin de tenir compte du désordre social qui ferait bouger les lignes des plans audacieux. Ce temps du jeu pur des esprits libres va fasciner les ingénieurs et les techniciens.

Cette technicité conduit les promoteurs et les gestionnaires de l'urbain colonial à pratiquer un fonctionnalisme efficace. Les villes entretiennent entre elles des rapports hiérarchiques fondés sur une échelle très stricte de leurs fonctions. La place de chacun dans la ville est déterminée par son statut socio-racial. Les institutions urbaines elles-mêmes diffèrent d'une ville à l'autre. Ces différences tiennent le plus grand compte de la place de la ville dans la hiérarchie des villes.

Ce parti pris de fonctionnalisme est renforcé par une intégration des pouvoirs. La même puissance publique désigne les sites des villes à créer, dresse les plans d'aménagement, procède à la répartition du sol entre les urbains qu'elle choisit. Ce fonctionnalisme extrême est politiquement un système totalitaire qui ne tolère aucune entrave à son déploiement. Pour lui tous les sites à aménager sont vierges de toute histoire et de tous droits fonciers. Le corollaire de cette thèse de la "*tabula rasa*" pourrait s'énoncer comme suit : les citoyens que la ville installe comme citoyens tiennent tous leurs droits de l'autorité qui les a installés en leur octroyant un terrain à construire et un titre correspondant. L'ensemble de ces titres ainsi que l'ensemble des personnes qui en bénéficient forment la ville légale. Au contraire, toute emprise sur le sol, tout habitat qui ne peuvent s'en prévaloir constituent une ville illégale donc inexistante.

L'organisation de bien des villes reste marquée par cette double opposition fondamentale — si caractéristique du modèle colonial — opposition d'abord entre les quartiers des colonisateurs et ceux des colonisés, opposition ensuite entre la ville légale et la ville illégale.

Cet héritage n'est pas seulement inscrit dans le paysage urbain. Il réside dans l'urbanisme lui-même comme norme idéologique et technique. L'urbanisme post-colonial s'est trop souvent contenté de reconduire les idées et les techniques antérieures, à peine modernisées. La ville européenne devient la ville moderne, la ville par excellence, l'idéal vers lequel doit tendre toute formation urbaine. La ville indigène est considérée tantôt comme le purgatoire de la modernité urbaine, tantôt comme le lieu de cantonnement des pauvres. Quant à la ville illégale elle est désormais non seulement hors-la-loi mais aussi indigne : politiquement, socialement et sanitaire.

Cette doctrine continue de fasciner tous ceux qui persistent à penser l'urbanisme comme une technique d'ordonnement de la ville, une technique foncière d'installation d'une population pionnière composée de catégories sociales — et non plus raciales — à traiter différemment en fonction de leur mérites : revenus, privilèges, statut...

Intégrant dans la même matrice le dessin physique de la ville, de son établissement foncier et juridique, et de sa structuration sociale, elle reste la référence de ceux qui courent toujours après le paradigme perdu, le moment de la merveilleuse cohérence, plus même, de la fusion réalisée entre gestion urbaine, gestion foncière et gestion sociale.

Gustave Massiah et Jean-François Tribillon

