

GROUPE DE RECHERCHE

Villes et citadins des tiers-mondes

(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)

Programme "Citadinités"

Dossier n° 2

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE
L'ESPACE URBAIN**

Document provisoire

Octobre 1986

Mise en forme du dossier :

- Ph. HAERINGER

- J.C. DAVID

GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC

correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON

Tél. : 78 00 69 83

So la direction de B. Ganne et Ph. Haeringer

GROUPE DE RECHERCHE

Villes et citadins des tiers-mondes

(CNRS, ORSTOM, Université LYON II)

Programme "Citadinités"

Dossier n° 2

**ANTHROPOLOGIE ET SOCIOLOGIE DE
L'ESPACE URBAIN**

Document provisoire

Octobre 1986

Mise en forme du dossier :

- Ph. HAERINGER

- J.C. DAVID

GLYSI - Département 'D' ORSTOM - IRMAC

correspondance : GLYSI, Université Lyon II, Avenue Pierre Mendès-France - 69500 BRON

Tél. : 78 00 69 83

C.E.D.I.D. - ORSTOM

GAN

INV. p 3604

AVANT-PROPOS

Ce dossier est le deuxième d'une série de trois, successivement consacrés aux travaux de notre groupe sur les trois axes suivants :

- . Anthropologie économique de la vie citadine
- . Anthropologie et sociologie de l'espace urbain
- . Anthropologie et psycho-sociologie de la norme et de la déviance

Sous leur forme présente, ces trois dossiers -provisaires- ne constituent qu'un premier essai de mise en forme, destiné à faire le point d'une dynamique de groupe étendue sur deux années (1984-1986). Ils devraient nous permettre d'évaluer le chemin parcouru, de procéder à un examen critique et contradictoire des résultats obtenus, et sans doute d'élargir nos débats. Repris, complétés, affinés, ils pourront alors donner lieu à une publication définitive.

Le groupe "Villes et citoyens des tiers-mondes" existe depuis 1983 et il a sa base à Lyon. Il résulte d'une initiative conjointe du CNRS, de l'ORSTOM et de l'Université Lyon II. Soutenu par la Commission Rochefort dans le cadre du Programme Mobilisateur n°4 du Ministère de la Recherche, il est animé, sous la responsabilité de B. GANNE et de Ph. HAERINGER, par le GLYSI (Groupe lyonnais de sociologie industrielle), le Département D de l'ORSTOM ("Urbanisation et socio-systèmes urbains") et l'IRMAC (Institut de recherche sur le monde arabe contemporain). Mais il a bénéficié de la participation de collègues issus de nombreux autres groupes aussi bien lyonnais que non lyonnais (d'Aix ou de Nancy, de Paris ou de Belgique, etc.). Près de 150 chercheurs, enseignants ou étudiants doctorants ont participé à l'une ou l'autre ou plusieurs de nos séances (trente personnes en moyenne par séance). Compte tenu d'une implantation non parisienne, ces chiffres constituent sans doute un premier succès.

Au-delà de cette volonté de créer, sur la place lyonnaise, un lieu de rencontre et de débat sur la recherche urbaine dans les régions chaudes (contribuant ainsi à l'effort de décentralisation de cette recherche), le groupe s'est donné pour objet, à partir de 1984, de conduire une réflexion sur l'originalité des citadinités du Sud en passant par un effort de récapitulation des acquis de la recherche sur un assez large éventail de thèmes. C'est ainsi qu'au long de deux années douze thèmes ont été successivement abordés (quatre dans chacun des trois axes sus-mentionnés) dans une perspective nécessairement multidisciplinaire et comparative (Afrique de l'Ouest et du Centre, Maghreb et Proche-Orient, Amérique latine et Caraïbes, Indonésie).

On trouvera ci-dessous, réparti en quatre chapitres thématiques, un ensemble de textes relativement diversifié :

- . Le contenu des séances de notre séminaire mensuel (séances des lundis 14 janvier, 25 février, 25 novembre 1985 et 17 février 1986)
- . Celui des réunions du "mardi" qui suivirent systématiquement (récapitulation en sous-groupe de travail restreint)
- . Des textes supplémentaires que ces "mardis" suscitèrent.

Pour les deux premiers thèmes (Mobilité/Transports, Ségrégation socio-spatiale), les débats reproduits sont ceux d'une séance supplémentaire, dite "de synthèse" (18 mars 1985). Pour les deux suivants (Activités/Emploi, Ethnicité/Cultures urbaines), ce sont les débats de la séance initiale que l'on trouvera, morcelés selon les exposés auxquels ils se rapportent. C'est ce qui explique l'agencement différent de ces chapitres.

Ces textes et débats ne couvrent à l'évidence que de façon très segmentaire les champs thématiques abordés, les ensembles géo-culturels explorés. Ils ne constituent que des ouvertures, souvent notoirement insuffisantes. Mais, mis bout à bout et associés aux deux autres dossiers, ils offrent tout de même un parcours intéressant.

SOMMAIRE GENERAL

Chapitre 1 MOBILITE CITADINE ET TRANSPORTS URBAINS

Exposés

Introduction par Ph. HAERINGER

- ✓ 1. Questions sur la mobilité urbaine dans les PVD
par E. HENRY
- ✓ 2. Transports lagunaires à Abidjan
par H. BERRON
- ✓ 3. La mort automobile à Abidjan
par C. VIDAL

Essais de synthèse

Récapitulation, par Ph. HAERINGER

- ✓ 1. Situations dans le Proche-Orient
par E. LONGUENESSE
- ✓ 2. Situations en Amérique latine
par E. HENRY
- ✓ 3. Situations en Indonésie
par J.M. CUSSET
- ✓ 4. Situations au Maroc
par A. BELBAHRI

Débats

Introduction par A. BELBAHRI

Schémas pour une étude comparée des systèmes de transport urbain, par Ph. HAERINGER

A propos d'une restitution : peut-on améliorer le statut d'un débat de séminaire? par Ph. HAERINGER

Débat sur les systèmes de transport

1. Les systèmes de transport urbain et l'Etat
2. L'offre du secteur privé
3. Modes de transport et citadinité
4. L'évolution du système
5. Le métro comme référent
6. Une multiplicité de situations

Débat sur une anthropologie de la mobilité

1. Les déterminants de la mobilité
2. La fragmentation de l'espace. La notion de centre
3. Les réseaux de sociabilité
4. La notion de captivité
5. Contrainte et liberté
6. Mobilité et citadinité
7. La mobilité féminine
8. L'espace-temps
9. L'immobilité
10. Une quotidienneté éclatée

Résumé, par M. DERNOUNY

Chapitre 2 SEGREGATIONS SOCIALES ET SPATIALES

Exposés

Introduction par G. MUTIN

p 105

- X 1. Politique urbaine et différenciations socio-spatiales à Blida, Algérie
par J. DELUZ-LABRUYERE
- X 2. La réhabilitation d'un gourbiville : Saïda-Mannoubia à Tunis
par M.C. FERJANI
- ans X 3. Citadinité et disparités à Kinshasa
par R. de MAXIMY

p 132

Essais de synthèse

Récapitulation, par Ph. HAERINGER

- X 1. Le processus de ségrégation sociale et spatiale dans le grand Tunis
par M.C. FERJANI
- X 2. Formation urbaine et espaces migratoires
L'exemple de Khouribga (Maroc)
par A. BELBAHRI
- X 3. Tissu social, tissu urbain : stratégies antagonistes d'occupation de l'espace à Abidjan
par M. ARMAND
- X 4. Etude comparée de la croissance urbaine et des politiques foncières à Abidjan et Mexico
par M. SCHTEINGART

Débats

Introduction par Ph. HAERINGER

p 219

- 1. L'analyse morphologique
- 2. Les groupes pertinents
- 3. La mobilité résidentielle
- 4. L'acte de lotissement
- 5. Les critères de la ségrégation
- 6. A la recherche de la citadinité
- 7. La notion de territoire
- 8. Le référent villageois

Chapitre 3 ACTIVITES ET EMPLOIS DANS L'ESPACE URBAIN

Exposés

Introduction par B. GANNE

1. Industrie et activités productives
dans l'espace urbain à Damas
par E. LONGUENESSE

2. Débat

3. La formation des milieux ouvriers au Cameroun :
politique des entreprises et pratiques sociales
(l'exemple de la cité ouvrière d'ALUCAM, Edéa)
par M. AGIER

4. Débat

5. Mobilité résidentielle, emploi et production
de l'habitat du plus grand nombre
(de quelques débats en Amérique latine et au Mexique)
par R. COULOMB

6. Débat

Résumé, par J.C. DAVID

Essai de synthèse

Récapitulation, par E. LONGUENESSE

Chapitre 4 ETHNICITE ET CULTURES URBAINES

Exposés

Introduction par E. LONGUENESSE

1. L'ethnicité urbaine :
Le cas des "Haoussa" à Lomé (Togo) p. 292
par M. AGIER
2. Sectes religieuses et construction des citadinités
au Brésil
par M. AUBREE
3. Débat sur 1 et 2
4. L'ethnicité comme volonté et comme représentation :
à propos des Peuls du Wasolon
par J.L. AMSELLE
5. La négociation de l'identité dans la ville arabe
par J. METRAL
6. Débat sur 4 et 5

Résumé, par J.C. DAVID

Points de vue sur les débats

Récapitulation à deux voix, par O. JOURNET et E. LONGUENESSE

1. Le besoin communautaire
par K. COIT
2. Identités de quartier dans la ville arabe classique
par E. LONGUENESSE
3. Remarques autour du thème à partir de la ville arabe :
pour une formulation en termes d'identité et d'urbanité
par F. METRAL
4. L'urbanité et la citadinité.
De quoi parlons-nous?
par Ph. HAERINGER

CHAPITRE I

MOBILITE ET TRANSPORTS URBAINS

EXPOSES

INTRODUCTION

par Philippe HAERINGER

De quoi allons-nous parler? L'intitulé de notre thème d'aujourd'hui risque de nous faire osciller entre deux logiques, entre deux domaines de pensée. Nous allons en effet découvrir les systèmes de transport urbain et les politiques urbaines des transports. Cela nous conduira inévitablement à dégager des problématiques technicistes. D'un autre côté notre objectif, ici, quel que soit le thème abordé, est d'identifier des situations et des comportements que nous appellerons citadins et de les expliciter. Aujourd'hui, c'est vers une anthropologie de la mobilité citadine que nous devrions tendre.

Comment allons-nous faire le lien entre ces deux langages, entre ces deux niveaux d'interrogation? Nous avons théoriquement le choix entre deux démarches inverses; la première consistant à positionner d'abord, comme une toile de fond, les données technico-politiques pour ensuite examiner, dans ce contexte, les comportements des hommes en matière de mobilité; la seconde consistant au contraire à remonter depuis les déterminants individuels, familiaux ou professionnels de la mobilité citadine jusqu'aux politiques des transports urbains, en passant par une sociologie des groupes et des catégories et par la prise en compte des structures de l'espace urbain.

A terme il faudra bien combiner ces deux démarches complémentaires. Mais, pour l'heure, nous sommes condamnés à subir la tyrannie de l'état de nos connaissances : il se trouve que nous disposons de quelques bons dossiers sur les systèmes de transport urbain (dossiers dont l'existence n'est pas étrangère au gros marché d'ingénierie et de matériel roulant que représente ce secteur) et qu'à l'inverse la littérature socio-anthropologique sur la mobilité citadine est maigre, en tout cas peu autonomisée, soit qu'elle soit diffuse dans des études plus générales, soit qu'elle soit étroitement liée aux problématiques technicistes (statistiques des flux).

Nous sommes donc naturellement conduits à adopter, pour aujourd'hui, la première démarche. Nous risquons même de nous attarder sur le dossier technique, ce qui pourra paraître peu conforme à notre "projet" (approche anthropologique des citadinités). Mais nous en tirerons deux avantages. Le premier sera de découvrir que les citadinités ne gisent pas seulement dans l'intimité des pratiques individuelles ou des groupes de base. On verra que la nature ou les caractéristiques des systèmes de transport (et jusqu'aux problèmes très techniques qui sont posés aux gestionnaires ou planificateurs lorsqu'ils existent), lorsqu'on les compare d'une ville à l'autre, d'un pays à l'autre, d'un continent

à l'autre, sont révélateurs de "climats" urbains relativement différenciés, qui sont faits de contraintes économiques et politiques, mais aussi de données culturelles au sens large de terme.

Le deuxième avantage que nous aurons à ouvrir notre débat sur l'examen des systèmes de transport sera de nous contraindre, utilement, à resserrer le champ de nos interrogations sur la mobilité citadine. Le concept de mobilité est en effet particulièrement extensif. En s'appliquant à diverses échelles de temps, il désigne des mouvements de nature différente. Mais aussi en s'appliquant ou non à des rapports spatiaux (car on peut aussi parler de mobilité sociale ou professionnelle, ne comportant pas nécessairement une dimension spatiale). En inscrivant notre débat dans un rapport étroit avec les systèmes de transport urbain, nous délimitons le champ de "notre" mobilité : il s'agira bien de déplacements dans la ville, à l'échelle du temps qu'il faut pour faire son marché, rendre une visite ou rejoindre son poste de travail.

QUESTIONS SUR LA MOBILITE URBAINE DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT

E. HENRY

La question de la mobilité est **rarement posée** dans l'analyse des villes du Tiers-Monde.

Quand elle l'est, c'est souvent en des termes qui contiennent la réponse : à partir des **méthodes** élaborées dans les pays développés, dont on a dit et redit qu'elles étaient inadaptées.

Ces méthodes véhiculent une ou des **définitions** de la mobilité : ce sont peut-être ces définitions qui sont à préciser ou à réviser.

C'est en tout cas un exercice auquel on peut se livrer pour ouvrir un **débat** en vue de poser une problématique.

1. Champ de référence

En bonne scholastique, on devrait commencer par définir le champ de référence, à savoir les pays en développement (ou leurs diverses appellations contrôlées : pays en voie de développement, sous-développés, dépendants, périphériques, extravertis, du tiers-monde...).

Pour éviter l'exercice fastidieux de révision critique de ces définitions et de leurs théories sous-jacentes, on parlera seulement du **contexte des PED**, en soulignant leur diversité géographique, économique, de taille, de degré d'urbanisation, et en renvoyant aux classifications internationales (en voie d'industrialisation, moins avancés, etc.). Parmi ces indices de la classification, on retiendra ceux ayant trait aux variables de degrés, d'étapes et de rythmes d'urbanisation.

La diversité de **situations urbaines** est grande entre et à l'intérieur des pays en développement. Les processus d'urbanisation sont plus récents en Afrique, plus consolidés en Asie, plus massifiés en Amérique Latine ; les problèmes de l'urbanisation sont différents dans les capitales et dans les villes moyennes. L'essentiel des travaux actuels concerne d'abord l'Amérique Latine ; ce sera en tout cas notre référence, au risque d'introduire des biais dans l'analyse.

Comment alors se risquer à présenter un cadre explicatif global de la mobilité urbaine en PED ?

C'est pourtant une gageure indispensable, si l'on veut analyser les relations entre transports et développement. Toutes les théories sur le développement interrogeant le futur du Tiers-Monde, posent le problème du transport, qu'on le voie comme entrave ou comme contribution :

- transport structurant le développement (au niveau national souvent) ;
- restriction à la mobilité alimentant les déséquilibres des structures urbaines.

2. La mobilité comme flux de déplacements

L'approche la plus classique en ingénierie des transports consiste à déterminer la demande pour calibrer l'offre, en construisant des modèles de prévision sur les données observées, à partir d'une batterie de méthodes d'enquêtes plus ou moins sophistiquées (enquêtes origine-destination, comptages des véhicules ou à bord des bus, comptages des passagers aux points d'arrêts, etc.).

L'application de ce genre d'enquête pose des **problèmes de réalisation** dans les PED qui amènent parfois à douter de la fiabilité des résultats obtenus.

L'**utilité** de ces exercices est relativisée par :

- la **non-prise en compte de certains déplacements**, non enregistrables (à pied ou en dehors des modalités d'offre institutionnalisées), mais dont l'importance peut être grande dans les PED.

- les difficultés de généralisation, notamment en l'absence d'information relative à la structure des déplacements

- les difficultés de prévision de l'évolution de la demande, dans des systèmes urbains non stabilisés.

Ils sont pourtant la base pour l'élaboration des **modèles prévisionnels** (comme par exemple ceux réalisés par la Banque Mondiale en 1975). Sans rentrer dans les détails, on peut s'interroger sur la validité de l'application de ces modèles, conçus dans les pays développés, pour prédire une demande, face à une motorisation individuelle beaucoup plus faible en PED, et avec des situations où l'offre, loin de s'ajuster automatiquement à la demande, lui est nettement inférieure.

3. Répartition modale des déplacements

L'analyse de la répartition modale des déplacements est un des éléments de l'étude de la mobilité dans les pays développés, où les divers modes interagissent les uns sur les autres (marche à pied, 2 roues, automobiles, diverses formes de transports en commun). Il est donc possible de les considérer simultanément dans un tel contexte, comme diverses expressions modales de la mobilité en général.

On souligne que dans les PED, les **transports non motorisés** prédominent sur les motorisés (c'est du moins le cas en Afrique et dans certains pays asiatiques), et les transports **collectifs sur les individuels** (plus de 60 % des déplacements en Amérique Latine).

On peut surtout se demander s'il n'y a pas une forte corrélation entre hiérarchie modale des déplacements et hiérarchie socio-économique des usagers.

N'assiste-t-on pas alors à la constitution de chaînes fermées et autonomes offre-demande :

- véhicules particuliers ----- mobilité "aisée"
- transports publics collectifs ----- mobilité "dépendante"
- transports privés semi-collectifs ----- mobilité "spontanée"

Les problèmes liés à chacun de ces types de mobilité sont spécifiques, et justifient des interventions particulières. Mais on semble loin d'une situation théorique de réel "choix modal". Peut-on d'ailleurs regrouper ces différentes chaînes de déplacements, selon les modes et les usagers, dans une notion unique de mobilité ?

4. Des motifs aux besoins de déplacements

L'analyse des déplacements des personnes dans l'espace urbain se centre, dans les pays développés, sur les motifs exprimés par les usagers. Les enquêtes réalisées dans ce sens dans les pays en développement soulignent qu'en ce qui concerne les **déplacements motorisés**, l'essentiel de la demande concerne les activités de **travail et d'enseignement**. Ces activités provoqueraient des déplacements contraints et non combinés avec la réalisation d'autres activités, essentiellement à cause de leur durée très longue et de la forte différenciation spatiale des villes du Tiers Monde qui rend difficile la combinaison d'activités à propos d'un seul déplacement.

A l'inverse, les activités dites secondaires (achats, récréation, sports, etc.) sembleraient se réaliser de façon prédominante par des déplacements non motorisés, et en tous cas engendrer une mobilité restreinte et irrégulière.

Cela signifierait-il que ces autres motifs ne correspondent pas à des **besoins** de déplacement ? L'analyse des besoins ne peut se contenter d'une telle réponse, surtout dans les PED où, pour une grande partie de la population, de nombreux besoins restent inassouvis.

Un autre problème est celui du passage des **motifs individuels** aux **besoins sociaux**. Dans les pays développés, ont été élaborées des méthodologies compréhensives de la structure des déplacements à partir de la considération des programmes d'activités des individus (enquêtes ménages, carnets de bord, etc.). Dans ces cas, pour généraliser l'individuel aux comportements collectifs, on part du postulat implicite que les déterminants sociaux sont identiques par catégories socio-professionnelles, par groupes d'âge ou selon de grands ensembles de population. Dans le monde urbain, les activités seraient structurées autour

d'**Institutions sociales** cristallisées (travail, commerce, loisirs, équipements, etc.). Ces institutions sont-elles aussi structurées, aussi stables et aussi partagées dans les PED ? Une recherche exploratoire menée sur trois quartiers de Quito semblerait montrer le contraire. Le problème du passage des motifs individuels aux besoins collectifs reste alors entier.

5. Mobilité et structure urbaine

Il est classique de penser que la structure urbaine détermine la mobilité. Ceci est probablement d'autant plus vrai dans les villes du Tiers Monde, mais ouvre trois séries d'interrogations :

- **Quelle est la logique de structuration des activités dans l'espace ?** On se trouve là face non seulement à différents types d'activités (production, commerce, tertiaire, résidentiel, etc.) mais aussi face à différents niveaux de réalisation de ces activités (pour la production et le tertiaire par exemple : logiques monopolistiques, concurrentielles et artisanales). L'espace (et les transports) sont-ils une base d'articulation entre ces différents types d'activités et formes de production ? Ou au contraire, les restrictions posées à la mobilité ne rendent-elles pas plus difficile leur interconnexion ? Quelle est la signification du fait que de nombreuses grandes entreprises industrielles, et même des dépendances administratives, prennent directement en charge le ramassage du personnel ? A l'inverse, quelle configuration urbaine résulte de villes structurées par de grandes entreprises, où aucun transport collectif n'existe en dehors des véhicules de ramassage d'entreprises ?

- En ce qui concerne l'espace résidentiel, la logique dominant son organisation est la **division sociale de l'espace**.

Des zones résidentielles sont plus ou moins **accessibles** selon leur localisation, leur constitution, leur histoire. L'accessibilité, en termes de mobilité quotidienne, doit donc être directement reliée à l'accessibilité à l'espace résidentiel, aux modes d'accès au sol, de confrontation à la rente foncière et immobilière. Il s'avère alors nécessaire d'établir les relations réciproques entre mobilité quotidienne et mobilité résidentielle, dans des espaces urbains en pleine constitution (la présentation des recherches sur Quito et Sao Paolo préciseront ces questions).

• Enfin, la **dynamique urbaine** est largement tributaire de l'organisation des services urbains. La mobilité doit être référée à la gestion des transports dans le cadre plus large de la gestion des villes. La mobilité apparaît alors comme une des expressions de la **crise urbaine**.

6. Mobilité et urbanisation

Le mode d'urbanisation est généralement considéré comme une variable extérieure dans l'analyse de la mobilité. Dans les pays en développement, on se trouve face à des systèmes urbains peu stabilisés et en forte croissance démographique et spatiale. L'urbanisation doit donc être intégrée à l'analyse de la mobilité.

De manière très pragmatique, le **périmètre urbain** des agglomérations du Tiers Monde est rarement un cadre fixe, voire souvent méconnu. En termes spatiaux, ces agglomérations croissent par annexion progressive de noyaux ruraux. Les terrains agricoles sont transformés en urbanisations, et les petits bourgs en réservoirs de force de travail migrant quotidiennement vers la ville. Comment la mobilité est-elle marquée par cette relation centre-périphérie ?

L'urbanisation est surtout déterminée par l'importance et les rythmes des **courants migratoires** en provenance de l'intérieur. On peut supposer que mobilité quotidienne et mobilité migratoire (pendulaire, occasionnelle ou définitive) sont dans une même logique celle de la **mobilité spatiale**.

On peut être tenté par des hypothèses culturalistes pour mettre en rapport ces deux types de mobilité : les migrants (supposés d'origine rurale) auraient une appréhension propre de l'espace urbain qui dicterait leurs modes de déplacement dans la ville. Mais de manière plus fondamentale, ne s'agit-il pas dans l'un et l'autre cas de mobilité de la main d'oeuvre face à un processus de prolétarianisation complexe ayant pour aboutissement la ville ? Il est difficile, mais nécessaire, de redéfinir la mobilité comme un des éléments de la mobilisation de la force de travail pour les divers segments du marché de l'emploi urbain.

7. Mobilité et groupes sociaux

Les déterminations de la mobilité par les CSP d'appartenance et les stratégies de mobilité sociale (doublées de mobilité résidentielle) sont devenues relativement claires dans les pays développés. Dans les PED, on parle souvent de la "**mobilité des plus pauvres**" (c'est-à-dire, souvent, de leur relative **immobilité**). Ces groupes sont localisés spatialement dans les quartiers, dits marginaux, qui seraient des espaces clos où les individus réalisent l'essentiel de leurs activités, hormis le travail. Peut-on alors parler de modes de vie enclavés ? Une série d'entretiens réalisés à Lima sembleraient montrer que les plus enclavés sont les ouvriers stables ? Et quid des couches moyennes ?

La mobilité a pourtant directement à voir avec les situations socio-économiques et les relations des individus avec le marché de l'emploi. **Mobilité quotidienne et mobilité socio-professionnelle** semblent être des éléments indissociables.

Il s'agit là de recenser une multitude de situations et de trajectoires professionnelles (petits commerçants, ouvriers de la construction, artisans, employés personnels, etc.) et de voir en dynamique comment ces situations précises déterminent une mobilité différentielle. C'est un terrain qu'on peut explorer à partir de situations-types, et d'entretiens qualitatifs.

La confrontation avec les données macro sur l'ensemble d'une agglomération est souvent ardue, à cause de la précarité de telles données, quand elles existent...

Les groupes sociaux sont enfin porteurs d'**horizons socio-culturels** où se redéfinissent les notions de temps, de rythmes de vie, d'accès à l'espace et à sa symbolique. Dans le contexte des PED, c'est un terrain encore fondamentalement vierge.

En contrepoints, on pourra cependant signaler l'**intense sensibilité populaire** aux problèmes de la mobilité. Tout au moins en Amérique Latine, une entrave au transport urbain peut entraîner des mouvements de masse d'une envergure dépassant celle d'actions syndicales (Brésil, Argentine, Pérou, Colombie, Bolivie et autres, sont autant de situations qu'il faudrait analyser).

8. Pour un point de vue intégral et dynamique sur la mobilité

Il apparaît plus que nécessaire de redéfinir la notion de mobilité, quand on veut l'appliquer à des villes du Tiers-Monde.

L'essentiel de notre démarche est :

- de proposer un **point de vue dynamique** où l'on raisonne plus sur des trajectoires que sur des situations fixes ;
- **d'établir les articulations** entre mobilité quotidienne, mobilité résidentielle et mobilité socio-professionnelle, en rattachant les déplacements aux processus structurant les villes ;
- **d'aborder les dimensions socio-politiques** de la mobilité comme une des manifestations de la crise des systèmes en place.

La mobilité fait partie de phénomènes sociaux totaux ;

- de référer les diverses propositions d'organisation de l'offre de transport, toujours minoritaire, à cette définition **complexe** d'une **demande pléthorique** et largement inassouvie.



Ces quelques questions, posées succinctement, n'ont pour prétention que de proposer un cadrage général de la mobilité urbaine dans les PED. Elles devraient être soutenues par un travail systématique de bibliographie et de références empiriques à des recherches menées ou en cours.

LE TRAFIC URBAIN DES PETROLETTES SUR LES LAGUNES D'ABIDJAN

H. BERRON

Entre les interminables coques ventrues des cargos au mouillage, et recoupant le sillage des bateaux de pêche rentrant au port suivis de leur traîne d'oiseaux marins, on peut voir sa faufiler ici et là, en des allées et venues fréquentes, des embarcations beaucoup plus modestes, qui, bien que plus sérieuses que de simples pirogues, n'en sont pas moins considérées par les vieux loups de mer comme dignes de marins d'eau douce... d'eau saumâtre faudrait-il dire.

Ce sont les pétrolettes. Elles assurent les traversées des bras de lagune du site d'Abidjan et, selon les heures, sont bondées de passagers ou surchargées d'un bric-à-brac de marchandises inattendues.

Sans elles, le va-et-vient des travailleurs de la capitale ne pourrait se faire aussi aisément, et de ce fait, elles participent activement à la vie lagunaire urbaine d'Abidjan.

Déjà bien avant le développement que connaît actuellement la ville, des services de transport s'étaient mis en place pour faire passer hommes et marchandises du continent vers les îles et vers le cordon littoral. La naissance du quartier de Treichville avait intensifié les mouvements de personnes, et avait déterminé l'apparition de navettes de pirogues - les "Daindés" ou "Degni - degni" - qui suppléaient aux besoins de transport que le bac, fonctionnant entre l'île de Petit-Bassam et le continent, ne pouvait à lui seul satisfaire. Puis, vers 1950, les premières pétrolettes sont apparues dans les secteurs lagunaires où aucun autre mode de transport ne s'était organisé.

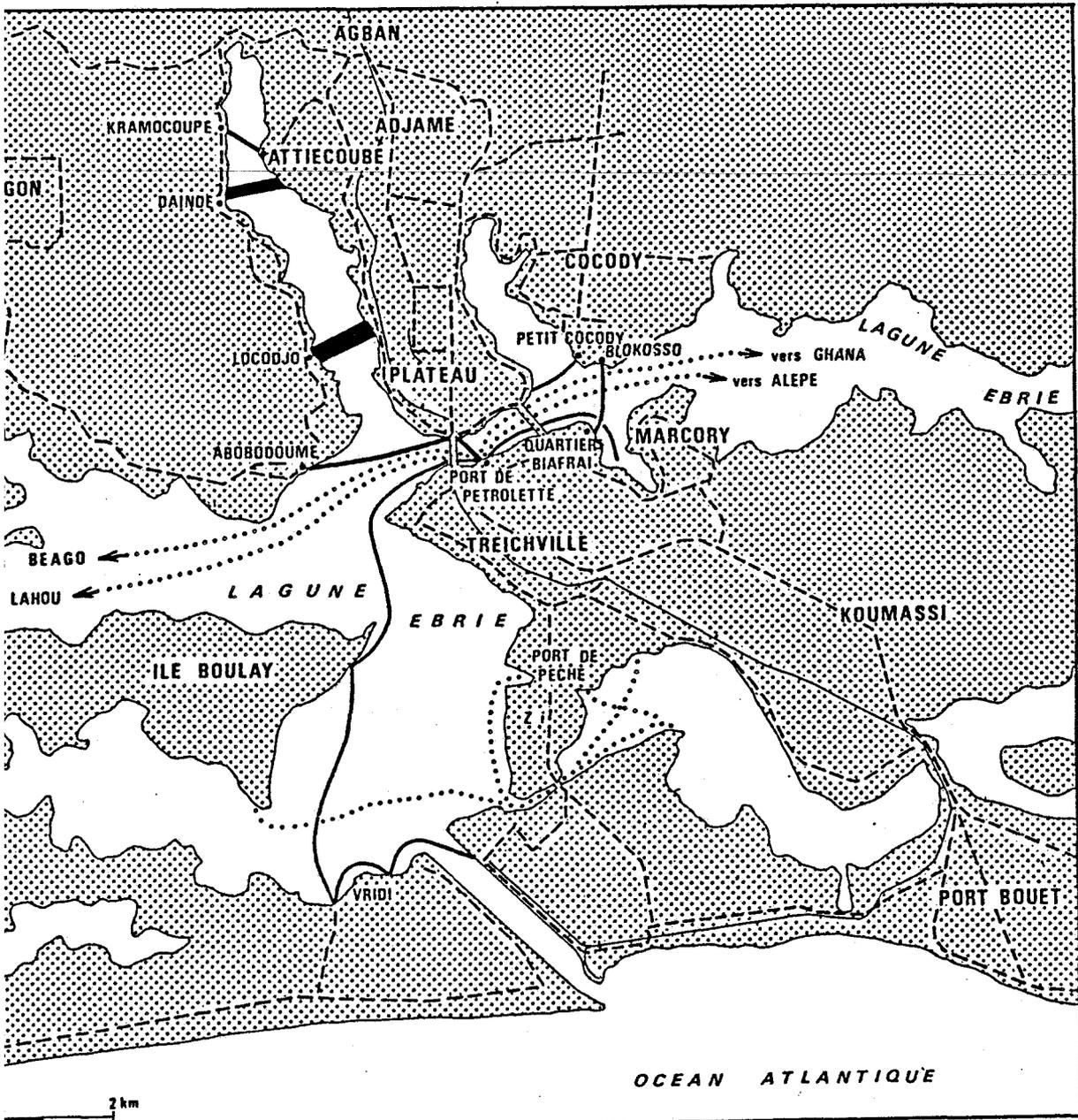
Aujourd'hui, les services rendus par les navettes de ces petits bateaux entre différents quartiers de la ville sont à ce point appréciés que la SOTRA (Société des Transports Abidjanais), qui détient en principe le monopole des transports urbains, s'est employée à lancer elle aussi des pétrolettes pour récupérer cette clientèle nombreuse qui lui échappait.

L'importance de la ville, la configuration de son site, la localisation des quartiers d'habitat et des zones industrielles, commerciales ou administratives, font que les transports urbains ont à Abidjan un rôle essentiel à jouer.

Importance de la ville d'abord : Abidjan compte, selon les dernières estimations, plus de deux millions d'habitants qui ont beaucoup à se déplacer, puisque la taille de l'agglomération ne permet plus de prévoir le logement des travailleurs aux abords des lieux où ils sont employés. Les quartiers les plus peuplés sont Treichville, Adjamé, Attiécoubé, Port-Bouët, Koumassi, Abobo et Yopougon ; les lieux de travail sont rarement à proximité : les zones industrielles se trouvent le plus souvent sur les marges de la ville ; et même le quartier commercial et administratif est encore relativement éloigné de Treichville et d'Adjamé.

Le site d'Abidjan, par ailleurs magnifique, pose de graves problèmes de circulation terrestre : en partie insulaire (île de Petit-Bassam), en partie localisé sur un cordon littoral coupé par le canal de Vridi, en partie situé sur le continent, mais alors profondément indenté par les baies du Banco et de Cocody, il oblige, ou bien à de nombreux détours pour suivre le contour capricieux des rivages, ou bien à des goulots d'étranglement tels que pont Houphouët-Boigny, pont Général-de-Gaulle, digue de Koumassi, pont de Biétri

Les plans d'eau qui séparent les quartiers de la ville, peuvent au premier abord sembler un obstacle ; mais bien au contraire, ils sont un secteur idéal pour les transports en commun : les eaux de la lagune sont toujours calmes, elles sont loin de connaître les encombrements des rues.



LEGENDE

-  Moins de 1500 passagers par jour
-  De 1500 à 2500
-  De 2500 à 3500
-  Plus de 3500
-  Grandes lignes et trafic occasionnel
-  Chemin de fer
-  Principales routes
- Zi** Zone industrielle

Trafic lagunaire urbain en 1977

Aussi, un certain nombre de liaisons par pétrolettes se sont-elles peu à peu mises en place, au gré des initiatives privées. Leurs avantages : nous venons de les voir ; leurs inconvénients : elles nécessitent un ou plusieurs transbordements, le travailleur ne pouvant être pris en charge devant sa porte et déposé à son lieu de travail par la pétrolette qui ne fait que franchir un bras de lagune ; mais cet inconvénient ne semble pas déterminant, puisqu'un nombre considérable de passagers empruntent quotidiennement les transports lagunaires qui s'effectuent aux endroits où ils peuvent concurrencer efficacement les transports terrestres, soit que ces derniers soient inexistantes soit que de longs détours les rendent mal pratiques.

Entre Treichville et le Plateau, les pétrolettes ont disparu depuis la mise en service des deux ponts qui peuvent être empruntés aussi bien par le train que par le bus, les véhicules particuliers, les bicyclettes et vélomoteurs et même par les piétons. Mais elles subsistent pour les passages de rive à rive dans les baies du Banco et de Cocody. La baie du Banco sépare du Plateau le quartier aujourd'hui très peuplé de Yopougon, trois navettes de pétrolettes y assurent des passages en différents endroits. Entre Cocody et le Plateau une navette permet d'éviter le long détour par l'Indenié. Cocody et Yopougon sont chacun reliés par une navette à l'île de Petit-Bassam, la première aboutissant au quartier Biafra, la seconde entre les deux ponts.

Les liaisons par pétrolette entre le village de Vridi et la ville ont un caractère un peu particulier. A certains points de vue, on pourrait les considérer comme appartenant au réseau de liaisons régionales, puisque Vridi est l'aboutissement d'une longue piste qui draine vers Abidjan une grande partie du trafic du cordon littoral de Jacquville, mal relié au continent : mais par ailleurs, il a été montré (1) que le village de Vridi gravite si étroitement dans l'orbite de la capitale que les mouvements de pétrolettes qu'ils suscite ont tout à fait le caractère urbain qui nous préoccupe ici.

.../...

(1) : F. LECAILLON.- *L'artisanat du poisson : Vridi et la cité de fumage*, Université d'Abidjan, 1976, 130 p.

A ce trafic de pétrolettes que nous venons de voir à travers les principales lignes d'Abidjan, il convient d'ajouter beaucoup d'autres navettes moins régulières, et intéressant moins de passagers ou de marchandises : c'est ainsi qu'une pétrolette appartenant à une coopérative d'Alépé vient de temps à autre au port de Treichville ; une autre (*Saint-David*) amène le matin de bonne heure les maraîchers de la région de Niangon-Lokoa, de Yopougon-Kouté et de Yopougon-Santé ; *Daaga*, la pétrolette de Grand-Lahou, profite de son dimanche à Abidjan pour assurer le transport des passagers entre la baie de Biétri et le restaurant du Lagon, à l'île Boulay ; de plus, de nombreuses embarcations de service effectuent le transport des employés de certaines sociétés ou entreprises (Caréna, R.A.N. ...). Enfin, les activités de fumage de poisson nécessitent, à Vridi et à la Cité de fumage, un transport lagunaire important de poisson (frais et fumé), mais aussi de bois, pour alimenter les foyers des fours, ce qui détermine dans la zone lagunaire du port un trafic intense, surtout aux heures matinales.

Le trafic urbain assuré par les pétrolettes est donc considérable, et ceci malgré le monopole accordé à la SOTRA depuis 1963. C'est que cette dernière n'a pu satisfaire les besoins de tous les voyageurs qui se déplacent en grand nombre à Abidjan. Le tableau 1 permet de récapituler les principales caractéristiques de ces transports lagunaires au sein de la ville.

Au total, ce sont 22 pétrolettes qui assurent sur 8 lignes l'acheminement de quelque 14 000 passagers par jour, soit, à raison de 300 jours ouvrables par an, plus de 4 millions de passagers dans l'année. Certaines lignes sont davantage fréquentées que d'autres : celles de la baie du Banco totalisent à elles seules 66 % du trafic, et si on leur ajoute une autre liaison qui part du même secteur (mais aboutit à Treichville), on arrive à 78 %.

.../...

Les pétrolettes sont à chaque voyage plus ou moins chargées ; celles de Vridi ne partent qu'à plein et enregistrent donc, en moyenne, un nombre élevé de passagers chaque fois (43 à 45) ; celles du Banco ont une plus grande capacité (ligne n° 6 et 7 surtout), ce qui explique que le nombre moyen de passagers par voyage soit supérieur à 50 ; seules les navettes de Cocody et d'Abobodoumé sont relativement peu chargées.

Le chiffre d'affaires quotidien par ligne, pour les seuls passagers, varie très fortement d'un lieu à l'autre ; il est le plus élevé à Caréna-Locodjo et Attiécoubé-Daindé ; cependant, les pétrolettes de Vridi (toujours du fait de leur absence d'horaires fixes) sont également d'un rapport très intéressant. Si l'on évalue le chiffre d'affaires moyen par voyage sur chaque ligne (pour les seuls passagers), on s'aperçoit qu'il est considérable sur les lignes issues de Vridi, où il est près de 10 fois supérieur à ce que l'on enregistre sur celles issues de Cocody ; l'organisation de ces pétrolettes (voir plus haut) semble donc extrêmement profitable aux propriétaires des bateaux ; les recettes par voyage sont, dans la baie du Banco, environ le double de celles de Cocody. Pour évaluer entièrement la rentabilité de l'exploitation des pétrolettes, il faut ajouter à ces chiffres ceux parfois très importants que procurent le transport des marchandises : celles-ci voyagent en plus grand nombre sur la ligne de Vridi, et augmentent encore de ce fait les revenus de ceux qui l'exploitent.

Un certain nombre de problèmes se posent actuellement aux transports lagunaires de la région d'Abidjan.

Il y a d'abord la concurrence du transport routier qu'assurent conjointement les taxis-compteurs, les autobus de la SOTRA et, dans certains secteurs, de petits cars d'une vingtaine de places, exploités d'une manière artisanale, communément appelés "Gbakas" (1).

.../...

(1) : *Gbaka signifie panier, en Baoulé. Est-ce parce que les occupants sont entassés dans les Gbakas comme dans un panier ou bien est-ce parce que le plus souvent les Gbokas sont affectés au ravitaillement des marchés où ils apportent de nombreux paniers ?*

Ces transports routiers ne prennent pas leur clientèle aux pétrolettes, puisque celle-ci est bien spécifique, mais revendiquent périodiquement (surtout en ce qui concerne la SOTRA) la suppression de toute forme de concurrence. La SOTRA est même allée plus loin en mettant à profit son monopole de principe sur les transports urbains pour inaugurer des navettes de bateaux plus modernes que les pétrolettes.

Mais une menace plus certaine pèse sur le trafic actuel des pétrolettes dans la baie du Banco : c'est que l'on parle de plus en plus de jeter un pont en travers de la baie, très au Sud. Des sondages ont été réalisés à Santé II (côté Locodjo) et à Abidjan-Santé (côté Plateau). Si ce projet devait prendre forme ce serait la disparition certaine des trois lignes de pétrolettes, au profit de transports en autobus, ou en camionnettes du type des Gbakas. Un autre pont est prévu dans les plans directeurs d'aménagement de la ville : il reliera Cocody-Est à Marcory-Est ; il sera, lui aussi, néfaste au trafic lagunaire issu de Cocody ; ce projet a cependant moins de chances que le précédent d'aboutir rapidement.

Mais des perspectives d'amélioration peuvent également être envisagées, surtout si les bonnes affaires réalisées par les propriétaires de pétrolettes ne sont pas trop enviées par la SOTRA ou de grosses sociétés. En effet, la ville d'Abidjan ne cesse de s'agrandir, son extension s'effectuant selon un axe orienté de l'Est vers l'Ouest. La ville, bloquée au Sud par la mer, est artificiellement arrêtée au Nord ; ses quartiers nouveaux vont donc s'établir le long des rivages lagunaires, entre Bingerville (qui sera un jour peut-être englobé) et la baie d'Adiopodoumé ; de nouvelles lignes de pétrolettes pourront alors peut-être entrer en service.

LA MORT AUTOMOBILE A ABIDJAN

C. VIDAL

En 1978, l'Organisation Mondiale de la Santé décernait à Abidjan le record mondial des accidents mortels. Le tableau recensant morts et blessés à Abidjan, de 1979 à 1980, situe l'échelle du phénomène.

1973	1974	1975	1979	1980	
92	122	226	260	270	morts
446	1051	1362	2464	2382	blessés

Pour quatre jours, en 1979, il y aurait eu 1 mort et 5 blessés, et en 1980, 3 morts et 26 blessés. Il aurait été utile de rapporter ces données brutes à l'augmentation du parc automobile, mais cela n'a pas été possible. Reste que les accidents se produisent le plus fréquemment sur des lignes droites, bitumées, principalement les "voies rapides" à grande circulation, que l'excès de vitesse est le plus souvent en cause, qu'en moyenne les piétons représentent un tiers des tués, que les jours les plus "dangereux" seraient le vendredi, le samedi et le dimanche.

Assurément, un portrait d'Abidjan qui ne traiterai pas de la violence routière et de ses conséquences serait incomplet. Encore faut-il dépasser la méthode qui consiste à évaluer en fonction du nombre des accidents et de leur gravité la plus ou moins mauvaise conduite : elle précise des symptômes sans prendre en compte l'univers matériel et mental où ils se développent. Or, il n'y a pas d'"homo automobilis" universel, mais des cultures singulières à l'intérieur desquelles se déterminent les usages de l'automobile et les attitudes au volant.

Des causes ou des coupables? Campagnes de presse et faits divers automobiles

Le dépouillement des dix dernières années de la presse nationale atteste une dénonciation continue de la violence motorisée. Fraterr Matin multiplie les titres dramatiques, dénombre morts et blessés, commente les statistiques, photographie les accidents les plus impressionnants, relaie les campagnes lancées par l'Office de Sécurité Routière, créé en 1978. Régulièrement, le journal donne une large place aux faits divers automobiles et criminels comme si les uns et les autres démontraient que la ville, en même temps que "moderne", devenait dangereuse.

Que ce soit sous la forme de l'éditorial destiné à "sensibiliser" ou de l'article rédigé dans le style enquête-information, le journal découvre régulièrement une "personnalité de base" pathologique des auteurs d'accidents. Par exemple : "Les études faites attribuent les accidents en tout premier lieu aux facteurs humains. C'est à dire l'indiscipline ou l'imprudence des usagers, le non-respect des prescriptions les plus élémentaires du code de la route, l'ignorance des conducteurs et des piétons, l'usage de l'alcool et des drogues le défaut d'entretien des véhicules. (Frat.Mat.2/12/1980,p.4)" Portrait robot de l'automobiliste abidjanais : un irresponsable, brûlant un feu rouge à toute vitesse, parce qu'il ne connaît pas le code ou ne veut pas le connaître, parce que de toute manière, il n'a pas assez de freins pour s'arrêter à temps, parce qu'enfin, éméché ou drogué, ou sûr de son fétiche, se croyant invulnérable, il roule n'importe comment.

A ce furieux, il est reconnu non pas des circonstances atténuées mais un environnement propice : des routes mal signalisées, pas de contrôles de vitesse, un permis de conduire "acheté" de même que

l'obligatoire vérification des véhicules, gendarmes et policiers également achatables ... La composition de ces tableaux de presse a quelque chose des "topographies médicales" qui, au dix-neuvième siècle, relataient les conséquences de l'industrialisation : comme elles, ils dénoncent, ils stigmatisent, ils adjurent. L'emphatisme affleure constamment et le récit, bloqué sur le thème du chauffard, tourne en rond : il y a des accidents parce qu'il y a des chauffards, et la fréquence des accidents graves prouve l'existence des chauffards

Fraternité Matin n'a pas l'exclusive de ces montages. Ainsi, un article paru dans Médecine d'Afrique Noire (1977, 24, 6, 478-486), intitulé " La traumatologie routière en Côte d'Ivoire" et co-signé par six auteurs (Y. Lambin, J.C. Kouassi, A. Djedje, W.Djibo, A. Bondurand et K.Allangba), après avoir montré les dimensions du "fléau", réclame une "mobilisation générale" et, reconnaissant que "la meilleure prévention reste l'éducation de l'individu", réclame des actions répressives. "Les sanctions draconiennes édictées par la Justice contre les voleurs, celle plus énergique et expéditive de certains quartiers périphériques sont les seules qui ont fait reculer le banditisme. (p.184)" La sécurité routière serait-elle donc une branche de la criminologie ? A tout prendre, si l'on suit ce texte, elle pourrait l'être. "Bien des conducteurs en effet sont souvent, chez nous, des récidivistes non repentants, qui clament à tous vents : 'On s'en fout la mort, c'est l'assurance qui paie'. De plus, les conflits entre classes peu apparents habituellement deviennent aigus sur les routes, d'où un nombre accru d'accidents qu'on pourrait qualifier de prémédités (p.184)" Du conducteur que sa négligence et son ignorance rendent dangereux au criminel délibéré, le pas se franchit presque, en quoi les auteurs ne font après tout que reproduire une réaction populaire courante à l'encontre des chauffeurs qui ont causé un accident, réaction qui confine effectivement à une justice "expéditive

et explique qu'après le choc, s'ils le peuvent, les conducteurs prennent souvent la fuite.

Plutôt que du crime déduire une nature criminelle, Ori Boizo, un chercheur ivoirien en Sciences Humaines, tente, en deux articles publiés par Fraternité Matin, de dégager des causes. Il incrimine po une part l'absence de formation des automobilistes - insuffisance d auto-écoles et "achat" des permis - et, pour une autre part, un fac teur personnel. " Pour certains, le véhicule est un objet de défoul ment, pour d'autres, un moyen d'expression et d'affirmation de leur personnalité, etc. Alors, sont recherchés délibérément dépassements intempestifs et audacieux, démarrage en trombe, vitesse excessive pour montrer qu'on est "fort", qu'on est "caïd", et qu'on est un as du volant (...) la plupart des chauffeurs d'Abidjan ont un comporte ment tellement déroutant que tout chauffeur ayant pratiqué dans d'a tres villes ou d'autres pays, notamment en France, se persuade qu'i doit réapprendre son code de la route. (Frat. Mat., 30/8/1978, p.4

Sans conteste la violence routière tient pour beaucoup à la furia des automobilistes même si l'encouragent l'urbanisme, la corri tion et jusqu'à récemment, l'absence de plans de circulation. Cepen dant, lorsqu'on a tracé le portrait de l'automobiliste abidjanais en délinquant, en psychopathe ou en ignorant, l'on n'a guère avancé d'explications, l'on a seulement décliné un qualificatif, porté un jugement, mais l'on n'a pas cherché à analyser l'entremêlement des rapports sociaux cristallisés dans la conduite de n'importe quel véhicule.

La vitesse et le profit

L'excès de vitesse et son corollaire, le manque de maîtrise du véhicule, seraient selon les statistiques de la Gendarmerie les caus principales de l'hécatombe (Frat.Mat, 17/5/1978), et ceci beaucoup

plus nettement que dans d'autres pays, industrialisés ou non. En outre, il n'est pas rare que les accidents qui en sont la conséquence surviennent dans des circonstances ailleurs tout à fait exceptionnelles : véhicules qui sortent d'une ligne droite sans avoir été heurtés, qui enfoncent le parapet d'un pont et tombent dans la lagune, qui franchissent un terre-plein central pour percuter un véhicule roulant dans l'autre sens, collisions de plein-fouet non consécutives à un dépassement, voitures "folles" qui s'enroulent autour de poteaux ou vont écraser des piétons sur le trottoir... outre les accidents "ordinaires" et non moins meurtriers, de nombreux désastres laissent l'impression qu'ils sont le fait de cascadeurs ayant raté leur coup. Il est vrai - et je parle là d'une expérience personnelle - que l'habitude abidjanaise est de rouler systématiquement "pied au plancher", et ce, quelle que soit la distance libre, quitte à freiner brutalement aux feux ou sur l'obstacle. S'il est bien sûr des exceptions, pourquoi donc les Abidjanais n'ont-ils plus une seconde à perdre dès qu'ils sont au volant alors que la plupart d'entre eux ne vivent ni n'aiment vivre sur un rythme frénétique, appartiennent à des cultures où se montrer avare de son temps ne prouve pas l'importance sociale mais déconsidère?

A Abidjan, ni plus ni moins qu'ailleurs, les pratiques de la conduite sont autant de comportements à mettre en rapport avec la catégorie sociale des conducteurs et les conditions spécifiques de leur accès à l'automobile : un jeune chauffeur, peu scolarisé et mal payé, qui, à raison de plus de dix heures par jour, conduit une camionnette en mauvais état, n'a certainement pas en matière de sécurité les mêmes pratiques qu'un cadre d'entreprise roulant dans sa propre voiture. Cependant, décrire la circulation abidjanaise comme l'expression ouverte d'un conflit de classes relève d'une

vision imaginaire et rend inexplicable la fréquence des accidents fratricides entre taxis, entre camions, entre voitures personnelles..

Objet de désirs passionnés en une ville où les distances et l'insuffisance des transports publics font des déplacements un problème crucial, pour qui n'est pas solidement nanti, la voiture particulière a beau symboliser la richesse, elle reste un bien ruineux. Pour l'acheter et l'entretenir, son propriétaire doit le plus souvent réussir des acrobaties financières, ce qui implique qu'en plus de son travail ordinaire, il fonce : il a des affaires en cours à droite à gauche, il n'échappe pas complètement aux urgences imposées par son entourage, il n'est pas rare qu'il effectue des courses comme taxi clandestin. Mais la vitesse dépasse les possibilités d'une voiture en mauvais état, ne convient pas à l'état de la route et de la circulation, excède l'adresse des conducteurs, et c'est au mieux la panne, au moins grave la casse, au pire l'accident.

Quant aux chauffeurs professionnels, en surnombre, détenteurs d'un permis plus ou moins acheté, souvent le substitut d'un diplôme scolaire demeuré hors d'atteinte, ils ne sont pas en état de refuser des conditions de travail désastreuses au sens plein du terme. Le "cycle du taxi" est à cet égard particulièrement significatif. En 1975, les compagnies d'assurances refusent les taxis. Le Président du Syndicat National des Transporteurs reconnaît que, durant l'année 1975 sur 2043 taxis en activité dans la capitale, 1800 ont eu des accidents 88 % d'entre eux! Le Ministère des Finances organise un "Pool Taxi-compteur d'Abidjan" géré par les assurances mais dont les fonds sont réunis par les exploitants eux-mêmes qui doivent combler les déficits annuels si bien que le montant des primes s'élève en flèche. La presse dénonce les taximen : la route leur appartient, ils trafiquent les compteurs, ils se droguent, ce sont eux les principaux responsables c

carnage. Les accusés incriminent leurs employeurs : ces derniers, exigeant d'eux une recette quotidienne, les forcent à rouler une quinzaine d'heures par jour, le plus vite possible. Les propriétaires se retournent contre les gestionnaires de l'assurance et contre leurs employés accusant les uns et les autres de malversations. Quoiqu'il en soit des rhétoriques, il demeure que les taximen, ainsi que d'autres chauffeurs d'ailleurs, se trouvent placés dans une difficile situation d'intermédiaires entre l'insécurité économique et l'insécurité routière. De fait, si l'on considère les pratiques de conduite, la structure de la position sociale a sûrement plus de pouvoir explicatif qu'une "caractérologie" du conducteur abidjanais.

L'étranger, habitué à d'autres civilisations automobiles, - ainsi, retour d'Abidjan, la circulation parisienne me semble exagérément ralentie à force d'être policée - éprouve le style abidjanais comme un non-sens, une absurdité économique, alors qu'en fait, cette conduite est surdéterminée par une condition propre à ces sociétés où la plupart des gens vivent au jour le jour : l'exigence du profit rapide. Toutes sortes de relations et d'activités propres aux économies urbaines de ce type s'adaptent à cette exigence, mais ici la concurrence pour l'espace routier se solde le plus souvent par des bilans négatifs. Relativement peu de véhicules roulant à Abidjan sont des biens de prestige ou seulement des éléments de confort, la plupart doivent être rentabilisés au maximum que ce soit par des utilisateurs professionnels ou privés. Cette donnée conditionne la tension du trafic, elle n'explique pas tout. D'autres traits restent à découvrir qui feraient comprendre pourquoi l'impératif économique dégénère en déficit quasi systématiques et en mortelles parties de quitte ou double.

Les pratiques de l'espace public

Bien des inhabiletés et leurs conséquences tiennent à l'accès récent de la majorité des conducteurs à la culture automobile. La connaissance des diversités de l'espace routier (intersections à plus ou moins haut risque, différences entre les voies, variabilité des normes de conduite selon l'encombrement, etc.) n'étant guère intériorisée, ne sont pas montés les automatismes de prudence qui, parant aux risques ordinaires, permettent de réagir à des situations inopinées. Le plus souvent donc, pas de "seconde nature" technique, et ce fait, en soi principe de risque, l'est d'autant plus qu'il renforce une détermination culturelle négative en matière de sécurité routière : la difficulté qu'éprouvent les Abidjanais à dégager un intérêt commun dans leur pratique de l'espace public.

L'usage populaire n'effectue guère la séparation entre espace public et espace privé. Sans aucune gêne, des actes de la vie intime se manifestent dans la rue, sur les trottoirs : cuisine, toilette, lessive, jeux, prière, conversations, sommeil. Nécessité? Habitude? L'une et l'autre se combinent de manière à ce que l'on s'approprie provisoirement un espace sans se demander de quel domaine il relève. Le passant quitte le trottoir ou bien enjambe l'obstacle sans maugréer : joue immédiatement l'étiquette de la proximité domestique, cet art méticuleux du respect dont la transgression signifie volonté délibérée d'offenser, ou l'ivresse. L'espace habité, doté d'une multifonctionnalité potentielle, supporte la réalisation successive ou simultanée de toutes sortes de pratiques, si bien que diverses normes d'usage s'y appliquent qui correspondent à des intérêts hétérogènes d'où une grande souplesse à vivre densification et promiscuité.

Mais dans le cas où les positions spatiales, quelles qu'elles soient, ont une finalité unique - par exemple, attendre un autobus -

chaque individu, ayant un intérêt identique à celui des autres, s'engage dans un comportement de concurrence -seul contre tous- tel que s'impose le droit du plus fort. Pourquoi cette brutalité? Chacun la subit, la déplore et sait bien que l'intérêt commun serait par exemple de conserver l'ordre d'arrivée dans la file plutôt que de prendre l'autobus d'assaut, mais aucune garantie n'existant qu'une telle conduite rencontrera la réciprocité, on malmène et on est malmené. Autant des arrangements tacites interviennent dès qu'il s'agit d'exercer des droits divers et variables sur l'espace, autant prime le rapport de force clair dès qu'il y a uniformité des conditions : la circulation automobile n'est qu'un cas particulier de cette tendance générale.

Cette approche "culturaliste" est-elle adaptée? Pourquoi ne pas analyser plus simplement la fréquence des conduites dangereuses comme fait d'indiscipline collective? Pour qu'il y ait indiscipline, il faut qu'une discipline existe dont les intentions soient nettement perçues et donc matérialisées par une politique globale. Or, s'il y a eu volonté de doter la ville d'un système routier moderne et même prestigieux, contraste avec l'importance de ces investissements, une quasi-absence des pouvoirs en matière d'organisation de la sécurité : un plan de circulation sur le Plateau ne fut étudié et mis au point qu'à partir de 1978, manquent à peu près partout des systèmes de traversée assurant la protection des piétons, des aménagements de carrefours, des garde-fous, des voies matérialisées, etc. Il semble bien que, proches en cela des usagers, les autorités ne puissent admettre, que dans un climat de catastrophe, la nécessité d'une planification qui, endiguant les comportements individuels de concurrence, "produise" de l'intérêt général.

Surexploitation des véhicules et des conducteurs, accès très inégal à la culture automobile et faible formation des professionnels,

prédominance des comportements individuels de concurrence sur la notion d'efficacité générale, carence des politiques de sécurité, urbanisme favorisant l'excès de vitesse : autant de facteurs expliquant les dangers de la circulation abidjanaise, il y en aurait d'autres d'ailleurs, notamment les conceptions culturelles sur les causes non matérielles des accidents (la sorcellerie), sur la "chance" garantie par magie, sur la fatalité.

Une constellation de causalités se découvre mais sûrement pas très différents de celles que l'on trouverait en d'autres villes dont l'histoire et l'économie sont comparables. Mais pourquoi, jusqu'à ces dernières années, les effets furent-ils plus meurtriers à Abidjan? Pour essayer de le comprendre, des approches comparatives sont nécessaires.

ESSAIS DE SYNTHESE

C.E.D.I.D. - BRISTON

SOUS-GROUPE DE TRAVAIL "MOBILITE/TRANSPORTS"
RECAPITULATION DE LA REUNION DU MARDI 15 JANVIER 1985

Participants : K. Belbahri, J.M. Cusset, B. Ganne
Ph. Haeringer, E. Longuenesse
Excusés : E. Henry

La réunion a été consacrée d'une part à la recherche d'un principe de morcellement du thème à fin de distribution du travail de synthèse entre les membres du groupe, d'autre part à une récapitulation des orientations dégagées au cours des exposés et des débats du lundi 14.

1. Morcellement du thème et distribution des tâches

Après un débat sur les divers critères de différenciation des situations urbaines rencontrées par rapport au sujet traité, il a été convenu de revenir au principe d'un découpage géo-culturel, principe déjà adopté par le groupe de travail du 1er trimestre ("Approvisionnement vivrier/Stratégies budgétaires"). Pourtant, l'unité des situations dans chaque ensemble géo-culturel représenté (Amérique latine, Afrique noire, Maghreb, Proche-Orient, Indonésie) est totalement infirmée. Par exemple, dans chacun de ces ensembles, on peut trouver une panoplie complète des diverses attitudes possibles des pouvoirs d'Etat.

Chacun d'entre nous effectuera donc, dans l'espace géo-culturel de sa compétence, une analyse de "généraliste", traitant l'ensemble du thème à la lumière de situations contrastées. Un rapprochement de ces analyses parallèles pourra être fait pour la séance de synthèse du mois de mars. Il sera d'autant plus enrichissant qu'une démarche commune aura été suivie (point 2). Les engagements respectifs sont donc les suivants :

Amérique latine	Etienne Henry
Afrique noire	Philippe Haeringer
Maghreb	Kader Belbahri
Proche Orient	Elisabeth Longuenesse
Indonésie	Jean-Michel Cusset

L'objectif -et donc la nature de l'exercice- est rappelé : il s'agit d'aboutir à un texte court, ramassé, schématique, à finalité classificatoire et pédagogique. Un ordre de grandeur d'une cinquantaine de pages a été retenu pour la synthèse trimestrielle, soit vingt-cinq pages pour le sous-thème de ce mois de janvier. Donc cinq pages pour chacun de nous. Ce n'est qu'une indication pour un produit final. Cela n'interdit pas d'écrire, dans un premier temps, un texte plus libre et moins court, qui pourrait également donner lieu à publication.

2. Démarche et principales orientations

Il a été convenu que l'analyse serait conduite en deux temps, tout d'abord autour de la problématique des transports urbains proprement dite (le système des transports urbains et ses acteurs), puis sous l'angle d'une anthropologie de la mobilité, la jonction des deux points de vue pouvant être ou non repoussée à plus tard (au niveau de la synthèse trimestrielle). L'amalgame, d'entrée de jeu, des problématiques techniciste et anthropologique risquerait d'introduire une certaine confusion et d'avoir un effet réducteur pour l'une et l'autre.

La primauté du premier point de vue est imposée par la masse documentaire qui s'y rapporte. Il est à remarquer qu'il n'est pas exempt, en lui-même, de certaines dimensions anthropologiques. Le comportement des acteurs (par exemple les formes de l'offre du secteur privé artisanal) lève un coin de voile sur les "citadinités". Les conséquences de cette offre sur les comportements des usagers vrais ou potentiels lèvent un autre coin du voile, introduisant aux questionnements sur la mobilité. Avant d'en arriver là il y a lieu, pour chaque ville présentée, de dresser la toile de fond :

stade de l'urbanisation (et de l'industrialisation), idéologie du pouvoir d'Etat et puissance des moyens mis en oeuvre, situation économique, etc.. Puis de mesurer le poids du lobby des transports urbains. Relations avec la vie politique. L'analyse des systèmes de transport montrera la place respective des différents modes de déplacement (y compris les moyens individuels : marche, deux-roues, voitures légères), les liens existant entre transport des personnes et transport de marchandises (approvisionnement des marchés, etc.), enfin le jeu des acteurs : puissance publique, entreprises (ramassage), transporteurs privés ou clandestins, syndicats de travailleurs, associations de quartier, populations en général, et les marchands de bus et de métro sur la scène internationale. Dans certains cas, une approche diachronique sera nécessaire (changements de conjoncture, changements de politique, etc.).

L'approche anthropologique devra parfois se contenter d'intuitions. Elle pourrait être introduite par des indications d'ordre sociologique, le doigt étant mis sur les comportements différenciés selon les groupes ethniques, les classes sociales, les classes d'âge, etc.. Nous avons ensuite admis d'examiner successivement la mobilité domestique, assurant le fonctionnement quotidien de l'unité domestique (approvisionnement en nourriture, en combustible, en eau potable, lavanderie, santé, enseignement primaire, etc.), la convivialité de voisinage jusqu'à l'échelle du quartier (aboutissant éventuellement à l'idée d'enclavement ou d'immobilité), la mobilité domicile-travail ou travail-travail, y compris ses succédanés (quête de travail, quête d'aides financières ou de combines^{de survie}), enfin la mobilité liée à une sociabilité urbaine dépassant l'échelle du voisinage ou de l'activité domestique. Cette dernière notion sera sans doute la plus féconde. Généralement présentée comme "résiduelle" dans une analyse des motifs de déplacement, elle se révélera probablement la plus significative quant aux "citadinités" recherchées. On y décèlera une plus ou moins grande maîtrise de l'entité urbaine (espace et société), une "consommation" plus ou moins intense et diversifiée du phénomène "ville", une ouverture plus ou moins grande sur la "différence" (ethnique, culturelle, professionnelle, etc.). La totalisation de ces mobilités conduira peut-être à des considérations sur la notion du temps, particulièrement sur l'individualisation plus ou moins poussée de la gestion du temps quotidien.

Nous n'avons pas évoqué la mobilité extra-urbaine (au-delà du péri-urbain), mais c'est à dessein, pour ne pas trop étendre notre champ thématique et parce qu'elle mérite qu'on lui consacre une séance future. On pourra tout de même la mentionner pour mémoire. De la même façon, nous avons occulté les aspects de la mobilité qui s'apprécient sous l'angle des stratégies à long terme : mobilité résidentielle, mobilité professionnelle, etc., bien qu'il soit également possible de relier partiellement ces stratégies aux systèmes des transports urbains. Mais elles appartiennent davantage au contenu de la séance de février : "Ségrégations sociales et spatiales".

Ph. H.

SITUATIONS DANS LES PAYS ARABES

DU PROCHE-ORIENT

E. LONGUENESSE

On rencontre à peu près partout les mêmes types de moyens de transport, mais leur importance respective varie d'un pays à l'autre. On peut les classer comme suit :

- Transport particulier :
 - . individuel : automobiles et deux roues
 - . collectif : transport d'entreprise

- Entreprises de transport privé :
 - . artisanale ou capitaliste, légale ou illégale

- Entreprise publique :
 - . tramways ou autobus

Pour ce qui concerne la question de l'organisation des transports urbains, et de la part respective des différents modes de transport, on peut distinguer trois catégories de pays, selon le degré d'intervention de l'Etat, la part respective des transports publics et du secteur privé, ainsi que du transport d'entreprise. On aura alors les pays où dominant les entreprises de transport privé, essentiellement de caractère artisanal (Liban, Jordanie), ceux où l'Etat a tenté de développer un réseau public, avec plus ou moins de succès (Syrie, Egypte) et enfin ceux où le transport des travailleurs par les entreprises représente une part quantitativement décisive (pays du Golfe).

1) Les pays où domine l'entreprise artisanale :

caractérisés par l'importance des taxis collectifs, qui semble à peu près comparable en Jordanie et au Liban, où existe également un réseau d'autobus, avec coexistence d'autobus privés et d'une compagnie d'Etat. Notons que les taxis peuvent indifféremment fonctionner comme taxis individuels ou collectifs ("services") en fonction de la demande. A Beyrouth, toutefois, le réseau d'autobus a disparu avec la guerre de 1975/1976 ; en 1977 puis en 1981, l'Etat a tenté de les réintroduire ; aujourd'hui, deux lignes seulement fonctionnent, de la banlieue vers le centre.

2) Les pays où domine l'intervention de l'Etat :

La Syrie a longtemps connu une situation analogue à celle du Liban. Toutefois, l'intervention accrue de l'Etat a profondément transformé les choses depuis la fin des années soixante-dix :

- Les taxis collectifs ou services ont vu limiter strictement leur activité à quelques lignes seulement et n'ont plus le droit de fonctionner comme taxis privés ; ils sont identifiés par une plaque au dessus du parebrise portant la mention (en arabe et en français) "service".
- Inversement, les taxis se sont multipliés, identifiés comme "taxis" et n'ayant pas le droit de fonctionner comme services ; ils se sont d'autre part vus imposer des compteurs et sont régulièrement contrôlés.
- D'un autre côté, le réseau des autobus de l'Etat se développe au détriment des autobus privés qui disparaissent progressivement.
- Mais, parallèlement à ce contrôle étatique accru, s'est développé un système de transport artisanal par véhicules particuliers, réservés en principe au transport des petites marchandises et fonctionnant comme services de manière très souple, en fonction de la demande.
- Enfin, il faut mentionner un secteur assez important de transport par les entreprises publiques de leur personnel.

Le Caire, après avoir, semble-t-il connu (compte tenu des particularités dues essentiellement à la taille de la ville) une évolution analogue, est passé aujourd'hui à une phase de crise généralisée, à laquelle participe massivement un réseau de transports urbains largement insuffisant pour répondre à la demande. On y trouve les éléments suivants :

- Un réseau de trams, pour l'essentiel limité à l'espace moderne de la rive-est du Nil (ancienne ville coloniale ; le réseau date d'ailleurs des années vingt et trente).
- Un réseau d'autobus délabrés et surchargés traversant la ville de part en part.
- Un réseau de taxis collectifs (y compris des fourgonnettes) limité mais souple et déployé jusqu'à la périphérie.
- Un très grand nombre de taxis en principe à compteurs, mais les utilisant très rarement, doublés par des voitures privées fonctionnant illégalement comme taxis.

Dans les deux pays, le parc automobile s'est développé de façon accélérée depuis dix ans, provoquant d'énormes problèmes de circulation ; s'y ajoute, au Caire, un très grand nombre de deux roues, mobylettes et motos, accessibles à des couches plus modestes, qui sont en revanche interdits en Syrie, pour des raisons de sécurité.

3) Les pays du Golfe :

Y domient de façon écrasante les véhicules particuliers, individuels ou d'entreprises :

- Tous les citoyens citadins ont des voitures et la plus grande partie des étrangers résidents stables dans le pays.
- Les ouvriers non qualifiés célibataires, employés dans les grosses entreprises, ne se déplacent que de

l'entreprise au camp qui leur sert de dortoir, dans les véhicules de l'entreprise.

- Les cadres bénéficient, en général de véhicules de fonction fournis par l'entreprise qui les emploie.

- Il existe cependant des réseaux de taxis ; mais pas d'autobus : quant aux taxis collectifs, ils existent à Mascate, peut-être aussi à Riyadh ? Je fais l'hypothèse qu'ils ne subsistent que là où la société locale comprend encore des catégories de petits producteurs et des espaces échappant au secteur capitaliste, comme c'est le cas à Oman à la différence des émirats.

MOBILITE DES CITADINS ET TRANSPORTS URBAINS EN AMERIQUE LATINE

E. HENRY

Sans revenir sur l'effet des variables macro (ancienneté relative de l'urbanisation, prédominance des taux de population urbaine, constitution d'agglomérations pluri-millionnaires, concentration et fragilité de la base économique industrielle et financière des villes, etc.), il est légitime de parler d'une spécificité latino-américaine de la problématique des transports urbains, notamment par rapport à l'Afrique. Un consensus idéologique de différents groupes sociaux (classes moyennes, couches populaires, secteurs étatiques) s'établit autour de la reconnaissance du transport comme un service public devant être assumé par la collectivité pour contrecarrer les effets de dispersion des grandes agglomérations et assurer la mobilité des citoyens. Derrière ce consensus idéologique, traversé par l'omniprésence des rapports entre l'Etat et la société urbaine, de nombreux référents sont imprégnés des "modèles" des pays industrialisés : modernité, technicité, équité sociale, couple transport-développement, reproduction et circulation de la force de travail, urbanité et modes de vie, droit au transport, etc. Toute analyse concrète marque la distance entre ce présumé et les réalités observables dans les logiques de fonctionnement des systèmes de transport urbain, au demeurant diversifiés d'une situation à l'autre.

L'analyse des réalités concrètes est largement dominée par des propositions sectorielles. Dans tous les pays du continent, une abondante littérature, officielle, mais aussi et surtout réservée, est consacrée à l'étude des modalités de transport, des déséquilibres entre l'offre et la demande, de la précarité et de l'insuffisance des technologies utilisées, et débouche sur des aspects prévisionnels et des propositions de restructuration de réseaux et de mise en place de systèmes de transport de masse. Posé en ces termes, le débat est marqué par des logiques technicistes dont il n'est pas question ici de nier la rigueur, mais dont on doit signaler les obstacles et limites : insuffisance des moyens financiers et institutionnels disponibles, inadaptation des méthodes importées (qu'il s'agisse d'étude, de planification ou d'exécution) et prédominance d'une vision sectorialisée des logiques urbaines.

Une analyse socio-économique qui se démarque tout en s'alimentant de ces études sectorielles, se doit de mettre en avant la logique de confrontation d'acteurs qui détermine le développement et le fonctionnement des systèmes de transport dans les villes latino-américaines (de la même manière qu'on part des logiques d'acteurs pour analyser l'occupation des sols, la production du logement, des équipements et infrastructures, les services urbains, etc.). Ces logiques d'acteurs résultent des modalités historiques de développement de l'activité des transports, qui ont connu un certain nombre de traits communs dans la plupart des pays. A l'époque des trolleys et réseaux ferroviaires impulsés par des compagnies étrangères, a succédé une période de tentative de constitution de régies municipales introduisant les autobus, lesquelles n'ont pu faire face à la prolifération violente des besoins nés de la croissance urbaine ni empêcher le déploiement spontané de modalités privées de transport collectif mettant en service autobus ou microbus, selon les politiques d'importation ou de production locale de véhicules. Dans les dernières décennies, les problèmes de transport sont devenus explosifs, tant au niveau des dynamiques de fonctionnement des villes qu'à celui des conflits sociaux qu'ils engendrent, ce qui a renforcé la nécessité d'une intervention de l'Etat. Les systèmes de transport existants résultent aujourd'hui de la superposition de ces différentes modalités, entrant en concurrence les unes avec les autres, derrière lesquelles se confrontent les acteurs à partir de polarisations d'intérêts public/privé/usagers.

Dans presque toutes les situations latino-américaines, l'acteur dominant est celui du lobby des transporteurs : celui-ci est fortement marqué par son origine spontanée et artisanale : du point de vue formel, il est organisé sous forme de coopératives de caractère corporatif, plutôt que d'entreprises capitalistes. En découlent directement les modalités concrètes d'exploitation du service : véhicules inadaptés, surchargés et usagés, lignes longues, sinueuses et multiples, relations de travail instables et paternalistes, fréquences et régularité incontrôlées. Derrière ces apparences formelles se cachent les intérêts liés à la propriété des véhicules, à la fois concentrée et atomisée. L'activité du transport est une part non négligeable de l'économie urbaine et des marchés de l'emploi : elle est un support matériel d'une petite bourgeoisie d'origine populaire se développant à partir des besoins sociaux, à l'ombre du service public et en liaison avec les intérêts des producteurs et commerçants de véhicules et pièces détachées. La rentabilité des investissements est différenciée et fluctuante, ce qui induit une logique plus spéculative que reproductive, et entraîne de grandes fluctuations dans la quantité et la qualité du service. Les transporteurs sont donc amenés à se constituer en lobby cherchant des conditions de monopole et exerçant une pression institutionnelle et politique sur les autorités de tutelle. En marge de ces coopératives et entreprises privées, il existe des formes spécialisées de transport scolaire ou de ramassage de personnel, et des modalités clandestines de "transporteurs-pirates", se rapprochant plus classiquement de "l'informel", mais dont l'importance relative est bien moindre que dans les autres continents du Tiers Monde.

L'Etat est plus un régulateur qu'un promoteur du service de transport. Il intervient dans l'octroi des concessions aux entreprises, dans la fixation des tarifs et éventuellement le subventionnement, dans la détermination des coûts des matières premières (carburants, pièces détachées), dans la production et l'entretien de la voirie et la régulation de la circulation, et dans l'établissement des conditions d'acquisition des véhicules (politiques de production ou

d'importation). Ces fonctions de régulation sont assumées par des organes centraux de l'Etat, agissant en connivence avec les intérêts privés. L'Etat intervient aussi parfois directement dans le service, par le biais d'entreprises publiques ou de régies sous tutelle centrale ou municipale. De telles entreprises répondent toujours à des considérations stratégiques de contrôle de la ville et de maîtrise de certains enjeux urbains (depuis la réponse aux dangers que représente le monopole des transporteurs privés, à la nécessité de satisfaire les besoins de déplacement des travailleurs ou des classes moyennes). Les entreprises publiques restent cependant peu concurrentielles (faible productivité), déficitaires (nécessité d'investissements constants), fragiles et bureaucratiques. L'Etat intervient finalement comme planificateur, fonction qui se réduit souvent à la promotion de projets de systèmes de transport de masse en liaison avec des intérêts internationaux particuliers et des enjeux urbains locaux (promotion foncière, activités commerciales). Dans l'exercice contradictoire de ses fonctions de régulation du secteur privé, d'intervention directe et de planification, l'Etat apparaît plus comme un acteur du système que comme un arbitre entre les multiples intérêts qui s'y confrontent.

Les usagers enfin, qui se manifestent surtout à partir des quartiers populaires extrêmement sensibles aux problèmes de transport (accessibilité, coût, temps, conditions de déplacement). Dans la vie collective des quartiers populaires d'Amérique Latine, les revendications de transport occupent une place importante. Leurs organisations établissent des relations directes avec les transporteurs, pour l'ouverture ou l'extension de lignes. Le plus souvent, les organisations de quartiers exercent une pression sur l'Etat, en vue d'obtenir un contrôle des tarifs, des améliorations du service ou le développement des entreprises publiques. La confrontation avec les transporteurs et avec l'Etat aboutit à d'importants conflits sociaux, voire de véritables émeutes urbaines lors d'augmentations de tarifs, qui peuvent conduire à des flambées de violence avec paralysie de la ville et déprédation de véhicules. Ces conflits sociaux expriment des enjeux qui ne se limitent pas aux problèmes des transports, mais il est intéressant de noter comment des mesures telles les hausses de tarifs peuvent catalyser les mécontentements d'origine diverses, et mobilisent différents segments des couches populaires (quartiers, femmes, étudiants, travailleurs).

Une explication à de tels comportements réside dans l'importance et les limitations de la mobilité dans la vie quotidienne des habitants des quartiers populaires. Les statistiques partielles que l'on peut glaner montrent qu'en général plus des 3/4 de leurs déplacements se réalisent par des moyens de transport en commun, que ceux-ci occupent une place importante dans les budgets des ménages (on parle de moyennes de 20%), dans les temps d'activité (2 ou 3 heures par jour) et que ces déplacements sont source d'insécurité, d'inconfort et de fatigue extrêmes.

La mobilité des habitants des quartiers populaires est largement méconnue, et il faut pour l'instant nous contenter de considérations partielles.

La mobilité quotidienne et vers la ville concerne essentiellement les activités de travail et d'éducation (surtout universitaire et secondaire). Elle est contrainte, motorisée et pauvre (trajet domicile-travail sans combinaison d'activités). Elle est peu propice à une maîtrise de l'espace, surtout pour les emplois les plus stables et intégrés, à la différence des petits métiers instables et aux multiples localisations.

La mobilité régulière vers la ville concerne essentiellement les pratiques d'achat d'approvisionnement hebdomadaire ou bi-mensuel, en fonction des stratégies de survie des ménages, se concentre vers les marchés populaires généralement au centre-ville, est motorisée et reproduit la division des tâches au sein des unités domestiques.

La mobilité vers le quartier, peu reconnue en tant que telle, concerne pourtant des activités régulières comme le travail des artisans et commerçants locaux, l'éducation primaire, les activités domestiques des femmes et les achats courants. Le quartier est aussi le lieu de réalisation de la plupart des activités culturelles, sportives, récréatives et sociales. La socialité locale est particulièrement forte dans les quartiers périphériques, généralement cohésionnés par de multiples modalités organisationnelles.

A certains niveaux, on peut parler d'immobilité relative : impossibilité de réaliser certaines activités à cause de l'éloignement ou de la mauvaise desserte en transport, opportunités de sortie très réduites pour certains secteurs comme les femmes, pratiques très limitées de l'espace pour ceux qui ont une mobilité enclavée dans des activités régulières et contraignantes, sans parler de la quasi-inexistence de mobilité de loisirs et de vacances.

Régularité des déplacements et rayons de pratique de l'espace sont deux critères qui permettent de typifier la mobilité. L'explication factuelle en est relativement aisée : effets de la ségrégation sociale dans l'espace, redoublée par les effets propres de l'organisation et de l'accessibilité aux services de transport, eux-mêmes fortement différenciés selon leurs "clientèles" respectives. Dans chaque contexte spécifique, on parlera du "train de banlieue" comme transport des pauvres, ou de "métro" répondant aux services des couches moyennes, ou du "microbus" comme mode exclusif de liaison des urbanisations périphériques avec le centre, des "transporteurs pirates" assurant tant la desserte interne de ces quartiers que des liaisons entre certaines activités centrales, du "ramassage" réservé aux secteurs liés à l'administration ou aux ouvriers des noyaux productifs de l'économie, etc.

Une explication fonctionnelle de la mobilité met en lumière l'importance considérable du travail et de l'éducation comme motifs générateurs de déplacements.

Les déplacements domicile-travail y occupent une large place, et sont fonction des modalités et stratégies d'insertion au(x) marché(s) de l'emploi. La précarité de ces emplois et leur dispersion dans l'espace induisent une extension extrême de la journée de travail, avec d'importants coûts monétaires, mais surtout temporels et physiques. L'instabilité de l'emploi décuple la nécessité d'une grande mobilité des travailleurs : c'est le cas évident des ouvriers de la construction, des personnels domestiques, mais aussi de toutes les activités de la production reposant sur des taux élevés de rotation des salariés (embauches à durée limitée, licenciements, instabilité des petites entreprises, etc.).

Il faut aussi tenir compte de la mobilité à l'intérieur de l'activité professionnelle, particulièrement importante pour les petites activités de caractère commercial ou artisanal : marchands ambulants, petits commerçants sans stock, artisans à façon, vendeurs à la sauvette, etc. Les multiples itinéraires de déplacements quotidiens de ces petits métiers sont très variés et relèvent d'une observation plus anthropologique que statistique. On peut souligner le fait que ces travailleurs indépendants ont souvent une connaissance et une pratique de l'espace plus grandes à celles des salariés stables. L'éducation est aussi un important générateur de mobilité, qu'il s'agisse de l'enseignement régulier ou de la formation para-professionnelle (cours du soir, formation des adultes, etc.).

L'analyse spatiale de la mobilité montre l'importance déterminante de la localisation résidentielle, non seulement en termes de mobilité, mais aussi d'opportunités d'accès à l'emploi, et évidemment de réalisation d'autres activités de consommation et de reproduction. Les stratégies d'insertion dans les structures urbaines passent d'abord par la recherche d'un terrain et d'un logement, et l'accès à une parcelle individuelle (en quasi propriété) guide de multiples formes de mobilité résidentielle. Le schéma est classique : du premier logement dans un taudis du centre, à l'accès à un lot dans une urbanisation en périphérie pour y produire une maison en auto-construction. Ces stratégies, dépendantes des formes dominantes d'accès au sol et au logement, conduisent à l'isolement des secteurs populaires dans des zones inaccessibles et de faible dotation en équipements urbains. On peut ainsi parler d'un processus d'accomodation progressive de la mobilité urbaine à la mobilité résidentielle.

Les dimensions culturelles de la mobilité tournent autour de l'origine migratoire ou native des habitants : l'appréhension de l'espace, la pratique des institutions urbaines et évidemment les déplacements sont orientés par les schémas culturels dont sont porteurs les différents groupes ~~et~~ ethnico-sociaux.

Ces diverses approches semblent faire éclater la notion de mobilité. Celle-ci peut reprendre sens si, dépassant les considérations ponctuelles et les déterminations factuelles, on part des stratégies de survie déployées par les secteurs populaires. Ces stratégies de survie s'organisent au niveau des ménages plus qu'à celui des individus : répartition des rôles, articulation production-reproduction, organisation de la force de travail mobilisée par la famille élargie, stratégies familiales d'intégration à la ville, pratiques d'entre-aide et solidarité de base sont quelques uns des éléments à considérer. Dans cette optique, il est possible de parler d'une certaine "économie familiale de la mobilité", que celle-ci soit régulière ou non, dirigée vers l'agglomération ou le quartier, de caractère productif ou reproductif.

Ce niveau primaire des stratégies de survie doit être resitué dans le cadre des stratégies collectives des secteurs populaires, ayant la plupart du temps comme assise le quartier et ses multiples instances d'organisation sociale par rapport aux pouvoirs urbains, économiques, politiques et culturels.

TRANSPORTS URBAINS ET MOBILITE

EN INDONESIE

J. M. CUSSET

L'Indonésie est un pays de 150 millions d'habitants, constitué par 13.000 îles ; Java, avec 90 millions d'hab. est l'île la plus peuplée et a sur son territoire quatre villes de plus de un million d'hab. (Jakarta, Surabaya Bandoung et Semarang), une ville de plus de 500.000 hab (Malang). On y trouve par ailleurs 31 villes entre 100 et 500.000 hab. et 42 villes entre 50 et 100.000 hab. La littérature sur les transports urbains a concerné jusqu'ici essentiellement les plus grandes agglomérations de Java (1) mais depuis deux ans, une recherche est en cours sur le transport dans les villes moyennes (2). Dans les développements suivants, on tentera une synthèse sur les transports urbains en Indonésie sans s'attacher plus particulièrement à une ville parcequ'il n'existe pas en fait de situation-type compte-tenu de l'hétérogénéité observable dans la seule île de Java. Dans un premier temps, on analysera les systèmes de transport urbain et leurs acteurs; dans un second temps on donnera quelques éléments pour une approche anthropologique de la mobilité sachant que la recherche en ce domaine pour l'Indonésie est pratiquement inexistante.

I. LES SYSTEMES DE TRANSPORT ET LEURS ACTEURS

L'analyse du fonctionnement des systèmes de transport en Indonésie ne peut faire l'économie d'une connaissance du cadre institutionnel et du contexte socio-économique dans lesquels ils opèrent.

1/Cadre institutionnel et système économique

Le système économique indonésien ou système d'économie Pancasila repose sur cinq principes qui fondent l'ordre nouveau, le nouveau régime institué en 1965 par le Président Soeharto: la croissance économique associée à la justice sociale, et à la transformation des mentalités (avènement d'un humanisme indonésien) avec en pratique la mise en place d'un régime néo-libéral ou néo-dirigiste dans lequel l'Etat intervient par une planification semi-indicative et par le contrôle des secteurs économiques stratégiques. En fait coexistent des entreprises à statut différent: des coopératives, des entreprises privées de type capitaliste (P.T.), à participation étatique (P.N.) et d'Etat (Perum). Dans le secteur des transports urbains, on retrouve la plupart de ces formes d'organisation avec en plus les petites entreprises familiales ou individuelles à caractère non capitaliste.

Sans entrer dans le détail de l'organisation administrative, il faut signaler que les transports urbains relèvent de plusieurs ministères et que la coordination n'est pas toujours satisfaisante, situation qui n'est pas propre à l'Indonésie: la Direction générale des Transports Terrestres (Ministère des Communications), la Direction de l'Urbanisme et la Direction Générale des Infrastructures Routières (Binamarga) du Ministère des Travaux Publics interviennent à divers titres dans la définition et la mise en oeuvre de la politique des transports en commun urbains. Dans les faits, Binamarga est l'administration qui dispose le plus de pouvoirs et de moyens financiers d'intervention. Au niveau local, dans les villes kotamadya, c'est-à-dire ayant pleine identité administrative à la différence des villes de kabupaten, administrées avec l'ensemble du district dont elles relèvent), existe un Traffic Board (B.P.L.L.) qui coordonne les différents services concernés par le transport urbain et la circulation.

2/La politique des transports urbains

La politique des transports urbains annoncée dans le deuxième plan quinquennal 1974-79 repose sur la "modernisation et d'incorporation" des systèmes de transport avec l'extension à l'ensemble des villes moyennes du "modèle" de Jakarta. Il s'agit en fait du choix en faveur d'un système de transport urbain dominant, le transport par autobus géré et exploité par un monopole public, l'entreprise PN Damri; de l'élimination progressive des modes non conventionnels, plus particulièrement du tricycle (becak), survivance de l'époque coloniale et symbole de l'exploitation de l'homme par l'homme par des modes motorisés; de l'encadrement des systèmes de transports non conventionnels au sein d'organismes ou de coopératives permettant ainsi une incorporation plus facile à l'ensemble des systèmes de transport et une coordination indispensable tant pour la fixation des itinéraires que pour l'homogénéisation des tarifs. En définitive, l'idée essentielle est qu'il ne faut pas laisser aux seuls mécanismes du marché l'organisation de l'offre des transports en commun et que l'intervention de l'Etat se justifie afin de permettre l'accès au plus grand nombre de la population à ce service collectif vital à bien des égards. Dans les faits, la politique suivie est plutôt pragmatique et le gouvernement indonésien a dû tenir compte des résistances rencontrées auprès des conducteurs de becaks notamment, et des contraintes extérieures (diminution de la capacité de financement public avec la diminution des recettes pétrolières).

2/ Les systèmes de transport urbain

L'étude des systèmes de transport dans différentes villes moyennes et les grandes agglomérations de Java montre une très grande diversité de situations: la nature et l'importance respective des systèmes ne s'expliquent pas par la taille de la ville, son rang dans sa hiérarchie administrative, sauf en ce qui concerne les transports par autobus de PN DAMRI que l'on retrouve uniquement dans les villes de 500.000 hab et plus. On peut classer les systèmes de transport selon les services rendus à la clientèle et le type d'organisation des opérateurs. La distinction entre "formels" et "informels" n'apparaît pas opératoire dans la mesure où il y a un continuum et non pas de frontières très nettes; ainsi les activités "illégales", non déclarées, sont tolérées dans la mesure où elles permettent à de nombreuses personnes de l'appareil d'Etat de retirer des revenus "illégaux" (propriétaires de véhicules non déclarés, policiers percevant des "amendes" sur les activités illicites).

	Tarifs	
	Négociés	Fixes
Itinéraire fixe et arrêts fixes	Néant	Lignes de bus PN Damri Minibus (Bis Mikro)
Itinéraire fixe et arrêts à la demande	Néant	Bemos à 3 ou 4 roues motorisés Microbus urbains
Porte-à-porte et arrêts à la demande	Taxi Bajaj, ojek Becak Charrette à cheval	Néant

Les systèmes de transport en commun "conventionnels" ont une capacité supérieure (50 places assises dans les bus, 20 dans les minibus); les caractéristiques de service mentionnées dans le tableau ci-dessus sont une peu formelles (les arrêts à la demande et le rattachage de la clientèle sont également pratiqués par le personnel des bus Damri). De même, les microbus urbains que l'on trouve de plus en plus dans les villes moyennes ne suivent pas toujours exactement les itinéraires qui ont été fixés par le Traffic Board de la ville.

Les becaks ou tricycles peuvent transporter 2, parfois 3 passagers et ils sont beaucoup utilisés pour le transport de marchandises ou d'objets encombrants. Ils sont de plus en plus réglementés dans les grandes agglomérations (interdits dans le centre de Jakarta, sur les axes principaux d'autres villes ou ils ont parfois des couloirs réservés). En principe la construction des becaks est interdite par le gouvernement qui désire la disparition progressive de ce mode de transport mais elle continue cependant. Peu de conducteurs de becaks sont propriétaires du véhicule, lequel est loué à la journée à un propriétaire qui peut en avoir plusieurs. Un becak neuf vaut environ 150.000 roupies (1 F = 125 rp environ) le prix de la location est de 400-500 Rp et le revenu brut du conducteur, par jour, varie entre 1500 et 5000 Rp. Chaque conducteur doit payer une licence annuelle de 400 Rp, et le propriétaire doit renouveler tous les ans la plaque de ses véhicules (900 Rp) pour être autorisé à les mettre en circulation. En raison de nombreuses fraudes et situations illégales, on ne peut se baser sur les données officielles pour connaître le parc de becaks et le nombre de conducteurs dans chaque ville. La situation est un peu comparable pour les bemos et les bajajs.

Les bemos ont une capacité de 4-11 places (4 roues) et de 7 places (3 roues); les bajajs (véhicules à 3 roues), de 2 places.

Le système de transport par microbus (véhicules de fabrication japonaise, Colt ou Honda en général, et transformés sur place pour le transport de personnes) semble se diffuser dans de nombreuses villes moyennes de Java, à l'initiative le plus souvent des autorités locales et avec l'aide de l'Etat (prêts consentis à des conditions avantageuses pour l'achat de véhicules); le tarif est uniforme, 125 Rp en 1984, quel que soit l'itinéraire sauf pour les itinéraires allant bien au delà de l'agglomération. Dans certaines villes, les propriétaires de microbus sont regroupés au sein d'une coopérative comme à Serang (111.600 hab. en 1982). Cette coopérative comprenait en 1982 244 membres, les uns étant propriétaires de véhicules (fonctionnaires, commerçants), d'autres propriétaires conducteurs d'autres enfin seulement conducteurs seulement. Parmi ces derniers, certains ont bénéficié d'un prêt de la Banque Nationale (2,8 millions de Rp à un taux de 0,875 % par mois) pour l'achat d'un véhicule (prix 3 millions de Rp.), remboursable en 3 ans. La kopas indonésienne ne fonctionne pas comme une véritable coopérative puisque les recettes ne sont pas partagées entre ses membres; elle permet cependant de bénéficier de ces facilités de financement, d'entrer dans le secteur du transport urbain de façon "légal" et elle offre à ses membres une sorte d'assurance en cas de grosses réparations sur un véhicule (le propriétaire peut emprunter à la coopérative à un taux de 3 % par mois pour une durée maximale de 6 mois). Il était prévu pour 1985 la création d'un garage et d'un atelier de réparation communs.

Au sein d'une même ville, peuvent circuler des microbus, les uns relevant de coopératives, d'autres appartenant à des propriétaires autorisés mais non rattachés à une quelconque organisation. Dans tous les cas, le Bureau du Traffic fixe le nombre total de microbus autorisés et les itinéraires à desservir dans l'agglomération. Au fur et à mesure de l'évolution

de l'urbanisation, des modifications sont apportées et la mise en service de nouveaux itinéraires est souvent programmée pour les années à venir.

3/ Les acteurs des systèmes de transport

On les a déjà mentionnés dans les paragraphes précédents mais il importe de les présenter ici de manière un peu différente et en ne retenant que le niveau "local". On peut distinguer les opérateurs, les régulateurs et enfin les usagers des systèmes de transport; faute d'informations suffisantes, on ne mentionne les constructeurs locaux et étrangers que pour mémoire.

Les opérateurs des systèmes de transport urbain

- l'entreprise publique PN Damri, exploite une ou plusieurs lignes de bus dans les plus grandes agglomérations, la décision étant prise généralement au sommet, sans consultation des municipalités concernées (exemple de Surakarta). Cette entreprise est largement subventionnée par l'Etat pour plusieurs raisons: les tarifs sont fixés à des prix des bas et sont réajustés avec retard; les fraudes sont très nombreuses. Le renouvellement du parc de véhicules et son entretien dépendent de sources de financement extérieures et l'absence d'autofinancement n'autorise pas une politique cohérente de gestion du matériel. Il en résulte une dégradation de la qualité du service, à Jakarta notamment.

- les entreprises privées (sociétés) de transport, à Jakarta par exemple PT Metro Mini (700 véhicules environ), PT President Taxi (6.000 voitures); à Surakarta, P.T. Persamuni est une société privée qui regroupe 150 transporteurs qui ont pu acheter leur véhicule sans recourir à un prêt de l'Etat; mais ce regroupement en société est formel, chaque membre reste propriétaire de son véhicule et conserve ses recettes

- le transport employeur, organisé par certaines entreprises, dans plusieurs villes

- les petits propriétaires de véhicules (microbus, bemo, bajaj, becak) opérant indépendamment les uns des autres ou regroupés au sein d'une coopérative (cas des microbus).

- les conducteurs de véhicules et leurs assistants, sont liés aux propriétaires par des contrats oraux et ne sont guère protégés malgré l'existence, dans certains cas, d'organisation paritaire. Très souvent les conducteurs de véhicules motorisés n'ont pas la qualification requise, ne respectent pas la réglementation routière et cherchent à capter le maximum de clientèle dans un climat de concurrence exacerbée sur les itinéraires qui leur sont accordés;

Ces différents systèmes de transport sont tantôt concurrents, tantôt complémentaires selon les villes, le moment de la journée, les itinéraires.

Les régulateurs des systèmes de transport

- le Bureau de coordination du trafic urbain (T.K.L.L.K.) définit et met en place la politique des transports dans la ville. Il comprend des représentants de différents services municipaux, de LLAJR, de la police, des travaux publics. Ce Bureau est chargé de la coordination entre les différents modes de transport, des plans et de la réglementation de la circulation, de la définition des itinéraires et de leur répartition entre les transporteurs.

- L.L.A.J.R. (Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya) a essentiellement pour mission de réguler les transports urbains, conformément aux décisions prises par le Bureau de Coordination, contrôle l'état des véhicules, perçoit auprès des transporteurs une redevance en contrepartie de l'affectation d'une ligne de transport. L.L.A.J.R. a un rôle déterminant

dans la définition des itinéraires, leur extension.

- l'organisation professionnelle des transporteurs routiers: Organda

Cette organisation regroupe l'ensemble des transporteurs routiers (personnes et marchandises, urbains et interurbains) et a une section spécialisée pour les transports urbains. L'adhésion à Organda pour les propriétaires de véhicules n'est pas obligatoire mais elle est un intermédiaire obligé pour la transmission des dossiers, la demande d'opérer sur tel itinéraire. Organda est un groupe de pression aux pouvoirs mal définis dont on ne sait pas bien si les doléances sont réellement prises en compte. L'ambiguïté de son statut vient du fait que ses dirigeants sont le plus souvent proposés par l'administration et ont une "double casquette".

Les usagers des transports en commun

A notre connaissance, les usagers des TC en Indonésie ne constituent pas un groupe de pression si l'on considère l'absence de mouvements sociaux urbains basés sur des revendications de transport. Par ailleurs la perception des problèmes de transport urbain est peut-être ici différente de celle observable dans d'autres pays, ce qui renvoie au thème de la citoyenneté, des pratiques urbaines.

II. TRANSPORT ET MOBILITE

Une enquête en cours de dépouillement réalisée en octobre 1984 auprès de 160 ménages de la ville de Cirebon, ville portuaire située à 3 heures par route de Bandung, devrait apporter des éléments de réponse. On a supposé que les déterminants de la mobilité doivent être à la fois le statut au sein de la famille, la nature de l'emploi, la forme urbaine et la localisation du logement par rapport au centre de la ville; en fait une bonne compréhension de la mobilité nécessite au préalable celle de la ville indonésienne qui est formée de la juxtaposition de kampungs, ou villages urbains, unités de la vie sociale; la ville est elle-même étroitement encadrée administrativement, ce qui suppose un contrôle social élevé. La ville est divisée en plusieurs kecamatans (arrondissements), trois ou plus selon sa taille; chaque kecamatan comprend plusieurs keluarans (équivalents à des quartiers); le kelurahan, responsable de quartier administre des R.W. (rukun warga); à la base on a les R.T. (rukun tetangga), la plus petite unité sociale correspondant à une rue ou une quarantaine de maisons.

Le kampung dont la taille est celle d'un ou de plusieurs R.W. est une forme urbaine particulière sont les ruelles, accessibles uniquement aux becaks, constituent plus un espace de socialisation que de circulation; le kampung est donc refermé sur lui-même et sa cohésion sociale peut être détruite par l'ouverture de rues à grande circulation ce qui explique l'opposition des habitants à des projets de rénovation urbaine trop ambitieux sur ce plan.

Une approche anthropologique de la mobilité urbaine en Indonésie devrait prendre en considération cette convivialité de voisinage; l'importance du marché et des marchands ambulants pour les approvisionnements en nourriture et le fait que le personnel domestique effectue des déplacements à la place de la maîtresse de maison (achats, conduite des enfants à l'école); enfin sur le plan culturel, la prédominance de l'Islam et la pratique religieuse peuvent rythmer les activités quotidiennes ou du moins hebdomadaires.

Jean Michel CUSSET

Laboratoire d'Economie des Transports

Lyon, février 1985

(1) cf. H.W. DICK, Urban public transport: Jakarta, Surabaya and Malang, Bulletin of Indonesian Economic Studies, mars 1981, p. 66-82, juin 1981, 72-86 et B.T.S. SOEGIJOKO editor, Public Transportation in Bandung, Penerbit ITB Bandung, 1981, 303 p.

(2) J.M. CUSSET, J.C. LASSERRE, J.C. LAVIGNE, Le fonctionnement des transports en commun dans les villes moyennes en Indonésie, rapport de recherche intermédiaire, L.E.T., novembre 1983, 115 p.

MOBILITE ET TRANSPORT AU MAROC

A. BELBAHRI

Dans le cadre des travaux sur le thème "Mobilité/transport", je me propose d'aborder le cas de Casablanca. Cette étude sera complétée ultérieurement par un examen de la situation dans d'autres villes du Maghreb (Alger et Tunis).

Comme il a été convenu au sein du groupe de réflexion auquel je participe, l'analyse sera conduite en deux temps. Après avoir examiné la problématique des transports urbains au Maroc, je tenterai quelques réflexions en terme d'anthropologie de la mobilité. Auparavant, il convient d'exposer les principales caractéristiques générales de l'urbanisation au Maroc.

Bien entendu, j'aborde ce thème en "généraliste", en me basant sur une documentation préalable et sur un "vécu urbain" au Maroc ainsi qu'une sensibilisation à la question de la mobilité (sociale, résidentielle, spatiale) et de l'immobilité (phénomènes d'enclavements urbains).

I.- QUELQUES CARACTERISTIQUES DE LA VILLE ET DE L'URBANISATION AU MAROC

La ville marocaine en tant que centre commercial et centre de décision politique et administrative préexistait à la colonisation (ou protectorat) : villes relais (Marrakech), villes impériales (Fès, Meknès) villes plaques-tournantes (Tanger). Ces villes historiques se laissent encore voir comme des espaces clos entourés de remparts. La juxtaposition de la ville européenne pendant la colonisation en a fait des "cités traditionnelles".

Le Maroc colonial s'est caractérisé par un exode rural important (1) : un million de personnes auraient quitté la campagne pendant le protectorat (1912-1956). Le fait majeur de la transformation de la société globale marocaine actuelle et la mobilité de sa population (au sens de mouvement). Les causes de ce mouvement en profondeur sont souvent présentées de façon univoques : expropriation, exode rural, attrait de la ville.....M'étant intéressé depuis quelques années aux phénomènes migratoires, je peux avancer qu'il y a une dialectique entre les causes des déplacements et leurs conséquences. "L'immigrant" auréolé de prestige lors de son retour temporaire à sa région d'origine, "convertit" d'autres hommes qui seront les nouvelles proies de la ville, et ainsi de suite. Mais l'accaparement par les colons des terres appartenant aux paysans marocains ainsi que les famines dues à la sécheresse (exemple en 1945) ont déterminé des mouvements d'exodes massifs dont l'aboutissement a été principalement la ville de Casablanca. Ce port de l'Atlantique a joué le rôle d'un pôle d'accueil et de redistribution de la population qui a déserté "le Maroc inutile".

II.- CASABLANCA : LE POIDS D'UNE VILLE

Peuplée de trois millions et demi d'habitants, Casablanca est le pôle urbain dominant du Maroc ; elle représente près de 30% de la population des du pays (2). Trois caractéristiques économiques et démographiques sont à retenir, parce qu'elles ont des conséquences importantes sur la mobilité et le transport urbain :

- Bien que l'industrie marocaine soit essentiellement urbaine et surtout Casablancaise, elle concerne plus le secteur tertiaire que secondaire. D'où l'importance du petit commerce de détail (avec son appendice : le commerce ambulante) ; l'administration (tous les corps de l'armée) et d'une façon générale les activités de service.

En outre, ces dernières années, à proximité du centre classique, plusieurs immeubles de bureaux ont fait leur apparition pour les besoins du tertiaire : sièges sociaux de banques, assurances et grandes compagnies. Cette tendance tend à s'accroître.

- La moitié des Casablancais a moins de 20 ans dont les 25% n'a jamais été scolarisé.

Un tiers d'entre eux sont au chômage. Ce qui fait une population de 650 000 jeunes (officiellement recensés) livrés à eux-mêmes. (3)

- Près de 20% de la population s'entasse à la périphérie de la ville dans des bidonvilles qui comptent souvent plus de 50 000 habitants. Aux bidonvilles "historiques" (Ben M'Sik, Dar-Qorea, Aïn Chok....). S'ajoutent de nouveaux quartiers de la misère : habitats spontanés en dur sommairement construits, et baraques en tôles. (4)

Depuis le milieu des années 70, les besoins de logements ne cessent d'augmenter et une très forte spéculation immobilière gèle les terrains à bâtir et porte le niveau des loyers à un taux inaccessible pour la majorité des Casablancais. Les loyers absorbent, en moyenne, dans les villes, la moitié du revenu des ménages. En même temps on assiste à une taudification de l'Ancienne Médina et du Derb-Soltane (Nouvelle Médina).

Après les dernières émeutes de juin 1981, la ville a été divisée en quatre préfectures.

III.-LE TRANSPORT URBAIN ET SES ACTEURS

Avec l'accélération du phénomène d'urbanisation, le transport urbain a vu aussi la multiplication de ses problèmes. Il devient un enjeu important non seulement parce qu'il conditionne l'accessibilité au centre, mais aussi parce que son insuffisance devient un des sujets de mécontentement du public. Il est souvent "la goutte qui fait déborder le vase".

A Casablanca les problèmes du transport atteignent un seuil critique. Le parc automobile a considérablement augmenté depuis les années 60 posant de gros problèmes de circulation à laquelle l'agencement des artères n'est pas particulièrement adapté. Casablanca concentre à elle seule plus de 46% du parc automobile du Maroc. Les problèmes d'engorgement du centre sont très importants. Au voisinage de la place Mohamed V et de la Préfecture le taux d'occupation est de 82%, voire de 135% parfois. Les encombrements de la circulation gênent beaucoup les transports en commun. D'où une très forte insécurité.

Les moyens de transport très hétérogènes. En plus de l'automobile, les deux roues occupent 46% de la circulation ; les transports collectifs n'occupent que 2% du flux (30% des personnes transportées) ; les taxis : 5% ; les poids lourds : 5% ; les charrettes : 1%.

Les taxis interviennent dans le transport voyageurs tant urbain qu'interurbain pour un pourcentage supérieur à celui des chemins de fer (O.N.C.F.) et le réseau public de cars interurbains(CTM/LN).

Avec l'augmentation du prix de l'essence et des voitures le nombre des utilisateurs du transport en commun s'accroît. Il existe Huit régions autonomes de transport en commun, gérées par les collectivités locales. Elles sont régulièrement en déficit. Les véhicules sont constamment surchargés, particulièrement sur les lignes desservant les quartiers populaires (un bus qui doit contenir 100 usagers en prend jusqu'à 180).

IV.- ANTHROPOLOGIE DE LA MOBILITE

Pour comprendre les diverses manifestations de la mobilité et les usages différenciés des moyens de transport, il faut tenir compte des caractéristiques socio-économiques et démographiques indiquées ci-dessus. Les facteurs culturels spécifiques à la société marocaine et plus précisément à la vie Casablancaise sont également à prendre en considération.

1. Le transport domicile / travail

La plupart des usines, surtout dans l'industrie de transformation, sont implantées dans la zone industrielle de Casablanca, c'est à dire au Nord Ouest, tout au long de la route de Mohammadia (6). Quelques grosses usines seulement organisent le transport par car de leurs ouvriers. La masse des autres travailleurs adoptent la mobylette comme moyen privilégié de déplacement.

L'usage des deux roues et particulièrement de la mobylette qui constitue un investissement important pour les personnes ayant un emploi, ne se limite pas au trajet domicile-travail, c'est un moyen de transport commode, qui permet une grande mobilité urbaine étant donné les difficultés de la circulation. C'est aussi un moyen de transport familial. Il est assez courant de voir un motocycliste transporter sa femme sur le porte-bagage et un enfant installé entre les deux ; ou tout simplement attaché sur le dos de sa mère. L'usage relativement courant de la mobylette a donné naissance à une myriade de réparateurs ("Les cyclistes") et à des points de diffusion de pièces détachées (7). Le motocycliste, du fait de la fréquence de ses déplacements dans la ville et du fait de sa vulnérabilité (8) sociale, est très souvent la cible des

agents de la circulation qui n'hésitent pas à le rançonner, c'est souvent le prix de la mobilité. J'ai encore à l'esprit tel ouvrier qui travaille aux "Roches Noires"(quartier industriel de Casablanca) et qui tous les matins, me disait-il, met un billet de dix dirham en guise de pochette, (c'est la vignette des sans voitures !) pour ne pas perdre de temps en cas d'interception pour les "képis urbains". Etant donné la fréquence des accidents des deux roues, les autorités ont obligé les gens à porter des casques. Mais apparemment ce règlement n'est pas du tout respecté. Une des explications pourraient être le prix presque inabordable de cet équipement (9).

A part les grosses fortunes qui peuvent disposer d'une ou deux voitures de luxe dans leurs déplacements, ceux des couches moyennes (employés de banques, enseignants, commerçants,...) qui possèdent une voiture n'utilisent pas tous leur véhicule pour se rendre à leur travail, à cause du prix de l'essence. Beaucoup adoptent aussi la mobylette et réservent la voiture aux déplacements en dehors de la ville ou pour faire des achats en famille. Il faut noter aussi que les personnes appartenant à cette catégorie sociale, ne regagnent pas généralement leur domicile directement après leur travail. Le trajet domicile-travail n'est pas réglé uniquement par les horaires de travail. La sortie du boulot est souvent l'occasion de rendre visite à des amis, à des parents ou alors de s'exposer à la terrasse d'un café du centre ville (ou du quartier) et de regarder les passants.

2/- Les captifs des transports en commun

Rares sont les femmes à Casablanca qui disposent d'une voiture et même du permis de conduire. Aussi sont-elles captives des autobus pour les longues distances. Celles qui ne travaillent pas (la majorité) ne sortent pas souvent de chez elles, ou de leur quartier. Les sorties en ville se font souvent en famille ou par cliques constituées par des femmes appartenant au même réseau de femmes du quartier ou de la même parenté (les cousines). Le fait d'être à plusieurs leur permet de légitimer leurs déplacements vis-à-vis des maris et d'affronter le monde masculin ; car la centralité en tant qu'équipement de loisirs demeure le monde des hommes.

D'ailleurs à ce propos, il existe une ségrégation spéciale par sexe, à l'occasion de la pratique ludique de la ville (10). La centralité urbaine n'est pas la même pour les Casablançais et les Casablançaises. En dehors d'une minorité européanisée, la ville-centre pour les femmes, c'est la Nouvelle Médina, au Centre-est de

Casablanca, et plus précisément "la Kisarya c'est à dire un grand centre commercial constitué par un commerce très dense de tissus et de bijoux. Le visiteur est étonné du nombre de femmes qui fréquentent au même moment ces différentes boutiques. Le centre ville des hommes, particulièrement les couches moyennes est constitué par tout ce qui revêt un caractère européen : grands boulevards, rues piétonnes, brasseries, cafés, cinémas, etc....."

NOTES

- 1) R. MONTAGNE : "Naissance du prolétariat Marocain". Cahiers de l'Afrique et de l'Asie.
Ed. Peyronnet et Cie
- 2) Elle en représentait 17% en 1936 et 5% en 1900, cf. Daniel NOIN : "Casablanca" in La Documentation Française du 14 juin 1971.
Des études sérieuses prévoient six millions et demi pour 1992 (G. GOEFROY : L'expansion démographique de Casablanca. BESM - XXVIII - 1966)
- 3) cf. "Les jeunes au Maroc". Le Message de la Nation. 14 octobre 1983
- 4) Hay-Ildrissia, Hay-Essalama, Hay-El Falah, Hay-El Farah (Hay = quartier). A Hay-El Farah, une baraque coûte 25 000 F.
- 5) On compte au moins un accident mortel par jour ; 50% des victimes étant des cyclistes et 40% des piétons (source : Préfecture de Casablanca)
- 6) Ville moyenne située à 25 Kms
- 7) La marque Peugeot est bien implantée au Maroc
- 8) c'est à dire le caractère populaire de ses réseaux relationnels : il ne connaît pas un tel "qui est bien placé"

9) Du moins pour un ouvrier qui gagne autour de 350 à 400 DH par mois (1 DH = 1,10)

10) on dit "n'faoujou" c'est à dire, s'évader, découvrir, se dépayser, généralement on le dit à propos de la ville-centre (El Médina).

DEBATS

INTRODUCTION

par Abd-el-Kader BELBAHRI

Pour ce thème Mobilité/Transport, nous avons cherché à rendre compte de situations globales à l'échelle des ensembles géoculturels abordés. Il s'agit de l'Amérique latine, du Maghreb, de l'Afrique noire, du Proche-Orient et de l'Asie du Sud-Est.

1. Compte-tenu des témoignages dont nous avons pu disposer, seules les situations latino-américaines et africaines sont relativement synthétisées. Les données et réflexions sur les autres ensembles sont encore incomplètes. Quelques pays seulement sont concernés : Maroc, Syrie, Indonésie...

2. Les situations urbaines considérées présentent une grande diversité : degré d'ancienneté de l'urbanisation, taille des villes, importance de la population. Djakarta (7 millions d'habitants), Casablanca (3,5), Brazzaville (0,4), et on connaît les villes plurimillionnaires d'Amérique latine. Tout cela va avoir des conséquences sur l'organisation des transports et donc la mobilité.

3. Les différents témoignages se sont intéressés, dans un premier temps, à l'analyse des systèmes de transport urbain et de leurs acteurs. Dans un deuxième temps, ils ont tenté de présenter une approche anthropologique de la mobilité. C'est la problématique techniciste qui a le mieux permis de délimiter le champ et donc de déterminer les logiques communes aux différentes situations.

4. Les systèmes de transport et leurs acteurs. Dans tous les cas, l'Etat intervient, mais avec des degrés différents. Reconnaissance du rôle central du système des transports collectifs dans les déplacements des personnes et dans la régulation de la mobilité :

- . Sociétés de transport gérées par les collectivités locales sous tutelle du ministère de l'intérieur (Maroc, Congo)
- . Intervention relativement récente de l'Etat (Amérique latine)
- . Les transports urbains relèvent de plusieurs ministères (des communications, de l'urbanisme et des transports publics).

Mais c'est finalement au Maroc, comme dans les pays d'Amérique latine (Lima) que l'intervention de l'Etat est la plus faible. Il semble dans tous les cas que c'est la fonction symbolique par rapport à la modernité qui prime sur le développement des transports : l'Etat est plus un régulateur qu'un organisateur des transports urbains.

Les acteurs en présence. Les situations présentées se caractérisent par une fragilité de l'infrastructure industrielle et une insuffisance criante des réseaux; d'où l'importance des acteurs privés, avec une logique de confrontation. C'est moins net au Congo et en Indonésie où l'insuffisance du transport public induit des modes "informels" de transport. La confrontation des acteurs est plus marquée en Amérique latine (public/privé) où existe un lobby des transporteurs.

5. Sensibilité des populations au thème des transports.

- . Le système des transports a des effets sur la mobilité
- . La principale cause de mobilité est le travail
- . La sensibilité à la question des transports est particulièrement aiguë dans les villes très fortement peuplées et ségréguées. Forte similitude entre Amérique latine et Maghreb (ou du moins le Maroc) : problèmes d'accessibilité (pour les jeunes et les femmes surtout), périphérisation des familles populaires. Les transports peuvent être des détonateurs d'émeutes urbaines.

6. Comportements des citoyens vis-à-vis des transports. Dans tous les cas la crise du transport collectif urbain induit des formes de substitution de la part des usagers : développement de moyens privés et artisanaux de transport collectif (taxis collectifs, légaux ou non, véhicules utilitaires, foula-foula à Brazzaville... et de moyens individuels (mobylette, bicyclette...). A noter l'insuffisance du taux de motorisation en Afrique. La mobilité dépend de la localisation dans la ville : centralité urbaine, emplacement des lieux de loisir. Enfin on peut souligner une certaine différenciation hommes/femmes par rapport au transport. Les femmes ainsi que les jeunes sont plus souvent captifs des moyens de transport collectif.

SCHEMAS
POUR UNE ETUDE COMPAREE
DES SYSTEMES DE TRANSPORT URBAIN

par Ph. Haeringer

Sommaire

- I. La répartition des modes
- II. La position de l'Etat
- III. Nature et structure de l'offre privée
- IV. Le lobby des transporteurs
- V. Présence des usagers
et sensibilité du secteur "transports urbains"
- VI. Historicité et tendances actuelles
- VII. A la recherche des citadinités

I. LA REPARTITION DES MODES

Le degré de motorisation

Il semble que dans les plus grandes agglomérations, la motorisation soit prédominante partout, du moins si l'on classe à part la marche à pied.

Les moyens mécaniques non motorisés résistent davantage dans les villes petites et moyennes et, plus généralement, conservent une grande place dans les villes de l'Océan Indien (pousse-pousse et dérivés en Inde, à Java et même à Madagascar).

Les moyens individuels non marchands

- La marche à pied, dont l'évaluation est toujours sujette à caution, assurerait 60% des déplacements à Kinshasa, 26% à Abidjan.
- Les bicyclettes, de plus en plus remplacées par des vélomoteurs, scooters et motos, sont très présentes en Asie, mais aussi au Maroc, à Niamey, à Ouagadougou, tandis qu'elles sont peu utilisées à Abidjan et à Kinshasa.
- La voiture particulière, en revanche, semble rare en Indonésie tandis qu'on en compte 56 pour 1000 habitants à Casablanca, 54 à Lima, 38 à Abidjan, 27 à Kinshasa.

L'offre publique de transports en commun

Elle se manifeste à peu près exclusivement sous la forme de bus. Mais on songe à nouveau aux trolleybus, tramways et trains urbains d'autrefois (encore présents au Caire), et le métro est à l'horizon (en construction au Caire).

Les bus publics constituent le mode dominant à Abidjan, à Managua (monopole de droit et de fait). Ils occupent une forte position à Djakarta, en Inde, à Casablanca, à Kinshasa. Ils assurent une simple figuration à Lima, à Tananarive.

Les ramassages d'entreprise

Pratiques bien ancrées à Kinshasa, Brazzaville, Lima, Managua. Elles concernent aussi bien le secteur public que le secteur privé. On peut y associer le ramassage scolaire.

L'offre privée

Elle est dominante en Amérique latine, mais ne manque pas d'exubérance en Asie et en Afrique.

Diversité des modes proposés :

- Calèches, charettes à traction animale encore visibles au Proche-Orient, en Asie
- Charettes à bras (transport de marchandises) un peu partout en Afrique, en Asie
- Pousse-pousse et surtout cyclo-pousses par exemple les becaks de Java, qui assurent une grande part de la demande.
- Moto-cyclo-pousses et triporteurs motorisés phut-phut, auto-rickshaw, tempo en Inde bemos et bajajs en Indonésie

- . Taxis collectifs
colectivos de l'Amérique latine, cent-cent de Brazzaville, ils sont à peu près partout présents, mais pas à Abidjan où ils sont interdits pour cause de monopole public.
- . Taxis-compteurs, seul mode privé marchand réellement accepté lorsque les bus publics prétendent au monopole.
Les mêmes véhicules peuvent fonctionner selon les deux principes (le Caire).
- . Camionnettes, fourgonnettes, mille-kilos
gbakas d'Abidjan, foula-foula de Brazzaville
- . Bus, omnibus, minibus, microbus
sur les trois continents
- . Transports sur voie d'eau
non négligeables dans certains sites urbains :
les pétrolettes d'Abidjan, depuis peu concurrencées par les bateaux-bus du service public

La combinaison des modes

- . Un seul mode pour plusieurs services
transport de personnes, transport de marchandises,
transport de personnes et de marchandises
(par exemple le service des marchés en Afrique)
- . Plusieurs modes pour un seul déplacement
à mettre en relation avec la structure de la ville
et de son équipement : ruptures de charge obligées,
congruence entre types de quartier et types de transport
- . De la campagne à la ville
et de l'inter-urbain à l'intra-urbain
Continuum ou articulation de deux réseaux :
pénétration quotidienne des vivres et des marchands,
mouvement pendulaire des travailleurs de l'hinterland.

II. LA POSITION DE L'ETAT

Plusieurs degrés de maîtrise

des transports urbains par l'Etat :

- . Maîtrise quasi-totale à Abidjan
(mais à travers une société d'économie mixte)
- . Prétention au monopole d'Etat à Brazzaville
Tananarive
Managua
(toutes trois sous régime socialiste)
mais aussi à Java
(dans les grandes villes)
et peut-être en Inde
- . Acceptation totale de l'initiative privée
assortie d'une volonté de régulation (à Lima)
ou complémentarité de fait entre public et privé
(à Kinshasa)
- . Privatisation complète des transports urbains
(au Chili)

Plusieurs moyens de contrôle

(ou de régulation)

- . Fixation des tarifs par la puissance publique :
c'est le cas dans tous les Etats étudiés
- . Contrôle des importations : véhicules
pièces de rechange
carburant
système très poussé à Managua
- . Affectation des itinéraires :
à travers une coopération/négociation (à Lima)
par voie autoritaire (un "traffic board" dans chaque ville
à Java)
- . Encadrement des transporteurs privés
dans des coopératives sous tutelle à Managua
Tananarive
Java
- . Relations conflictuelles
déclarées, permanentes, structurelles
entre la puissance publique et un secteur privé informel
(par exemple à Brazzaville)

Plusieurs niveaux de l'intervention publique

- . niveau du pouvoir central
- . niveau municipal, simple relais ou pouvoir local réel
- . société d'exploitation d'économie étatique
ou d'économie mixte

III. NATURE ET STRUCTURE DE L'OFFRE PRIVEE

- . Activité de survie dans un contexte de pauvreté absolue
 - Systeme "D" à la fois par les moyens mis en oeuvre
et/ou par le mode d'exploitation de l'homme
 - . Les pauvres transportent les pauvres
(transports collectifs, type véhicule utilitaire réformé)
 - . Les pauvres transportent les riches
(transports individuels, type pousse-pousse)
 - . Les riches emploient les pauvres pour transporter pauvres
ou riches (cas à distinguer du salariat d'entreprise par
son caractère extrême par rapport aux normes locales)

- . Artisanat de service dans un contexte de fonctionnement
"paisible" où la place d'un tel artisanat n'apparaîtrait pas
comme résiduelle, marginale, liée à une misère honteuse (et
à la limite comme illicite et pourchassée), mais comme celle
d'un secteur normal, reconnu, central dans le dispositif général
des transports. Ce peut être :
 - . un artisanat individuel ou familial
 - . une filière ou un réseau rassemblant les membres d'une même
caste, d'une même ethnie, d'un clan
 - . un artisanat-placement : un ou deux taxis ou mini-cars
achetés par un bourgeois et exploités par des chauffeurs
intéressés à la recette

- . Artisanat clandestin

Il peut être dépouillé du côté "système D" et ne constitue pas
nécessairement une activité de survie. Il peut être le fait de
gens bien placés qui savent tourner la loi et changer quand il
le faut leur dispositif. Son niveau d'exploitation peut être
celui de la PME.

- . La petite ou moyenne entreprise

dont trois des caractéristiques peuvent être :

 - . d'offrir un matériel roulant plus ou moins standardisé
 - . d'assurer un service et des parcours plus ou moins
réguliers
 - . d'être plus facilement contrôlée par l'Administration,
et d'être souvent en contrat avec elle (tarifs, parcours,
regroupement en coopératives, etc.)

- . La grande entreprise
 - . à capitaux souvent étrangers, au moins partiellement
(filiales d'entreprises occidentales)
 - . souvent associée au capital d'Etat
(sociétés d'économie mixte)
 - . souvent assurée du monopole de fait ou de droit
sur le mode dominant de transport collectif (les bus)
 - . souvent propagandiste de la solution "métro".

IV. LE LOBBY DES TRANSPORTEURS
OU SA NEGATION

Quatre types de situations relevées à travers les exemples étudiés :

- . Position dominante de l'initiative privée
qui s'organise en coopératives de caractère corporatif et en une fédération des chauffeurs (en fait des transporteurs). Cette organisation négocie les tarifs, les itinéraires, pèse sur les décisions du pouvoir.
C'est la situation relevée, par exemple, à Lima, et qui caractérise la plupart des pays d'Amérique latine
- . Organisations professionnelles encadrées par le pouvoir
soit à travers un contrôle administratif étroit (Java)
soit par leur affiliation au parti unique (Abidjan)
- . Situation d'impuissance de l'entreprise privée
prise en otage par le biais du monopole d'Etat en matière d'importation ou d'attribution des pièces détachées :
 - . cas de Managua, dans le cadre d'une tutelle musclée
 - . cas de Kinshasa, dans le cadre d'un rapport à l'Etat plus lâche, mais où la pénurie de devises fait loi.
 Dans ce dernier cas, 75% du parc de bus sont immobilisés pour cause de non accès aux pièces détachées
- . Le lobby des chauffeurs de bus publics
C'est le lobby principal à Managua
et à Brazzaville
Le service public vécu comme une appropriation :
 - . recettes détournées, mais aussi et surtout
 - . codes et itinéraires transgressés, réinterprétés dans une relation directe, personnalisée, avec les usagers

V. PRESENCE DES USAGERS
ET SENSIBILITE DU SECTEUR "TRANSPORTS URBAINS"

Il apparaît ici que le facteur culturel joue un rôle déterminant : la plupart des situations relevées semblent plus ou moins caractéristiques des sous-continentes étudiés. Sous toute réserve.

. Capacité d'auto-organisation

A Lima et dans d'autres villes latino-américaines, il est fréquent de voir des comités de quartier négociant eux-mêmes, avec les transporteurs, la création de lignes nouvelles.

. Capacité d'émeute

Caractère souvent explosif de la question des transports urbains.

- . Exemple de la "guerre des quatre sous" à Quito en 1978 : engendrée par une augmentation des tarifs publics
- . Exemple des émeutes de Casablanca en 1982 (ou 1983) : provoquées par une grève des transporteurs.

- . Forte présence des usagers, mais seulement sous la forme "opinion publique" exprimée en rumeurs, nourrie par "radio-trottoir", médiatisée par la presse de parti, répercutée par les instances du parti unique (cas d'Abidjan) jusqu'aux organes de décision.

Grande sensibilité, mais pas d'émeute .

. Pressions catégorielles.

Exemple de Brazzaville : la pression des employés des secteurs public et privé a inscrit le ramassage d'entreprise (ou de service) dans les moeurs.

- . Le contrôle social est tel que les usagers ne constituent pas un groupe de pression d'une façon évidente.

Exemple des "kampungs" de Java, maillons d'un système de contrôle social très hiérarchisé.

VI. HISTORICITE ET TENDANCES ACTUELLES

Il y a, lorsque l'on examine l'évolution des situations sur une période plus ou moins longue, des effets de superposition (des modes ou des sous-systèmes), de substitution (d'une offre privée à une offre publique ou inversement), de retournement des tendances, d'infléchissement ou de durcissement des positions, ou des effets de balancier. En voici quelques illustrations :

. Tananarive

A mesure que l'économie urbaine se dégrade, les transports non mécanisés se développent (phénomène de substitution).

Les pousse-pousse, qui avaient été combattus, sont réapparus.

Depuis 1981, ils sont même organisés en coopératives, sous l'égide de l'Etat.

. Brazzaville

1976 : Défaillance de la société de transport publique. Les "foula-foula" et les taxis "cent-cent" se multiplient (substitution).

1981 : Le boom pétrolier entraîne la remise sur pied de la société publique. Achat de 120 bus neufs. Interdiction des foula-foula et des cent-cent.

1984 : En complément du service public, les taxis (proprement dits) fleurissent. Le ramassage d'entreprise (et administratif) se généralise.

. Abidjan

1960 : Création de la SOTRA, société d'économie mixte (Etat + Renault). Les transports traditionnels subsistent.

1964 : Les taxis collectifs sont interdits.

1977 : Les "gbakas" (mille-kilos artisanaux pour le ravitaillement des marchés) sont interdits à leur tour (et remplacés par des cars ad-hoc de la SOTRA)

1980 : La SOTRA prend pied dans le secteur des transports lagunaires. Le monopole est en marche.

. Managua Avant les sandinistes, 80% des bus étaient privés (1979)
Sous les sandinistes, 10% des bus restent privés (1984)

. Amérique latine en général

La tendance est plutôt inverse : on privatise. La Banque mondiale ne s'en plaint pas.

Par ailleurs, l'histoire des transports urbains en Amérique latine, plus longue et plus complexe qu'en Afrique, se caractérise par un effet de superposition ou de sédimentation des matériels roulants les plus divers, mais aussi des politiques et des pratiques d'exploitation qu'ils représentent.

. Inde Le discours officiel, traditionnellement hostile aux transports du secteur informel (les pousse-pousse rappellent l'époque coloniale) s'infléchit peu à peu.

VII. A LA RECHERCHE DES CITADINITES

Bien qu'a priori une étude des systèmes de transport paraisse devoir être classée à la rubrique des dossiers "techniques", on voit bien, à travers ce très rudimentaire survol comparatif, que les citadinités (prises au sens large de "modes d'être ou d'exister dans la ville") sont largement interpellées, et cela avant même que l'on entreprenne d'approfondir la notion de mobilité dans toutes ses dimensions.

Les six titres qui précèdent offrent autant d'"entrées" par lesquelles on peut à l'évidence accéder à nombre de traits caractéristiques des citadinités rencontrées.

On remarquera, certes, que les comportements (offres de service privées, déontologie des agents de service public, habitus des usagers, modes d'intervention de l'opinion, fluctuation des rapports public/privé, etc.) sont indissociables des conditions générales de l'urbanisation (ancienneté, dimension, niveau économique, nature de l'Etat, etc.). On pourrait être tenté d'en déduire qu'il n'y a pas de citadinités intrinsèques puisqu'un changement de conjoncture, une modification de structure (qu'à la limite une simple intervention de la Banque mondiale pourrait à elle seule provoquer) sont susceptibles de les infléchir.

Mais on peut considérer que c'est précisément le couple conditions générales/comportement des acteurs ou plus simplement le couple cadre/vécu, ou cadre/jeu qui détermine les citadinités contrastées que nous recherchons; et que ces citadinités sont évidemment sujettes à évolution.

PRINCIPALES REFERENCES UTILISEESTransports collectifs urbains et régionaux
dans les pays en développement

Compte-rendu de la rencontre de recherche UNESCO, septembre 1983
Institut de Recherche des Transports

Transports collectifs, mobilité et quartiers marginaux
à Quito (Equateur)

IRT/FLACSO, juillet 1982

Enjeux urbains et acteurs du système de transport à Managua

E. HENRY, IRT, 1984

Le fonctionnement des transports en commun
dans les villes moyennes en Indonésie

J.M. CUSSET, J.C. LASSERRE, J.C. LAVIGNE, LET, 1983

Transports en sursis ?Quelle politique des "petits transports" urbains
dans le tiers-monde?

ENDA, 1981

Peut-on améliorer le statut d'un débat de séminaire?

par Philippe HAERINGER

On a tenté ici de retrouver, à travers des échanges au déroulement nécessairement vagabond, la trame et la logique d'un débat somme toute relativement construit. Le lecteur aurait donc tort de sauter ces pages sous prétexte que ce genre littéraire est généralement frustrant sinon exaspérant. Moyennant un gros travail, l'exploitation de ces discussions informelles peut être considérée comme une authentique méthode de recherche. Un débat auquel on pourrait n'accorder qu'un statut de mise en contact et de confrontation fugitive, peut ainsi devenir -en-deçà des promesses qu'il porte et des idées qu'il sème- un produit en soi.

On oscille en général entre trois solutions quant à la restitution de ce genre de débat. La première consiste à produire les notes prises en cours de séance par un rédacteur sacrifié. Il n'est pas besoin s'insister sur le côté réducteur et/ou subjectif d'une telle méthode, aussi dévoué soit le rédacteur.

La deuxième solution est de décrypter, tant bien que mal, un enregistrement sur cassette. Mais la fidélité d'une telle transcription est trompeuse et l'incohérence d'échanges pris sur le vif ne s'en trouve qu'accentuée, parfois jusqu'à un hermétisme total (en première lecture). Une troisième solution est alors de résumer ou de simplifier le produit de cette transcription. C'est certainement la meilleure des trois, mais avec une inévitable perte de substance.

La restitution qui suit est, elle, exhaustive. Mais on s'y est autorisé, à partir d'un enregistrement et de son décryptage, à déplacer certaines interventions, voire certains segments du débat, pour les regrouper en raison de leur contenu. Au-delà de son incohérence apparente -en tout cas de son déroulement plus ou moins décousu- un tel débat fonctionne autour de quelques obsessions qui vont et viennent, qui semblent parfois s'enrouler sur elles-mêmes, mais qui en réalité se génèrent l'une l'autre en un enchaînement significatif et finalement constructif, même si de nombreux maillons restent à peine esquissés.

Des intertitres soulignent ce cheminement. D'autre part, un effort de réécriture a été fait d'un bout à l'autre du débat. En effet, si un débat à dix ou vingt voix (sur vingt à quarante participants) est inévitablement sinueux, il en est de même, dans le détail, de chacune des interventions qui sont autant d'improvisations à la recherche d'un argument, d'une définition, d'une interrogation. C'est servir chacune d'elles que de remettre les mots à leur place, de gommer les ratées, les reprises, hésitations, redites, de remettre à l'endroit une démonstration faite à reculons, enfin de donner un liant aux phrases afin de les rendre aisément lisibles. Cela peut être fait -et a été fait- dans le respect le plus total des contenus et, répétons-le, sans la moindre amputation de ceux-ci. C'est ce qui fait la difficulté de ce genre d'exercice, mais cela en vaut la peine.

COMPTE RENDU DES DEBATS*

SOMMAIRE

1. LES SYSTEMES DE TRANSPORT

1. Les systèmes de transport urbain et l'Etat
2. L'offre du secteur privé
3. Modes de transport et citoyenneté
4. L'évolution du système
5. Le métro comme référent
6. Une multiplicité de situations

2. UNE ANTHROPOLOGIE DE LA MOBILITE

1. Les déterminants de la mobilité
2. La fragmentation de l'espace. La notion de centre
3. Les réseaux de sociabilité
4. La notion de captivité
5. Contrainte et liberté
6. Mobilité et citoyenneté
7. La mobilité féminine
8. L'espace-temps
9. L'immobilité
10. Une quotidienneté éclatée.

* Par Ph. HAERINGER, à partir d'un décryptage effectué par A. BELBAHRI, et avec la collaboration de M. DERNOUNI.

LES SYSTEMES DE TRANSPORT

1 - Les systèmes de transport urbain et l'Etat

C. FERJANI :

Il me semble que tu associes un peu trop l'existence d'un secteur public de transport (et d'un groupe de pression lié à celui-ci) aux régimes que tu qualifies de socialistes (lorsque tu parles de Brazzaville, de Managua...). En fait, la présence d'un secteur public très développé (en matière de transport urbain) n'est pas obligatoirement liée à ce type de régime.

P. HAERINGER :

J'ai tout de même fait remarquer le paradoxe qu'il y avait à constater que le système d'offre publique trouvait son maximum dans le cas d'un pays dont le régime n'est pas socialiste et constitue même une antithèse : la Côte-d'Ivoire. L'étatisme peut être très fort dans un pays capitaliste.

C. FERJANI :

Il y a le poids de l'histoire et des colonisations, que ce soit pour Abidjan ou pour Tunis. Même à l'époque coloniale, le syndicat des transports publics était puissant à Tunis, parce que le secteur était très développé et qu'il occupait une position centrale.

P. HAERINGER :

Effectivement, dans le système français, républicain et jacobin sinon toujours socialiste, la notion de service public est très forte, très ancrée, et il n'est pas étonnant de retrouver cette tendance dans les anciennes colonies françaises.

C. FERJANI :

Autre remarque : on a pu noter une tendance générale, dans les pays du tiers-monde, au désengagement de l'Etat en matière de transport urbain. Or, à l'évidence, on reproduit souvent avec des décennies de retard des schémas mis en oeuvre dans les pays occidentaux. Par exemple, en France et dans les pays d'Europe Occidentale, on a longtemps assisté au recul des transports publics au profit de la voiture individuelle. Mais aujourd'hui, en France, on revient au transport public. Autre exemple : l'abandon des tramways. Tunis a suivi l'Europe. Mais, à présent, on revient au tramway à Lille, à Nantes... Les pays de l'Est, en revanche, n'ont jamais abandonné le tramway.

E. HENRY :

Les deux exposés ont été très clairs là-dessus, à savoir que l'on est devant une multiplicité de situations et de composantes et que l'on a du mal à parler de systèmes de transport. Il me semble qu'en dernière analyse, si l'on veut parler de système, ce ne peut être en termes techniques ou en termes institutionnels, mais en termes de confrontations d'acteurs. Il a d'autre part été montré que ce n'est pas la taille des villes qui détermine les systèmes de transport. Je ne crois pas non plus que ce soit la variable du régime, socialiste ou non socialiste.

B. GANNE :

Ce n'est pas non plus la forme de l'Etat.

P. HAERINGER :

Mais si ! Cela intervient aussi. Ce n'est en effet qu'un facteur parmi d'autres, mais on ne peut l'ignorer.

E. HENRY :

Mais les modalités d'intervention sont multiples. En évoquant ces diverses modalités, tu n'as pas parlé de l'énergie.

P. HAERINGER :

C'est vrai. Mais l'essentiel était de donner une idée de la diversité des formes de l'intervention étatique, de montrer que si l'Etat veut intervenir dans le jeu des transports urbains, il dispose de tout un arsenal de moyens.

E. HENRY :

Lesquels, j'insiste là-dessus, échappent quelque peu au clivage socialiste/non socialiste.

X :

Ne faudrait-il pas tout de même distinguer ce qui se passe dans les grandes villes de ce qui se passe dans les petites villes ?

Ph. HAERINGER :

Que l'effet de taille se vérifie ou non, les plus grandes villes se distinguent encore par leur statut : l'Etat, le pouvoir ont une attitude différente selon qu'ils ont affaire à la ville capitale, à une métropole économique ou à une simple ville provinciale.

J. METRAL :

Je crois qu'il faudrait prendre en compte le niveau des collectivités locales, même lorsque l'Etat est puissant.

F. METRAL :

Il me semble en effet qu'entre les lobbies des transporteurs et l'Etat, il y a les municipalités.

E. HENRY :

Il faut, en fait, distinguer plusieurs niveaux dans l'intervention du secteur public. Il y a celui des ministères (plusieurs ministères peuvent être concernés), celui des régies autonomes, celui des municipalités, etc... Cette distinction est importante car chacun de ces niveaux ne dispose pas des mêmes leviers. Par exemple, le pouvoir municipal ne peut guère intervenir sur les tarifs parce qu'il n'en contrôle pas les variables (prix des véhicules, prix du combustible, etc...). Il peut, en revanche, peser sur le tracé des réseaux.

F. METRAL :

Je pense tout de même que le pouvoir local peut avoir une politique tarifaire. En Syrie, certains gouverneurs de province mettent en place des tarifs préférentiels (même à perte et grâce à une politique

très concertée) dans le but d'attirer vers leur chef-lieu des voyageurs en provenance des localités éloignées de leur province et subissant, par ce fait, l'attraction des provinces voisines. Ce phénomène se

vérifie, par exemple, dans la province de Hama. Mais, il est vrai qu'il ne s'agit pas là de transports intra-urbains.

B. GANNE :

Il y aurait tout un travail à faire sur les niveaux urbains. Et c'est compliqué. Il suffit de voir, en France, la politique des transports dans les villes moyennes.

2 - L'offre du secteur privé :

E. HENRY :

Il y a encore une autre remarque importante à faire : lorsque l'on parle d'activité privée de transport, il ne faut pas nécessairement comprendre activité capitaliste.

P. HAERINGER :

Je ne crois pas avoir fait cet amalgame, bien au contraire.

B. GANNE :

C'est important comme piste, pour bien casser les modèles tout faits.

P. HAERINGER :

C'est comme la distinction formel/informel. En Amérique Latine ou en Indonésie, il existe toute une gradation entre ces deux pôles d'activité. Pour autant, il ne faut pas non plus se priver d'un outil d'analyse. Quand ce vocable est apparu il y a une douzaine d'années, il a permis d'avancer dans la reconnaissance d'un secteur économique jusque là délaissé. On a tendance aujourd'hui à le rejeter parce que, comme toute opposition dualiste, celle-ci est excessive et insuffisante. Mais elle garde une certaine légitimité dans de nombreuses situations, notamment en Afrique noire, notamment dans le domaine du transport urbain. Kader le rappelait tout-à-l'heure : face à l'Etat, on parle plutôt de l'entreprise privée en Amérique Latine et plutôt d'un secteur informel en Afrique noire. Cela n'est pas fortuit.

E. HENRY :

Il est certain qu'il y a une différence très nette entre des situations où l'exploitation privée du transport urbain est complètement atomisée et d'autres situations où intervient un minimum de structuration en sociétés d'exploitation. En matière de gestion, cela se traduit au niveau de la prestation de service, de l'exploitation des véhicules, de la comptabilité, de l'acquisition des véhicules et des pièces détachées, etc...

E. HENRY :

En ce qui concerne le rapport privé/public, il y a un critère qui opère, c'est le critère financier. Ou bien on est dans un cas de figure où la rentabilité est réelle ou en hausse, ou bien la rentabilité est fluctuante, voire nulle. Dans ce dernier cas, qui va financer : le privé ou le public ? Ce sont alors les capacités financières qui détermineront les initiatives, donc le jeu des pouvoirs.

F. METRAL :

La rentabilité du secteur privé est fortement liée à l'ampleur de l'offre du secteur public. S'il y a une déficience de l'offre publique, l'initiative devient rentable, en particulier tous les systèmes informels.

E. HENRY :

J'ai plutôt tendance à penser que la rentabilité des transports privés est généralement très critique, très fluctuante, et qu'en longue période, elle est négative. Mais, le seul cas que l'on ait étudié à peu près sérieusement est le cas de Quito. L'offre publique y est inexistante et tout le transport urbain y est entre les mains de coopératives privées. On est dans une situation de monopole du secteur privé.

K. COIT :

La loi de la rentabilité a certainement une incidence sur l'étalement, dans le temps, du service de transport urbain. Dans la logique de l'exploitation privée, l'offre de service s'arrête lorsque l'affluence est trop faible. L'offre est concentrée aux heures de pointe. Ce que je voudrais savoir, c'est ce qui se passe dans les Etats socialistes : la "sociabilité" du système de transport est-elle supérieure ?

E. HENRY :

A Cuba, c'est mieux qu'à la RATP. Le métro parisien est fermé entre une heure et six heures du matin. A Cuba, il est ouvert toute la nuit.

B. GANNE :

Si la rentabilité est à la base de l'entreprise privée, la volonté de contrôle est souvent le fondement de l'entreprise d'Etat. Peut-on exercer un contrôle social à travers le transport ?

3 - Modes de transport et citoyenneté :

F. METRAL :

Je voudrais porter le débat sur un autre terrain, celui de la citoyenneté. Si la citoyenneté est une pratique de la ville, une façon de vivre en ville, et, finalement, un mode d'interaction entre les gens, n'y a-t-il pas un rapprochement à faire entre types de transport et pratiques de la ville ? Je repense aux réflexions très vivantes de Maximy, lorsqu'il évoquait le trajet des travailleurs à Kinshasa. Le parcours à pied à travers le quartier, lieu d'intercommunication, puis le parcours en bus à travers la ville généraient deux comportements différents, deux fonctionnements de la citoyenneté. Ne devrait-on pas faire entrer cela dans notre débat ?

P. HAERINGER :

C'est exactement l'entrée en matière qui conviendra lorsque nous aborderons le deuxième versant du thème, celui d'une anthropologie de la mobilité.

F. METRAL :

A Beyrouth, le taxi (collectif) n'est pas seulement un mode de déplacement, il est aussi un lieu de contact entre les gens. Il y a des conversations propres aux taxis, comme il y a des conversations propres aux bistrotts.

P. HAERINGER :

Et du coup, on est amené à retourner la proposition initiale (les modes de transports engendrant des comportements) et se demander si les modes de transport offerts ne sont pas la conséquence des modes d'exister.

M. DERNOUNY :

A Casablanca, justement, on peut constater que, selon l'espace traversé, les modes de transport changent. Exemple : on a récemment construit des facultés à l'extérieur de la ville et les bus publics n'y arrivent pas ; les étudiants ont donc commencé à utiliser la charette à cheval. Plus généralement, il y a une relation entre les modes d'habiter et les modes de transports utilisés.

P; HAERINGER :

Cela m'amène à revenir sur les situations très contrastées, d'une ville sur l'autre, quant à la répartition des modes. Pourquoi, par exemple, n'y a-t-il pas de bicyclettes et très peu de vélomoteurs à Abidjan ? Certes, la densité de circulation automobile ne s'y prête plus guère. Pourtant, les deux-roues restent très nombreux à Casablanca, ville aussi grande et aussi active qu'Abidjan. Et que dire de l'exubérance des deux-roues, tricycles, pousse-pousse, etc... dans les villes asiatiques ? Il y a manifestement des façons de vivre différenciées. Les abidjanais ne s'affranchissent du système de transport public (d'ailleurs efficace) que pour adopter la voiture individuelle ou pour prendre le taxi. Or, deuxième particularité, les taxis abidjanais ne sont pas des taxis "cent-cent", mais des taxis-compteurs. Autrement dit : un taxi pour un client. Il y a probablement une mentalité ivoirienne qui s'exprime derrière cela, même si la réglementation (tendue vers la défense du monopole d'Etat) a sa part dans cette situation.

K. COIT :

Dans les micro-pays caraïbes que je connais, j'ai remarqué que les transporteurs privés (taxi-bus ou bus) ne faisaient guère payer les enfants, ou même les vieux dont on savait qu'ils étaient impécunieux. Il y avait aussi un système de ramassage scolaire gratuit, financé par l'école. C'était assez intéressant comme solidarité. Cela tenait-il à la petitesse des îles ? Constate-t-on cela dans d'autres situations ?

P. HAERINGER :

Cela me rappelle ce que nous disions des petites marchandes de nourriture cuite qui se présentent, avec leurs marmites, à la sortie des lieux de travail. Toutes ont leurs protégés, pratiquent le crédit, ont des relations personnalisées avec leurs clients.

4 - L'évolution du système :

E. HENRY :

Autre chose. A propos du point 7 de ta grille d'analyse; il faut faire attention de ne pas avoir une interprétation trop évolutionniste. Cela pose d'ailleurs la question de l'avenir du transport urbain dans le tiers-monde. Que pouvons-nous dire là-dessus ?

P. HAERINGER :

Il est vrai que j'ai parlé de cas régressifs, mais j'ai surtout voulu montrer que, dans une ville donnée, les situations pouvaient changer très rapidement, avec des ruptures brutales, des retournements qui peuvent être datés précisément. Sans doute cette instabilité dans les systèmes de transport urbain, leur sensibilité aux aléas de l'histoire événementielle plus encore qu'à la conjoncture sont-elles des caractéristiques d'un état de sous-développement.

E. HENRY :

Si l'on s'interdit d'avoir en tête un modèle vers lequel devrait tendre tout système de transport urbain, si l'on est au contraire attentif à l'équilibre du jeu des acteurs, à la négociation, si l'on est conscient du fait que les diverses solutions techniques vont et viennent au gré de ce jeu, si l'on constate l'absence de déterminisme dû à la taille de la ville, au rythme de l'urbanisation, voire au contexte économique global, on verra que l'historicité n'est pas évolutionniste. Et que nous ne pouvons pas répondre à notre question sur l'avenir.

P. HAERINGER :

Il ne faut tout de même pas nier toute évolution, au moins sur longue période. La motorisation, par exemple, n'a que quelques décennies. En outre, sur un registre non forcément évolutionniste, il semble qu'il y ait aussi quelque chose comme l'air du temps, une universalité de certaines tendances. Par exemple, depuis quelques années, un courant de désengagement des Etats au profit du secteur privé. Avec des exceptions, bien entendu.

E. HENRY :

En une formule un peu rapide, j'ai envie de répondre, comme le fit Maximy l'autre jour dans un autre domaine : si vous voulez savoir ce que sera le système de transport demain, demandez-le à la Banque

Mondiale. Elle a, en effet, dans ce domaine une politique et les moyens de cette politique. Voir par exemple la Tunisie. Mais, elle n'est quand même qu'un acteur parmi d'autres.

5 - Le métro comme référent :

A. BATTEGAY :

Est-ce que, du point de vue du jeu des acteurs, ou peut-être du point de vue de l'historicité, il ne conviendrait pas d'accorder une attention spéciale au métro ? C'est une perspective qui présente des investissements importants et qui met en scène des acteurs qui ne sont pas tous nationaux.

P. HAERINGER :

Nous n'avons, en effet, que très peu introduit le facteur "intervenants extérieurs". Outre les bailleurs d'aide financière et les dispensateurs de planification, comme, par exemple, la Banque Mondiale, il y a - et c'est important - les exportateurs de bus... ou de métros. Dans le cas du métro, à la vente de matériel s'ajoute une ingénierie de pointe, une dimension "grands travaux".

K. BELBAHRI :

L'idée du métro, si l'on prend l'exemple de Casablanca, permet de faire accepter longtemps les déficiences du système des bus. Cela fait dix ans que l'on parle du métro de Casablanca.

E. HENRY :

Le problème du métro est un élément important, car il sert de référence. On retrouve ici le schéma évolutionniste de l'historicité. L'Amérique Latine offre plusieurs exemples. Malheureusement, on n'en a aucune évaluation critique. L'idée globale que l'on peut en tirer, c'est que le système du métro convient surtout aux classes moyennes. Mis à part le cas de Mexico, il ne permet pas de résoudre l'essentiel des problèmes de transport, car il suppose que le système de transport par bus lui soit articulé. Le problème se pose donc dans ces termes : il faudrait réorganiser l'ensemble du système en fonction de l'existence du

méto, afin d'assurer une complémentarité.

L'exemple le plus parlant est celui de Rio : pour remplir le méto, et donc en assurer le fonctionnement, il a fallu concevoir un système intégré du genre de la carte orange parisienne.

6 - Une multiplicité de situations :

B. GANNE :

Jusqu'à présent, nous avons surtout travaillé sur les circuits centraux et dominants. On a un peu réussi, je crois, à casser les idées toutes faites, par exemple sur le rapport privé/public qui est loin de fonctionner sur un modèle unique. Le rapport au politique aussi est compliqué. Je voulais tout-à-l'heure situer le cas présenté par E. LONGUENESSE, qui n'a pu être là aujourd'hui. Elle montre qu'au niveau de la seule région proche-orientale, tous les cas de figure sont présents.

F. METRAL :

Comme Philippe l'a souligné, il y a en outre une grande variabilité des situations dans le temps, de sorte qu'il ne paraît même pas possible d'établir une typologie durable.

P. HAERINGER :

Il est certain que nous ne résoudrons pas ici ces questions. L'objet de notre travail n'est d'ailleurs pas de clore un thème, mais d'identifier le contenu, les mots-clés, les orientations, les contradictions. Je suggère que nous passions maintenant au deuxième versant de ce thème, celui de la mobilité proprement dite, sous un angle désormais plus anthropologique.

II ANTHROPOLOGIE DE LA MOBILITE

1 - Les déterminants de la mobilité :

E. HENRY :

Est-il judicieux de séparer ce qu'on pourrait appeler le transport d'un côté, les déplacements de l'autre ? J'ai l'impression que tout l'intérêt de notre réflexion est justement d'éviter d'établir cette coupure. Nous

sommes arrivés à la conclusion que les systèmes sont éclatés, qu'ils sont fonction de la négociation, des conflits, ou des accords entre acteurs. On arrivera à la même conclusion sur la mobilité. Il n'y a pas d'unicité de la notion de mobilité. Cette unicité existe à la rigueur dans les pays développés. Parce que, d'une part, les institutions qui structurent la vie quotidienne sont relativement homogènes, et d'autre part, les déterminants de la mobilité y sont relativement clairs, notamment le clivage motorisation individuelle/transports collectifs.

Comment aborder les comportements de mobilité ? Il faut d'abord tenir compte des structures urbaines, très changeantes d'un pays à l'autre, d'une ville à l'autre. Il faudra ensuite croiser les déterminants matériels (modes de transports disponibles) avec les déterminants sociaux et culturels de la mobilité. Plusieurs entrées sont possibles. On peut partir des activités des individus. Parmi celles-ci, on privilégie généralement le travail. Mais il faudra comparer ce qu'a pu en dire P. HAERINGER et ce que j'en dis moi-même. Les déplacements de travail en Amérique Latine sont des déplacements contraints, marqués essentiellement par la servitude. Alors qu'il semblerait, sur le continent africain - ou du moins selon les observations faites par P. HAERINGER - que les déplacements de travail donnent lieu à une certaine dérive, au moins lors du retour et surtout pour les hommes.

Est-ce que cette dérive est un moyen d'échapper à des structures contraignantes, soit au niveau de la famille, soit au niveau du quartier ? Ou, est-ce que cette dérive a une charge plus positive, est-elle un signe d'enrichissement ? Il faudrait se poser les mêmes questions pour les autres activités : l'école, les achats, les démarches, la sociabilité, etc... Mais, il conviendra de remettre en question les échelles de valeur plus ou moins positivistes que l'on a en tête. Par exemple, le fait de réaliser sa sociabilité (voir ses parents, ses amis...) à l'intérieur même du quartier est-il mieux ou moins bien que de la réaliser sur l'ensemble de l'agglomération ?

F. METRAL :

Plutôt que mieux ou moins bien, la question ne serait-elle pas : être plus ou moins citadin ?

B. GANNE :

Ou bien, quels sont les types de citadinité ?

2 - La fragmentation de l'espace. La notion de centre

K. BELBAHRI :

Nous avons parlé l'autre jour de fragmentation de l'espace. N'y a-t-il pas multiplicité des lieux ? Les moyens de la mobilité (les modes de transport disponibles) jouent, mais aussi l'usage que les gens en font. Un tel peut prendre le bus et descendre un arrêt avant son quartier pour terminer à pied, voir les gens sur son passage. Inversement, le bus peut être un moyen de s'échapper, notamment pour les jeunes filles, et de traverser son quartier sans être vu.

E. HENRY :

Je voulais justement en venir à cette idée de fragmentation de l'espace. Quelles sont les centralités et périphéries vécues ?

F. METRAL :

Quelles sont les pratiques que l'on a du centre ? Elles varient selon la catégorie sociale, mais aussi selon qu'on habite dans la ville ou dans ses banlieues. Cf. Le Lyonnais de souche et les consommateurs de fast-food.

A. BATTEGAY :

Selon les cas, il ne s'agira pas obligatoirement du même centre.

E. HENRY :

Quand même, nous ne sommes pas dans les mêmes situations. Dans les pays du tiers-monde, il n'y a pas une histoire urbaine telle que l'on puisse avoir une référence commune à la centralité.

F. METRAL :

Cela dépend de la profondeur historique de la ville. Il y a des villes aussi bien maghrébines qu'orientales où les citadinités sont très anciennes.

E. HENRY :

C'est vrai, mais je me réfère à mon expérience des villes sud-américaines. Lorsqu'on a une très forte croissance démographique, que devient la mémoire collective ?

P. HAERINGER :

Elle se dilue dans les foules....

3 - Les réseaux de sociabilité :

E. HENRY :

Il convient également de voir que le sexe et l'âge du sujet qui se déplace joue différemment selon la catégorie sociale, le système culturel, l'Islam, etc... Je rappelle une dimension que nous avons déjà discutée : celle du cadre dans lequel s'organise la mobilité, celui de la vie industrielle, celui de la famille, etc... Cela renvoie aux réseaux de sociabilité : l'église, les solidarités de quartier, la collectivisation des réseaux de solidarité en Amérique Latine, les dimensions ethno-culturelles de l'espace en Afrique.

P. HAERINGER :

En Afrique noire, les réseaux sont en effet plus liés qu'en Amérique Latine à des données antérieures à l'urbanisation.

E. HENRY :

On voit bien, à travers cette dernière question, la complémentarité de ce thème (mobilité) avec le suivant (ségrégations). Les rencontres sont constantes.

K. COIT :

Il me semble que le problème essentiel est le manque de mobilité. A ma connaissance, l'essentiel des déplacements concerne la migration domicile/travail. En dehors de cela, la sociabilité du soir ou du dimanche, par exemple, est très limitée par le manque de moyens de transport. On se trouve plus ou moins bloqué dans son quartier.

D'autre part, pour les femmes, s'ajoute un interdit dans beaucoup de pays. Leur présence dans les transports en commun n'est (moralement) acceptée qu'à certaines heures et pour certaines destinations. Une femme dans un bus la nuit, ça ne se fait pas. Dans ces pays, un contrôle social très fort s'exerce sur les femmes par le transport. En revanche, lorsque la ville est petite et courtes les distances, il est plus facile de se faufiler.

K. BELBAHRI :

Pourtant, pour une femme, la ville c'est à la fois l'occasion de vivre une vie de quartier et de s'en échapper de temps en temps en prenant le bus. En général, elle ne le prend pas toute seule, elle emmène la fille de la voisine, par exemple. Mais il faut relativiser l'idée d'un contrôle plus fort dans le quartier qu'à l'extérieur. Il ne faut pas opposer l'espace domestique (et le quartier) à un monde extérieur qui serait inconnu. Ce serait se placer dans une perspective évolutionniste, avec la tradition d'un côté, la ville de l'autre. Il y a des réseaux qui relient le quartier au reste de la ville. C'est là que se loge la citoyenneté.

4 - La notion de captivité :

K. BELBAHRI :

Mais la citoyenneté, c'est aussi être dépendant des moyens de transport. Cette dépendance est proportionnelle au degré d'urbanisation. Dans une petite ville, même pourvue de moyens de transport, les gens n'en sont pas totalement dépendants. Même dans certaines grandes villes en Afrique, les gens ont conservé l'habitude de marcher sur de longues distances. Mais, en général, on peut parler d'une situation de captivité des gens par rapport au système des transports urbains, certaines catégories étant plus captives que d'autres.

Encore que, face à cette situation et aux déficiences éventuelles du système (qui dessert moins bien certains espaces que d'autres), des moyens sont toujours trouvés pour combler les vides.

M. D. :

Je voudrais revenir sur la notion de centralité pour rappeler qu'il convient de distinguer, d'une part, la centralité érigée par l'Etat, d'autre part celles qui sont issues de la pratique de chacun. Les femmes des milieux populaires ont leur propre centre, qui n'est pas nécessairement celui de la ville. Du reste, la ville de Casablanca vient d'être découpée en cinq entités qui correspondent bien à une évolution historique. Le

transport a lui-même beaucoup évolué au cours des dernières années, notamment en fonction du travail féminin dans les milieux populaires. Le matin les bus sont remplis à 80 % par des jeunes femmes, employées de bureau. Les hommes restent attachés à la mobylette, pour une large part. Mais à Marrakech, les filles aussi ont recours à la mobylette, ce qui dénote un certain comportement libertaire.

F. METRAL :

La citadinité, finalement, n'est-ce pas savoir négocier dans un espace où il n'y a pas d'interconnaissance ? C'est-à-dire hors de son quartier ? Donc, posséder tout un savoir, un comportement, un code permettant de lier des relations hors de sa sphère d'interconnaissance, de tisser des réseaux, de recréer des espaces de connaissance.

5 - Contrainte et liberté :

P. HAERINGER :

C'est peut-être le moment de repartir de ce que disait E. HENRY : la mobilité est essentiellement une contrainte, la nécessité du déplacement domicile/travail. Il rappelait tout-à-l'heure ma position nuancée. A Abidjan, en effet, la durée des retours est notablement plus longue que ce que nécessite strictement le déplacement. Et même les parcours aller, qui incluent la prise d'un petit déjeuner que l'on prend de moins en moins à domicile, dans la cour, et de plus en plus aux abords du lieu de travail, où l'on retrouve les collègues de bureau ou d'atelier. Opère alors une convivialité inter-ethnique, ce qui, en Afrique noire, est important à noter. Sur le chemin du retour, on passe chez l'un ou chez l'autre, ou bien l'on s'attarde dans les quartiers animés. C'est le moment où l'on cherche, entre copains, des voies ou combines pour faire des affaires, affaires de femmes ou d'argent, où l'on échafaude des projets, etc... Il y a, à cet instant, une intense consommation de la ville, des occasions et des rencontres qu'elle offre.

Si l'on veut maintenant interpréter la différence entre les témoignages d'E. HENRY (pour l'Amérique Latine) et de moi-même (pour une métropole d'Afrique occidentale), il faudrait s'assurer que cette différence ne provient pas d'une différence dans l'observation, dans notre approche respective de l'objet. Si la justesse du contraste se confirmait, il y aurait alors un grand paradoxe à constater, une pratique de la ville plus intense et plus libre dans un contexte où les citadinités sont extrêmement récentes, plutôt que dans des situations latino-américaines où les sociétés urbaines sont beaucoup plus anciennes.

F. METRAL :

Ne serait-ce pas que la ville africaine n'a pas encore secrété son propre mode, son propre code ?

6 - Mobilité et citoyenneté :

P. HAERINGER :

Il y a certainement de cela. Il me semble d'ailleurs que l'on peut retourner le paradoxe, celui d'une citoyenneté plus forte à Abidjan qu'à Lima. Les attitudes, à Abidjan, pourraient partiellement s'expliquer ainsi : les hommes seraient peu pressés de rentrer chez eux parce que le vécu domestique serait marqué d'une relative vacuité, et cette vacuité (des échanges conjugaux, des relations parents/enfants, ainsi que de la relation au cadre habité) serait à mettre sur le compte, précisément, du peu d'accoutumance au cadre du ménage nucléaire auquel les structures de l'habitat urbain condamnent, habitat généralement réduit à une étroite cellule dans une cour multilocative. La population adulte d'Abidjan est en effet à 80 % originaire du milieu rural traditionnel, où prévalent d'autres structures de la vie parentale ou communautaire ; et que celles-ci soient partiellement rejetées par les jeunes adultes ne change rien à l'affaire.

L'interprétation serait donc inverse de la première : le comportement libertaire, privilégiant les relations établies sur le lieu de travail et à l'occasion de pratiques déambulatoires, serait inversement proportionnel à la "maturation" de la cellule familiale citadine. C'est une question d'ancrage dans la ville. Une forte mobilité serait le signe d'un statut citoyen encore mal affirmé.

M. D. :

Dans la ville japonaise aussi, les hommes, après le travail, restent longtemps dans les bistrotts, entre hommes.

X. :

Oui, on rentre très tard. La vraie vie, pour les hommes, ce sont les collègues. Mais on ne peut comparer avec l'Afrique. Au Japon, c'est l'absorption de l'homme par la vie professionnelle.

Y. :

Pour revenir à l'Afrique, il faudrait préciser qui voit-on exactement lorsqu'on ne rentre pas chez soi,

combien de temps, quels sont les réseaux qui s'établissent ainsi après le travail. Dans le cas d'Abidjan, Gibbal avait montré, dans les années 60, que les premiers arrivants avaient recréé un réseau de relations semblable à celui qu'ils avaient dans leur village ; on retrouve un réseau ethnique, avant de passer à un système différent.

P. HAERINGER :

En effet, là est véritablement le premier stade d'une situation néo-citadine, et qui peut perturber. Mais, en vingt ans, la société abidjanaise a beaucoup bougé, les relations trans-ethniques (c'est-à-dire fondées sur d'autres affinités, sur d'autres appartenances, sur d'autres communautés d'intérêts) se sont considérablement développées.

7 - La mobilité féminine :

F. METRAL :

Ca, c'est pour l'homme. Mais, en face de cela, quelle est la pratique féminine de l'espace urbain ? Dans la ville orientale, le genre de comportement qui vient d'être décrit est en principe interdit à la femme. Qu'en est-il à Abidjan ?

P. HAERINGER :

La femme y semble globalement plus libre que dans les modèles proche-orientaux. Mais la mobilité féminine est quand même limitée : elle se situe aux deux tiers dans un créneau spatio-temporel relativement étroit, matinal, lié à l'activité de marché (cf. mes graphiques dans "Trois cheminements piétonniers"). Après l'heure du marché, les mouvements sont très atténués. Alors que, pour les hommes, le mouvement reste intense depuis l'aube jusqu'à l'extinction des feux.

K. COIT :

Il y a le cas des femmes chef de famille. Aux Caraïbes, elles sont extrêmement nombreuses, de l'ordre de 50 %. Le noyau familial est éclaté. Mais les femmes n'en sont pas plus mobiles. Elles restent chez elles le soir.

P. HAERINGER :

La sortie du soir n'est pas le seul critère d'une mobilité libre. Les divers moments de la journée sont aussi

importants. Et la mobilité restreinte du soir peut, dans certains cas, être ramenée à un problème de sécurité. En France, actuellement, si beaucoup de femmes hésitent à se déplacer le soir, ce n'est pas en

raison d'un interdit moral, mais en raison d'un climat d'insécurité davantage ressenti par les femmes que par les hommes (peut-être à tort).

8 - L'espace-temps :

E. HENRY :

J'en reviens au problème de méthode que tu évoquais tout-à-l'heure, à la différence de nos modes d'observation. Une chose est en effet de procéder à des entretiens dans les ménages, une autre de réaliser un recensement des données de mobilité. D'autre part, il y a des variables intermédiaires qui interviennent. Par exemple, les distances à parcourir et surtout les distances-temps. Une étude très récente sur Sao-Paolo montre que si le système de transport participe à l'exploitation des travailleurs, ce n'est pas tant au niveau des tarifs qu'à celui du temps consommé. Si, à des journées de travail de dix heures et plus, s'ajoutent trois ou quatre heures de déplacement, que reste-t-il comme possibilités d'accéder à d'autres activités ? C'est pourquoi je dis qu'il ne faut pas trop avoir des échelles positivistes en tête.

P. HAERINGER :

Pour neutraliser ce facteur distance-temps, il faudrait voir ce qui se passe dans une ville aux dimensions plus humaines et qui se situerait dans la même région. Je rappelle tout de même que, sans avoir dix millions d'habitants comme Sao-Paolo, Abidjan en compte malgré tout deux et demi, réunis sur un site lagunaire très contraignant, avec des passages obligés et, au total, des parcours également très longs.

9 - L'immobilité :

F. METRAL :

Il faut aussi tenir compte des facteurs culturels de la non-mobilité. Au Proche-Orient, être citadine, c'est aussi ne pas sortir de chez soi. Au souk, on trouve plus de femmes rurales, de bédouines, que de citadines.

A. BELBAHRI :

C'est vrai qu'à partir du moment où l'on attribue une valeur positive à la notion de mobilité, on a tendance à interpréter les phénomènes d'immobilité en termes de captivité. Ce qui n'est pas évident lorsqu'on met tout cela en relation avec l'idée de citoyenneté.

C. FERDJANI :

Pour les hommes, en revanche, on peut noter que dans une ville de vieille citoyenneté comme Tunis, c'est aussi un comportement de citoyen que de vivre largement en-dehors, hors du ménage ; ce qui permet de relativiser l'interprétation faite à propos d'Abidjan, pour le même comportement.

P. HAERINGER :

Oui, toutes ces observations montrent que les questions soulevées restent en fait très ouvertes. Il est bien difficile de situer la citoyenneté.

10 - Une quotidienneté éclatée :

B. GANNE :

Il y a plusieurs lieux de citoyenneté selon les types urbains et qui déterminent des systèmes de mobilité différents. Ce qui me frappe, c'est que l'on a toujours tendance, dès que l'on parle de transport, à compter et donc, subrepticement, à individualiser. On a beaucoup de mal à recomposer ce qui est, en fait, un système de mobilité complexe mettant en interaction l'homme, la femme, l'enfant, la dialectique résidence/travail, etc...

Il y a une chose dont on ne parle pas beaucoup, c'est que l'on préjuge très souvent qu'il y a identité entre le lieu de résidence et le lieu de consommation, alors que ce n'est pas toujours vrai. Un des facteurs de mobilité en ville, et de différenciation sociale tient précisément dans le fait de loger à un endroit, de manger à un autre, d'aller travailler à un troisième, de prendre ses loisirs à un quatrième. C'est en saisissant ce panorama que l'on peut espérer prendre connaissance des structures différenciées de la mobilité citadine.

F. METRAL :

Oui, mais je ne sais pas si, dans les villes du tiers-monde, la vie quotidienne est aussi éclatée.

B. GANNE :

Il suffit d'aller à Dakar. Mais ce n'est pas par des comptages à un endroit donné qu'on peut le voir. C'est par un mécanisme d'histoire de vie ou d'histoire de famille que l'on peut faire le lien entre ces divers niveaux. Il faut arriver à passer de ce qui est comptage, réponse technique, transport, à un système de mobilité saisi au niveau de la cellule... Mais, au fait, quelle est cette cellule pertinente ?

K. BELBAHRI :

Nous avons beaucoup parlé des déplacements domicile/travail. Mais, il conviendrait aussi d'intégrer les situations de chômage, celui-ci pouvant être important dans les grandes villes.

P. HAERINGER :

Une intervenante à la séance de janvier, Martine Gustin, nous avait justement alertés sur une espèce de mouvement brownien, dans lequel étaient entraînés les gens cherchant à subsister, obligés de parcourir la ville à la recherche d'un travail, mais aussi de quérir, au jour le jour, des petites aides, prêts ou dons, chez les uns et chez les autres, ou encore de multiplier les visites au moment des repas.

X. :

Nous allons sûrement retrouver les problèmes de mobilité et de pratique de la ville dans le cadre du prochain thème : les ségrégations sociales et spatiales....

Ph. H.

RESUME

Le présent débat continue l'effort entrepris pour rendre intelligible les différentes citadinités que renferme, qui constituent la nature de la ville dans le tiers-monde, voire qui président à l'évolution moderne (dans le sens d'un choix entre des alternatives ou des possibles...) de celle-ci. L'association transport/mobilité autour de laquelle la discussion s'est engagée repose sur un a priori méthodologique, mais elle n'en demeure pas moins problématique.

En effet, peut-on exploiter, en vue d'approcher la mobilité humaine, les conclusions auxquelles ont abouti les différentes analyses de la nature et des finalités des multiples formes de transport observées dans le tiers-monde? C'est là un domaine qui préoccupe de nombreux chercheurs, tant il est susceptible d'être appréhendé en termes d'"objets identifiables", parce qu'il présente en soi "un marché et donc une demande" administrative, politique, etc... Le passage de l'un à l'autre est-il si aisé qu'on l'imagine? C'est là une démarche qui s'avère pour le moins compliquée...

Mais ce constat a eu le mérite paradoxalement de pousser la discussion dans de multiples voies, a permis de relativiser des explications jusqu'ici dominantes, reposant sur des approches du système de transport en termes uniquement techniques ou institutionnels, du point de vue du clivage pays socialistes/pays capitalistes, ou enfin en fonction du rapport privé/public; d'envisager la variété et la multiplicité des systèmes de transport en tenant compte des structures urbaines diversifiées d'un pays à l'autre ou dans chaque pays, et des différents acteurs (usagers, Etat, municipalités, Banque mondiale, etc.., et il faudrait encore distinguer les niveaux et les modalités d'intervention de ces acteurs...) et facteurs, qu'il s'agisse de la taille de la ville, du seuil juridique, de la forme de l'Etat, de l'énergie, du financement, etc...

Il ressort de cette discussion une série de questions dont certaines ont trouvé une réponse partielle, tandis que d'autres sont demeurées en suspens : rapport transport/déplacement; la mobilité est-elle une contrainte?; lien entre le transport et les formes de citadinité; les modes de transport sont-ils une conséquence des modes d'exister?; transports et formes de solidarité; la citadinité est-elle une manière de négocier l'espace? etc...

Mohamed DERNOUNY

CHAPITRE II

SEGREGATIONS SOCIALES ET SPATIALES

EXPOSES

INTRODUCTION

par Georges MUTTIN

Trois idées essentielles :

. L'urbanisation. Processus d'urbanisation complexes au Maghreb, en tout cas plus complexes qu'en Afrique noire dans la mesure où le poids des héritages est important. En particulier la colonisation, qui est une colonisation de peuplement, a modelé les villes. Les colons étaient à 90-95% des citadins. Une question sera explicitée dans la communication sur Blida, c'est de savoir si cette ségrégation liée à la colonisation ne se reproduit pas sous des aspects différents dans la ville de 1980.

. Deuxième idée. Les politiques urbaines des trois Etats maghrébins sont relativement proches en dépit des orientations idéologiques et politiques. Il y eut deux phases. Une phase post-indépendance où il y eut reconduction de ce qui existait auparavant, ce qui fut d'autant plus facile en Algérie qu'il y eut ce qu'on appelle le mythe des biens vacants. Les colons sont partis et ils ont laissé un stock de logements vides, ce qui a fait croire que pendant de longues années on pourrait se passer d'interventions.

. Les années 70. Deuxième phase. Multitude des textes réglementaires. L'Algérie et la Tunisie se ressemblent beaucoup à ce sujet. Mêmes objectifs, mêmes outils, mêmes résultats : la non-maîtrise, l'inefficacité des schémas. On en est réduit à une politique de l'habitat et du logement et c'est finalement par ce biais que nous allons appréhender ces problèmes. Dans les trois pays, l'Etat est très largement impliqué, dans des conditions tout à fait comparables, en matière d'habitat social. Et c'est le thème qui va être privilégié dans les deux exposés. Simplement, pour bien voir les choses, la Tunisie est actuellement dans une phase de croissance urbaine relativement modérée. Les grandes phases datent d'une dizaine d'années. Actuellement la population urbaine progresse à des taux de l'ordre de 3 à 3,5%. Tandis qu'en Algérie, on a une urbanisation accélérée (5 à 6%). D'où le choix des deux cas qui vont être présentés :

- . Un cas algérien : Blida, 5ème ville du pays, où l'on va analyser les conditions de la production des logements, le rôle de l'Etat. L'exposé vaudra davantage qu'une analyse de cas : à travers l'exemple blidéen, c'est l'ensemble de la politique algérienne en la matière qui sera analysé. Joëlle Labruyère, en portant son choix sur Blida, a choisi une ville où se retrouvaient tous les cas de figure. C'est une synthèse de son travail de 3ème cycle sur l'ensemble des processus d'urbanisation à Blida.
- . Un cas tunisien : il m'apparaît intéressant d'aller plus loin. Ce que l'on va présenter est un exemple de réhabilitation de quartier spontané. La Tunisie s'est engagée dans une politique de réhabilitation en liaison avec la Banque mondiale. Ferjani, qui va vous présenter le quartier de Saida-Mannoubia, est Tunisien et a travaillé dans des organismes d'aménagement, notamment sur ce quartier.

POLITIQUE URBAINE ET DIFFERENCIATION SOCIO-SPATIALE

Un exemple représentatif : le cas de Blida (Algérie)

J. DELUZ-LABRUYERE

L'histoire urbaine récente de l'Algérie est marquée par une série d'événements importants : la récupération soudaine et complète d'un espace organisé selon une forte différenciation socio-spatiale, le renforcement du réseau urbain et la croissance rapide de la population urbanisée, et enfin l'élaboration d'un certain nombre d'instruments de planification et de gestion qui visent à faire de la ville, à l'échelle du territoire, un agent de diffusion du développement économique et, au niveau interne, un espace de vie conforme aux options socialistes du pays (1).

Le nouvel appareil de planification urbaine concerne principalement :

- la maîtrise des sols, avec la définition d'une nouvelle législation foncière qui offre la possibilité aux communes, par la constitution de "réserves foncières", de disposer prioritairement de la totalité des terrains situés à l'intérieur de leur périmètre d'urbanisation et d'organiser ainsi leur croissance ;

- la planification spatiale, avec une reformulation des plans d'urbanisme directeur et des instruments d'urbanisme opérationnel que sont les Zones d'Habitat Urbaines Nouvelles (Z.H.U.N.) et les zones industrielles ;

- le contrôle des opérations, avec le réajustement des procédures de permis de construire et de lotir (2)

Nous nous attacherons à l'impact, sur l'espace urbain blidéen, de ces outils de la nouvelle politique urbaine, en relation avec la politique actuelle de l'habitat (3).

Mettre en rapport ces préoccupations tardives pour le devenir urbain -les premières mesures datent de 1974- avec le projet exprimé à travers le discours idéologique nécessite quelques remarques préalables et soulève une question :

- Cet intérêt nouveau pour la ville, qui correspond à la phase de diffusion industrielle programmée pour le 2ème plan quadriennal (1974-1977), se situe dans un contexte de crise, caractérisé, d'une part par une croissance démographique extrêmement forte, une pénurie non moins forte de logements et la prolifération incontrôlée de formes diverses d'habitat, d'autre part par les interventions désordonnées des différents agents économiques sur l'espace -urbain et rural-, l'ensemble déterminant une consommation excessive de terrains.

- Dans l'urgence créée par cette situation de crise -en particulier par la pénurie de logements- ce qui pourrait constituer l'assise d'une politique urbaine est réduit le plus souvent à la politique de l'habitat : ceci d'autant plus facilement qu'à l'échelle régionale, le rôle de la ville n'est encore défini qu'au niveau des principes généraux, ce qui rend inopérante toute entreprise réelle de planification.

Par conséquent, à travers le développement de la fonction résidentielle d'une ville algérienne importante -Blida, 136 000 habitants au dernier recensement (1977), 5ème ville d'Algérie, localisée dans la région algéroise-, objet depuis quelques années d'un projet volontariste soutenu par l'Etat, peut-on discerner l'ébauche d'un nouvel espace socio-spatial et, conjointement, la disparition progressive des attributs de l'état ségrégatif antérieur ? Ou, au contraire, peut-on y relever certains signes de la reproduction de l'espace hérité ?

Autrement dit, si l'on admet que "l'espace est un produit matériel, en relation avec d'autres éléments matériels -entre autres, les hommes, qui entrent eux-mêmes dans des rapports sociaux déterminés qui donnent à l'espace (...) une forme, une fonction, une signification sociale" (4), comment l'espace blidéen, à la fois produit et enjeu de forces contradictoires dont l'existence n'est pas niée -l'Etat, à travers ses multiples agents, le secteur économique privé, les différents groupes sociaux en présence- exprime, dans ses formes et ses localisations, ces rapports sociaux ?

Cette question nécessite de situer la production de l'espace habité blidéen dans une perspective diachronique, en analysant successivement le rôle des facteurs jugés déterminants -de façon isolée et/ou conjointe- dans cette production. A savoir :

- les structures foncières
- les conditions d'accès au logement,
- les principes d'urbanisme.

Y répondre implique un retour en arrière, avec l'utilisation involontairement hétérogène, de documents historiques, statistiques et cartographiques.

1. Structures foncières et différenciation spatiale : la double ville de l'époque coloniale

Le caractère dualiste de l'espace urbain des villes de colonisation est un phénomène suffisamment connu et étudié pour que nous n'en reprenions pas ici les principes.

A Blida, la ségrégation spatiale utilise l'originalité du site, mais avec l'interférence que représente la localisation de la propriété privée algérienne (5). Dans cette ville de piémont, construite au XVI^e siècle sur le haut du cône de déjection de l'oued el Kebir, les deux communautés occupent tout d'abord l'espace intra-muros inégalement partagé par les grands tracés de l'urbanisme militaire et dans des relations de pouvoir qui relèguent la population autochtone dans la partie haute de Blida. Par la suite, les directions de croissance entérinent ces orientations, reproduisant au-delà du centre ce premier clivage : le sud, les premières pentes de l'Atlas, la route de piémont, contiennent la plus grande partie de la population algérienne, alors que la plaine et les sorties Est et Ouest supportent et guident le développement de la "ville européenne".

La carte de répartition de la population blidéenne en 1960 (6) illustre bien cette "ville coupée en deux" dont parle Franz Fanon dans "Les damnés de la terre" tout en mettant en évidence d'une part, l'importance des espaces de transition -quartiers "mixtes", souvent quartiers anciens et dégradés- d'autre part, la présence, au Nord de la ville, de "noyaux" constitués par des reliquats de propriété privée algérienne. A la périphérie de Blida, quelques douars constituent également des enclaves algériennes dans la riche plaine coloniale de la Mitidja.

A cet espace "démœ-ethnique" se superposent assez bien un espace socio-économique déterminé, entre autres, par la localisation des taux de chômage, et un espace morphologique caractérisé par les formes et l'organisation de l'habitat. Le repérage des constructions montre d'abord à l'évidence qu'une morphologie à cour intérieure ou à patio dessine les contours des quartiers occupés par la population algérienne et s'oppose à l'habitat "extraverti" des quartiers dits européens.

Le détail de la grille typologique permet de découvrir dans la situation coloniale, le développement du modèle français. On en retiendra, en particulier :

- l'importance du "pavillonnaire" : c'est l'ère des lotissements (7)

- le dualisme -des formes et des localisations- de l'habitat collectif :

- . collectifs verticaux destinés généralement à la population européenne, en plaine, aux sorties Est et Ouest de la ville,

- . collectifs horizontaux -ou "cités musulmanes"- à cour intérieure, implantés le long de la route de piémont, au Sud-Est de la ville

- la prolifération, à partir de 1956, aux portes de Blida, sur les terres privées algériennes, d'un petit habitat utilisant le modèle rural introverti importé par les populations refoulées des zones d'intervention militaire et coexistant avec les "cités de regroupement" construites par l'armée française.

Par la morphologie et la dimension de leurs constructions, la pulvérisation parcellaire qui les caractérise et leur développement proliférant, les zones d'habitat algérien sont l'antithèse des quartiers européens, en particulier des lotissements, aux vastes parcelles tracées au cordeau et à la voirie rectiligne.

En l'absence de carte foncière de l'époque coloniale, mais en sachant que, mis à part les importantes emprises militaires, l'espace communal -urbain et rural- se caractérise par l'appropriation privée du sol, il nous paraît intéressant de souligner que le dualisme colonial, qui apparaît à l'évidence, ne se fait pas selon un clivage simple plaine/montagne : la localisation de la propriété privée algérienne y interfère, offrant, dans le contexte post-Indépendance, des potentialités qui allaient peser de plus en plus sur les formes de croissance de la ville.

L'ordre urbain, issu des rapports ségrégationnistes de la colonisation, ne disparaîtra pas avec eux : 1962, année-clé de l'histoire politique de l'Algérie, ne représente pas une rupture dans le processus d'urbanisation et rapidement, l'occupation des biens abandonnés par la population européenne, reconstitue dans la ville un espace socialement différencié, perçu comme une séquelle de la situation antérieure, un "effet pervers" de la structure coloniale que les options socialistes ne tarderaient pas à réduire.

Cependant, jusqu'au 2ème plan quadriennal (1974-1977), dans l'urgence des décisions économiques, l'intervention de l'Etat sur la ville allait se faire sentir "en négatif" et avoir des effets contradictoires, perpétuant la situation antérieure :

- en déterminant l'augmentation très importante du secteur public urbain par l'étatisation des biens immobiliers abandonnés par les européens (les "Biens vacants"), mais en même temps le blocage de la croissance urbaine (8) -blocage qui n'est pas associé à des objectifs de planification ;

- en favorisant par là même le développement de formes d'urbanisation "sauvage" sur les terres privées de la périphérie blidéenne.

La propriété foncière apparaît d'ores et déjà comme l'un des déterminants de la croissance dans la situation nouvelle créée par l'Etat. Le déblocage foncier se présente donc, logiquement, comme le préalable à toute intervention sur la ville. Mais dans l'objectif que nous nous sommes fixé -à savoir évaluer le rôle de l'Etat dans la production de l'espace résidentiel blidéen- notre propos n'est pas de restituer dans sa globalité la nouvelle législation foncière : nous nous limiterons à éclairer son rôle dans la politique de l'habitat à travers le droit à la propriété du logement familial.

2. Droit au logement et production du logement individuel

Nous aborderons successivement les conditions foncières et le développement de la construction individuelle privée contrôlée par l'Etat.

La municipalisation du sol urbain constitue un préalable à l'accession à la propriété privée du logement. Jusqu'en 1977, le droit à la propriété du logement familial, reconnu à l'Indépendance dans la Charte d'Alger (1964), réaffirmé dans la Charte nationale (1976) et dans les résolutions des différents plans de développement, ne s'était pas accompagné de mesures concrètes permettant sa réalisation.

L'application, trois ans plus tard, des décrets de 1974 (9) définissant l'utilisation du sol urbain allait donner à la nouvelle politique de l'habitat qui fait de la propriété du logement une tendance prioritaire, l'assise foncière indispensable.

2.1. Les conditions de cession des réserves foncières communales aux particuliers

Bien que la commune ait toute latitude pour disposer de ses réserves foncières, un certain nombre de recommandations sont formulées par le pouvoir central :

- conserver l'objectif prioritaire de maîtrise et de planification de la croissance,
- privilégier l'implantation d'équipements sur le logement, et le logement collectif sur le logement individuel,
- dans le cas du logement individuel, privilégier le lotissement dans le cadre de coopératives sur la construction isolée.

A Blida, comme dans beaucoup de communes algériennes, et dans une situation de forte concurrence, c'est l'option "construction individuelle en lotissement" qui l'emporte.

Les modalités de cession des terrains aux particuliers sont fixées par décret (10) :

"...l'aliénation des terrains faisant partie des réserves foncières communales doit faire l'objet d'une délibération de l'Assemblée Populaire Communale soumise à l'approbation du Wali." Il en est de même pour le cahier des charges fixant les droits et les obligations du futur propriétaire et déterminant également les conditions financières de la cession. Celle-ci se fait en fonction d'une liste publique de candidats choisis selon un certain nombre de critères qui permettent d'établir un ordre prioritaire. Deux sont discriminants :

- ne pas jouir de la propriété d'un autre terrain ou logement dans la commune,
- avoir des ressources suffisantes.

Les candidats postulent l'acquisition d'un lot de terrain à bâtir, soit individuellement, soit dans le cadre d'une coopérative immobilière. Chacun doit verser une caution qui représente entre 5 et 10 % du prix du terrain ; si la candidature est retenue, le paiement doit avoir lieu au comptant à la Recette communale.

Le prix des terrains viabilisés, fixé sur la base d'une évaluation domaniale, est très bas.

Par exemple, à Blida, un terrain équipé, situé en périphérie, est évalué entre 80 et 120 da le m². La commune met donc à la disposition des citoyens solvables des terrains dont le prix est sans commune mesure avec celui que déterminerait la libre concurrence. Par comparaison, une parcelle non viabilisée, achetée sous seing privé à un particulier dans un douar de la périphérie blidéenne, coûtait au moins, en 1980, 300 da le m².

Quel a été, sur l'espace résidentiel blidéen, l'impact de la municipalisation du sol ?

2.2. Le relevé des permis de construire : un indicateur du développement de la construction individuelle.

Le registre communal des permis de construire permet de faire trois constatations :

- la courbe annuelle de la construction privée accuse un très fort relèvement à partir de 1977 ; le nombre des permis délivrés à titre individuel entre 1977 et 1980 représente plus de 45 % du total des permis délivrés depuis 1962 ;

- la lecture typologique du relevé des permis de construire montre que la "villa" représente 85 % de l'ensemble de la construction privée depuis 1962 et 40 % de l'ensemble des permis de cette catégorie ont été délivrés depuis 1978 ;

- localisation en lotissement l'emporte.

En 1983, 4 lotissements très étendus sont en cours de construction, une quinzaine d'autres sont programmés, dont certains, il est vrai, ne sont que de simples morcellements.

Après l'expansion de la "villa" perçue comme logement idéal, les blidéens renouent avec la tradition bourgeoise coloniale. Malgré les recommandations officielles, la construction individuelle -mais en lotissement- l'emporte sur la formule collective, dans une floraison de "styles" qui rendent tout à fait appropriées les critiques formulées en 1983 par le Ministère de l'Habitat :

"Dans le cadre des lotissements, la construction semble constituer un domaine propice aux excès et à la compétition ; les formes et les styles des ouvrages rivalisant par leur aspect massif, disproportionné, voire prétentieux, prédominant de manière notoire" (11).

Il est évident que l'utilisation des réserves foncières -l'exemple de Blida est en cela très démonstratif- n'a pas concrétisé les objectifs de départ. Leur orientation préférentielle comme assise à des opérations d'habitat de haut standing n'a pas permis de "démocratiser l'accès au logement et permettre ainsi, à chaque chef de famille, de construire son logement familial..." (12). A l'inverse, au-delà du développement

de quartiers au luxe souvent provocateur, on décèle les prémices de la reconstitution d'un marché foncier portant en germe, dans les conditions de crise endémique de logement et de plus-value déterminée par la croissance urbaine, des menées spéculatives qu'il sera bien difficile de juguler.

Dans le même sens, on peut ajouter les opérations officiellement engagées de vente de biens de l'Etat -ex-"biens vacants"- qui, en élargissant la propriété immobilière aux anciens quartiers urbains, réunissent les conditions préalables d'un espace socialement différencié.

Parallèlement, l'Etat développe le second axe de sa politique de l'habitat : la production massive du logement collectif.

3. L'habitat collectif : une forme d'habitat social ?

3.1. Une réponse quantitative à la crise du logement

Dans la crise du logement que vit l'Algérie depuis quelques années, Blida ne fait pas exception. La comparaison des résultats des deux recensements de la population et de l'habitat de 1966 et de 1977 montre le décalage entre la croissance démographique urbaine ou celle des ménages et les capacités de logement.

Blida

1966/1977 : taux de croissance de la population :

. communale : 3,75 % /an

. urbaine : 4,43 %/ an

Taux d'occupation par pièce (niveau commune)

- 1966 : 2,3 personnes par pièce

- 1977 : 2,7 personnes par pièce (taux minimum).

Ce taux moyen d'occupation par pièce -2,7-, relativement faible pour l'Algérie, qui accuse une moyenne nationale de 3,1 personnes par pièce en 1977, dissimule selon les quartiers une occupation qui dépasse largement 3 et même 4 personnes par pièce, que nos relevés nous ont permis d'évaluer de manière fiable.

Dans ce contexte, le droit au logement, constamment réaffirmé dans les textes définissant la politique sociale de l'Algérie depuis l'Indépendance, se concrétise dans la réalisation de programmes d'habitat collectif.

Utilisant depuis quelques années des procédés de préfabrication dont on essaye d'améliorer progressivement les performances, ce secteur est pris en charge en quasi totalité par l'Etat. Destiné a priori à satisfaire la demande populaire, le logement collectif est perçu comme le moyen le plus efficace de sortir de la crise.

Dès que les programmes sont suffisamment importants -avec un seuil minimum de 100 logements et une priorité pour les villes qui ont un programme supérieur à 1 000 logements (ce qui est le cas de Blida)- leur réalisation doit se faire dans le cadre des Z.H;U;N. (Zones d'Habit Urbaines Nouvelles), dans la mesure où des terrains libres assez vastes ne peuvent être dégagés à l'intérieur du tissu urbain.

La Z.H.U.N. qui implique une coordination horizontale, avec un programme global d'aménagement comportant à la fois habitat, équipements et activités, a un double objectif d'intégration :

- par rapport au tissu urbain existant, avec des impératifs de continuité,
- par rapport aux différents quartiers pouvant coexister à l'intérieur de son périmètre d'intervention, dont elle devrait réaliser l'homogénéité.

A Blida, entre 1974 et 1984, le bilan des opérations de collectifs s'établit de la façon suivante :

- 7 500 logements réalisés ou en chantier
 - 2 500 logements en projets
- = 10 000 logements

Sur les 7 500 logements construits ou en chantier, environ les 2/3 -soit 5 000 logements- sont réalisés dans le cadre de la Z. H. U. N. d'Ouled Yaïch : opération qui, à terme, totalisera à elle seule plus de 9 500 logements (13).

Peut-on dégager, à travers ce développement important des collectifs, et indépendant de la qualité du modèle, un exemple concret des objectifs sociaux énoncés dans les textes officiels ?

3. 2. Une clientèle sélectionnée par les conditions d'accession au logement du secteur public et le coût des loyers :

Le cas de la cité du 1er mai, à Ouled Yaïch

Tout en sachant que l'un des objectifs poursuivis est la vente de 60 % des logements collectifs, nous ne nous intéresserons ici qu'au secteur locatif.

Les conditions d'accession à ce type de logement sont peu différentes des conditions d'accession à la propriété et également fondées sur des critères de solvabilité.

Une commission communale d'attribution -ou, pour les grands centres, une commission mixte commune/wilaya/direction de l'urbanisme, de la construction et de l'habitat (D. U. C. H.)- sélectionne les candidats - outre sur leur aptitude à assumer la charge financière du logement- sur les conditions d'insalubrité du logement actuel, les charges familiales, l'ancienneté de la demande, etc...

L'obligation d'apporter les preuves d'un revenu minimum et régulier (fiche de paye...) dans un pays où même en milieu urbain favorisé, le taux de chômage reste élevé et l'irrégularité des revenus encore importante, élimine d'entrée une partie de la population.

Blida (1977)

(14)

	Milieu urbain (Total)	Quartiers périphériques	
		Ouled Yaïch	Bou Arfa
Taux de chômage (% chômeurs/population active)	15,8 %	20,3 %	24,2 %
	(Algérie Urbain): 20,9 %		
% d'actifs aux activités mal définies dans la population active	9,9 %	9,0 %	14,7 %

Un autre facteur de sélection se situe dans le coût des loyers, déterminé par le prix de la construction et son amortissement en 25 ans, y compris les frais de financement.

Sur la base de 2 000 da/m² construit, le coût mensuel d'un loyer pour un "2 pièces" (50 m²) est de 333 da. , et pour un "5 pièces" (100 m²), de 667 da. , prix de 1977, charges comprises (15).

Dans les conditions de production du logement en Algérie, ce prix de référence, déjà faible en 1977, a actuellement doublé, ce qui devrait entraîner automatiquement la réévaluation des loyers. Bien que l'Algérie soit engagée au contraire dans des mesures

d'ajustement des loyers aux possibilités financières des candidats potentiels -ce qui pose le problème de la capacité de l'Etat à assumer ce type d'investissement- le coût reste encore trop élevé pour une grande partie des solliciteurs (16).

Dans ces conditions, la situation de pénurie sélectionne la clientèle la plus aisée. A titre d'exemple, la comparaison entre la structure socio-professionnelle des attributaires de la cité du 1er mai (1ère tranche) et celle de l'agglomération blidéenne est éclairante. A ce premier clivage s'ajoute des conditions d'attribution : il apparaît que la commune procède à une politique plus "sociale" de l'habitat, alors que la wilaya retient une quantité importante de logements pour ses cadres et son personnel (17).

Aperçu sur la composition socio-professionnelle de la cité du 1er mai :

C. P. S. en %	Cité (ens.)	Attributaires de		Agglomér. Blidéenne
		Wilaya	A. P. C.	
Cadres (sup. et moy.)	44,9	58,3	19,6	11,6
Employés	32,3	28,3	34,1	27,9
Ouvriers (non agricoles)	16,7	5,0	21,7	27,2
Manoeuvres (non agricoles)	2,5	1,7	2,9	8,8

Cette différenciation wilaya/A. P. C. se matérialise dans l'espace.

D'autres clivages -d'ordre morphologique et socio-économiques- opposent les collectifs du 1er mai, et

d'une façon générale, les formes d'habitat contrôlées par l'Etat, aux quartiers spontanés de la périphérie blidéenne dont la croissance, continue depuis l'Indépendance, s'accélère à partir de 1977.

4. Une double urbanisation : effet pervers de l'intervention de l'Etat.

Ce dédoublement doit être évalué à plusieurs niveaux qui s'opposent et interfèrent : formes de croissance "licites" ou "illicites", localisées en plaine ou sur les pentes, actuelles ou projetées à travers le plan d'urbanisme, etc...

Quand on considère les effets de la politique de l'habitat menée ces dernières années -et dont Blida offre des exemples représentatifs- il apparaît clairement que les potentialités offertes par la municipalisation du sol urbain ont amené au développement, à la périphérie de la ville, d'espaces socialement très différenciés.

Ces nouveaux quartiers représentant des formes d'urbanisation que l'on pourrait appeler "officielles" ou "planifiées", s'opposent nettement dans leur morphologie- lotissements de villas : collectifs à plusieurs niveaux -et leurs localisations préférentielles- l'Ouest pour les lotissements, l'Est pour les collectifs (18).

Si l'espace urbain actuel est encore très fortement marqué par le fonctionnement des structures coloniales, il faut relever que le projet urbain véhiculé par le plan d'urbanisme directeur approuvé en 1984, repose sur un modèle qui puise ses références dans les résolutions du plan précédent (1960), appartenant à la période dite "du Plan de Constantine".

Fondé sur le "zoning", principe qui favorise le développement géométrique qu'il sélectionne, inapte à intégrer les secteurs de piémont comme le type d'habitat qui s'y localise, ses orientations confirment en grande partie celles de la colonisation :

- Occupation de la plaine, selon une forte spécialisation des espaces, avec une localisation préférentielle des lotissements à l'Ouest et des collectifs à l'Est,
- Absence de programme structuré d'intervention sur les piémonts,
- Incapacité à intégrer les quartiers spontanés localisés dans le périmètre d'intervention de la Z. H. U. N. d'Ouled Yaïch et matérialisation de ruptures entre ces quartiers et les collectifs à étages -par exemple, voie à grande circulation-, en contradiction avec le principe d'intégration des Z. H. U. N..

Dans les conditions actuelles de développement de la ville, qui porte en outre le poids de sa localisation dans la région capitale, la situation de pénurie et les conditions d'accès au logement ne peuvent que perpétuer une double urbanisation : à côté de l'urbanisation "officielle", sélective, se développe une urbanisation "sauvage", illicite, induite non plus exclusivement par le sous-développement, urbain ou rural, mais par l'impulsion donnée depuis quelques années aux activités urbaines.

Dûs à l'initiative individuelle, ces quartiers, dits "spontanés" ou "informels", localisés sur les terres privées algériennes, se développent soit à partir de noyaux anciens, résultant le plus souvent des regroupements de la guerre d'indépendance, soit ex-nihilo et désignent des créations récentes.

Dans la périphérie blidéenne, le premier type inclut des quartiers aussi différents que Bou Arfa, sur le piémont sud et Ouled Yaïch, dans la plaine de la Mitidja, le second type étant représenté par la cité Ben Achour, au sud-est de la ville, sur les premières pentes (19).

Ils ont en commun une très forte croissance et le caractère en majorité illicite de leurs constructions :

Evolution de la construction entre 1966 et 1980 (20)

Secteurs	Nombre de constructions			Taux de croissance/an	
	en 1966	en 1977	en 1980	1966/1977	1977/1980
O. Yaïch	751	1 240	1 524	4,66 %	7,12 %
B. Arfa	1 286	1 809	1 994	3,15 %	3,30 %

Caractère illicite des opérations (1977-1980) (21)

Secteurs	Nbr. de const. nouvelles	Surélev. Extens.	Total	Nbr. permis délivrés	% constr. ss. permis
O. Yaïch	284	71	327	32	90 % env.
B. Arfa	154	42	196	24	88 % env.

Ces quartiers sont réalisés en quasi totalité en matériaux "durs" ; le bidonville est à peu près absent de l'espace communal, bien que l'on relève une tendance nouvelle à son développement à Ouled Yaïch, à proximité des chantiers de construction de la Z. H. U. N..

De plus en plus intégrés économiquement à la ville, ils ne constituent plus comme autrefois des zones de chômage et d'analphabétisme aussi total, mais ajoutent tous les inconvénients des formes illicites d'habitat -précarité, sous-équipement, absence de viabilités, etc...- à des conditions de surpopulation très fortes. Dans l'état actuel, ils représentent la seule possibilité pour des populations de faible niveau économique d'accéder à la ville, indépendamment de l'attachement à un modèle d'habitat individuel qu'il n'est pas dans notre propos d'étudier ici, et une autre forme de différenciation spatiale.

Pour conclure, peut-on avancer que l'espace urbain blidéen, que nous avons jugé représentatif de phénomènes touchant l'ensemble des grandes villes d'Algérie et dont nous avons montré la très forte hétérogénéité, reproduit les clivages de l'époque coloniale ? Si la différenciation spatiale est évidente, les modalités de production de l'espace ne reposent plus sur les mêmes principes, et, par ailleurs, d'autres éléments nous semblent y interférer, qui ont pour effet, d'une part, de perpétuer en quelque sorte le schéma antérieur, d'autre part, de rendre malaisée une analyse fondée sur des critères privilégiant l'économique, selon un scénario mis au point dans les pays industrialisés de la sphère capitaliste.

Par exemple, le développement depuis quelques années, dans les quartiers spontanés jusques là très homogènes, de formes d'habitat de haut standing, en rupture avec la dimension modeste de leur tissu auto-construit, ou encore l'implantation, dans le milieu rural proche de la ville, de véritables lotissements qu'on appelle "clandestins", nous semblent relever d'une autre logique que la seule logique économique et contrarient les clivages quartiers riches/quartiers pauvres. Si l'on élimine les perturbations apportées par la situation de crise du logement et la concurrence qu'elle détermine, il reste, nous semble-t-il, comme facteur important de production de l'espace, la situation des différents groupes sociaux par rapport au pouvoir politique, à différents niveaux, en indépendance encore relative de la puissance économique.

C'est ce qui transparait dans la localisation du secteur industriel privé dans les quartiers spontanés, comme dans la reconnaissance ultérieure des lotissements "clandestins" qu'une déviation des limites du périmètre d'urbanisation a fait passer de l'illégal au légal... C'est ce qui apparait clairement à travers les mécanismes d'appropriation de l'espace dans une autre commune plus proche d'Alger, Chéraga, où une

véritable ségrégation oppose les lotissements construits sur les réserves foncières et occupés en majorité par de hauts fonctionnaires et des cadres supérieurs, civils ou militaires, et les lotissements "privés", hors réserves foncières, peuplés de commerçants et d'industriels, l'habitat collectif groupant plutôt des couches moyennes - cadres moyens et employés, en majorité (22).

Ces clivages confirment ceux qui structurent l'espace blidéen, à partir de la production de l'habitat individuel privé et de l'occupation des logements collectifs. D'après ce que nous pouvons savoir des lotissements, tous en construction et inhabités à l'époque de nos enquêtes, l'étude de leur population résidente actuelle ne contredira pas le schéma précédent.

La relation au pouvoir, à travers ses différents représentants, apparaît comme l'un des déterminants de l'organisation socio-spatiale urbaine. En ce moment même, l'intervention directe de l'Etat sur l'espace, par l'élimination des bidonvilles -appelée aussi "politique d'assainissement"- et, plus récemment, par les opérations spectaculaires de démolition d'un certain nombre de constructions illicites, s'oriente de plus en plus vers la mise en place d'un "ordre urbain" qui, à terme, pourrait être en contradiction avec le projet politique visant "à multiplier les communautés urbaines où chacun est totalement intégré et trouve les pleines conditions de son épanouissement culturel, social et économique" (23).

Si notre analyse confirme notre hypothèse de départ, à savoir "qu'il n'est pas possible de produire une matérialité déviante radicalement par rapport aux rapports sociaux en vigueur" (24), elle présume que ces rapports sociaux sont sous-tendus par des forces qui diffèrent à la fois de celles développées durant l'époque coloniale et de celles qui structurent l'espace des pays industrialisés. Ce qui n'est encore qu'une hypothèse de travail ouvre cependant à une réflexion sur la validité de l'appareil conceptuel utilisé pour l'analyse de la production de l'espace dans les pays en voie de développement et invite à multiplier et à confronter, à ce stade de la recherche, les approches concrètes.

Alger, le 1er février 1985

Joëlle DELUZ-LABRUYERE

NOTES

(1) cf. - la Charte Nationale (1976)

. titre 3°, IV - L'équilibre régional, pp. 83 à 85

. titre 7°, II - L'industrialisation, p. 173

VI - La politique du progrès social et
culturel, pp. 186 à 188.

- le Rapport Général du Plan Quinquennal 1980-1984

. titre 3°, Développement de l'habitat, p; 180 et sv.,

. titre 4°, Aménagement du territoire, p; 242 et sv.

(2) Cf. G. MUTIN, La politique urbaine algérienne, Table-ronde "Politiques urbaines au Maghreb et au Machreq", Lyon, 1982.

(3) Cf. J. Deluz-Labruyère, Processus et formes d'urbanisation en Algérie., Le cas de Blida, Doctorat de 3° cycle, Géographie de l'aménagement, Lyon -II, 1983.

(4) M. Castells, La question urbaine, Paris, Maspéro, 1972. - ., p. 152

(5) et (6) Cartes n° 1 et 2,

(7) Entre 1923 et 1962, on relève pas moins de 46 lotissements, en grande majorité situés au nord de la ville et occupés par la population européenne.

(8) A partir de 1971, un autre facteur de blocage sera constitué par le recensement des terres susceptibles d'être touchées par la Révolution agraire, interdisant toutes transactions entre particuliers.

(9) Ordonnance 74-26 du 20/02/74 et les décrets d'application, entre 1974 et 1976.

(10) Décret 76-27 du 16/02/76

(11) Circulaire n° 5268, BO.DG/83 du Ministère de l'Habitat.

(12) Décret n°74-26 du 20/02/74 et circulaire n°53 PC/SG du 17/02/76

(13) Cf. carte n° 4,

(14) Source : recensement de la population et de l'habitat.

(15) N. A. Benmatti, Habitat du tiers-monde, cas de l'Algérie, Alger, S. N. E. D., 1982 - P. 193 et sv.

(16) A titre indicatif, en 1980, le S. N. M. G. urbain (salaire national minimum garanti) est d'environ 1 000 da./mois. En pouvoir d'achat : 1 dinar : 1 franc français.

(17) Cf. croquis n° 3

(18) Cf. carte n°4

(19) Cf. carte n°4

(20) Sources : recensements (1966 et 1977), enquêtes personnelles (1980).

(21) Sources : Régistre des permis de construire de l'A. P. C. et enquêtes personnelles.

(22) Cf. F. Younsi, Formes et processus d'urbanisation de la périphérie algéroise, Doctorat de 3° cycle, Lyon - II, 1984.

(23) Charte nationale, op. cit.

(24) Production d'espace et formes d'urbanisation, A. T. P. C. N. R. S. , Lyon- Saint Etienne, juillet 1977.

**LA REHABILITATION D'UN GOURBIVILLE :
SAIDA-MANNOUBIA A TUNIS***

M. Chérif FERJANI

Introduction :

Les premiers "gourbivilles" tunisois sont apparus entre les deux guerres suite à l'extension de l'exploitation agricole coloniale et à la destructuration qu'elle a engendrée dans les campagnes touchées par cette extension. Mais ce phénomène n'est devenu important qu'après le départ des colons. Des facteurs naturels - en particulier la sécheresse des années 1960 qui a duré plusieurs années successives - se sont conjurés avec les effets néfastes de la politique de collectivisation forcée pour imprimer à l'exode rural une allure incontenable malgré tous les moyens mis à profit pour l'enrayer : des bulldozers de l'armée pour détruire les gourbivilles, aux convois réexpédiant les populations affluant sur Tunis - à la recherche d'une source de survie - vers les campagnes d'origine, à la chasse sur toutes les routes du pays pour empêcher les migrations habituelles entre les différentes régions et en particulier vers le Nord, en passant par les campagnes de propagande et de répression ponctuelles...

Le coup de barre de 1969 dans le sens de la libération économique n'a fait qu'accélérer davantage ce processus qui n'est pas près de s'arrêter malgré un léger fléchissement enregistré vers la fin des années 1970.

*Assemblage d'extraits de mémoire de DEA de Mohamed Chérif FERJANI, mis en forme par Philippe HAERINGER. Ce montage recouvre à peu près l'exposé fait par M.C. Ferjani, devant notre groupe.

L'exode rural, conjugué avec la spéculation foncière forcenée et une politique de l'habitat favorisant de plus en plus les classes aisées (1) ont engendré un développement rapide des formes d'habitat péri-urbain qui - bien que souvent en dur - s'apparentent aux "gourbivilles" par l'entassement, l'absence de voiries et d'équipements et par une précarité multiforme. Estimée au tiers de la population de Tunis vers le milieu des années 1975, le nombre des habitants concernés par ces formes d'habitat ne cesse d'augmenter avec des recrues "déclassées" en provenance du centre ville et d'autres quartiers, en plus des nouvelles "fournées" de l'exode rural. Ainsi "entre 1975 et 1980, l'habitat a occupé une superficie de près de 1600 ha dont près de la moitié ont été investis par l'habitat spontané (...) en cinq années, l'urbanisation spontanée (à Tunis) a occupé le double de la superficie des quartiers (spontanés) qui ont mis 50 ans pour se constituer".(2)

Outre cette importance du phénomène en Tunisie, l'attitude des pouvoirs tunisiens a été parmi celles qui se sont vite mises au diapason des orientations prônées par les Nations Unies et la Banque Mondiale. Bien plus, lors du cycle d'études organisé par l'ONU en 1968, l'expérience tunisienne en la matière a été particulièrement discutée sur la base du rapport, préparé à cette fin, par le Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales de l'Université de Tunis sous le titre de "Urbanisme et développement en Tunisie". Cette discussion a jugé positive l'expérience tunisienne en la donnant comme un exemple qui pourrait inspirer les politiques allant dans le sens des orientations souhaitées par l'ONU(3)

C'est pour cette raison que l'un des premiers champs d'expérimentation de la politique de réhabilitation fut la Tunisie. En effet, vers le milieu des années 1970- c'est à dire juste après la mise au point de cette politique au niveau de l'ONU et de la Banque Mondiale - un accord a été signé entre celle-ci et le gouvernement tunisien pour mener un programme de réhabilitation avec notamment trois projets pilotes lancés simultanément : les R'bats de Sfax, J'bellahmar et Saïda-Mannoubia qui fait l'objet de ce travail. Ces trois projets représentaient un enjeu important aussi bien pour la stratégie désormais internationale en la matière que pour l'avenir de la politique de réhabilitation de ce type de quartiers en Tunisie. En effet, de leur réussite dépendait la généralisation de cette politique au reste du pays puisqu'on comptait sur la récupération d'une partie importante des fonds investis dans ces projets pour "répéter" l'expérience dans d'autres quartiers et dans d'autres villes. Du point de vue international, l'importance de ces projets est illustrée par la reprise de la même démarche et avec la même structure d'études qui a déclaré les projets (en l'occurrence le "Groupe 8") dans d'autres pays - notamment africains (Le Mali, Djibouti, Madagascar,

etc.) -. De l'ensemble de ces facteurs découle l'intérêt d'étudier l'un de ces projets : celui de la réhabilitation de Saïda-Mannoubia.

Ce travail - dans les limites qui sont les siennes de par le caractère partiel de l'expérience qu'il étudie - pourrait apporter des éclairages sur ce que représente concrètement la politique de réhabilitation des formes d'habitat en question : quels sont ses véritables enjeux ? Dans quelle mesure est elle capable d'apporter des solutions qualitativement différentes de celles dont elle se veut être un dépassement ?

1. Précarité de la situation foncière et du bâti :

Le quartier s'est développé dans un site accidenté et difficilement urbanisable (4). L'urbanisation légale et celle des classes plus ou moins aisées le répugnaient. L'activité économique ne s'intéressait qu'à ces carrières.

Ainsi , bien qu'appartenant en grande partie à l'Etat (plus de 60% de la superficie du quartier) et à des propriétaires privés (avec ou sans titre), les terrains sur lesquels le quartier s'est construit étaient en fait délaissés. Les migrants s'y sont installés sans en avoir acquis la propriété. Cette occupation illégale concerne la plus grande partie des habitants et des terrains du quartier.

La précarité juridique du statut foncier de la plus grande majorité des logements représentait une menace permanente pour la population, d'autant plus que celle-ci n'avait ni les moyens financiers ni les appuis politiques qui lui permettraient de faire face à une procédure de démolition ou d'expulsion. La seule défense possible est le sumombre qui dissuade souvent les autorités de prendre des mesures aux conséquences imprévues. C'est peut-être là une des raisons de l'entassement qui caractérise ces formes d'habitat. En effet, à l'exception des "grosses brévues" du départ, les tentatives de "dégourbification" n'ont frappé que les petites grappes de constructions isolées.

Cette précarité juridique n'est pas - par ailleurs - sans lien avec la précarité du bâti. En effet, la peur d'une démolition possible décourage des habitants - quant ils en ont les moyens - de trop investir dans un logement d'où ils peuvent être expulsés à n'importe quel moment. Le rapport entre la précarité juridique et la précarité du bâti est loin d'être une supputation théorique. Il est attesté par les disparités au sein du quartier entre les îlots d'habitat légal et les îlots d'habitat illégal même dans les cas où les revenus

des ménages sont identiques ou parfois supérieur pour ceux qui n'ont pas un statut foncier régulier. Lors des enquêtes menées sur le terrain, on a souvent entendu les ménages relier l'amélioration de leurs conditions d'habitat à la régularisation foncière : "Qu'on nous donne un certificat de propriété et nous nous chargerons du reste". Ces propos qu'on a entendu répéter dans ce quartier - et d'autres de même type sont loin d'être velléitaires. On a souvent remarqué que les ménages qui ont eu - d'une manière ou d'une autre - la garantie que les démolitions ne les toucheront pas, ont entrepris l'amélioration et même la reconstruction de leur logement.

2. Les objectifs de la réhabilitation :

Les objectifs de la réhabilitation sont explicités dans les préambules des différentes études pour les divers projets décidés avec le concours financier de la Banque Mondiale. Voici , résumés, les grands objectifs de cette politique :

1. Légaliser la situation foncière en permettant aux propriétaires des logements, qui ne sont pas à détruire, de devenir propriétaires du sol sur lequel ils ont construit illégalement. Cette acquisition foncière devait se faire moyennant un prix fixé au début des années 1980 à 5 dinars/ le mètre carré. Pour que les travaux puissent démarrer, c'est la Municipalité de Tunis qui s'est chargée d'acquérir tous les terrains occupés illégalement pour les revendre ensuite aux propriétaires des logements en question.

2. Améliorer et compléter la desserte en V. R. D. et en équipements socio-collectifs pour réduire les écarts entre la situation du quartier et celle de son environnement urbain : la norme retenue est "le niveau moyen pour l'ensemble de l'agglomération, niveau vers lequel devraient tendre les quartiers sous -intégrés"(5).

3. Desserrer l'habitat en vue d'en améliorer les conditions, pour l'élargissement de la voirie et l'installation des équipements. "Le relogement des victimes du desserrement doit se faire sur place où a proximité immédiate"(6).

4. Recouvrer les coûts du projet pour les réinvestir dans la réhabilitation d'autres quartiers et dans d'autres villes. Le crédit avancé n'est pas une subvention, mais "un fonds de roulement" pour la politique de réhabilitation. Pour cela , les "réseaux primaires" (hors sites) et les équipements

socio-collectifs doivent être à la charge de la Collectivité locale et des différents Ministères et Offices concernés.

Quant à l'aménagement "secondaire" (au niveau de l'ensemble du quartier) et "tertiaire" (au niveau de chaque partie du quartier) ce sont les ménages qui doivent les supporter. C'est pourquoi le niveau de réhabilitation doit être "limité aux possibilités de remboursement mensuel des ménages"(7). Il faut ajouter à la charge des ménages, en plus des réseaux "secondaires" et "tertiaires", le "quaternaire" (cheminements "piétons" envisagés dans les parties les plus inaccessibles du quartier), le branchement direct aux divers réseaux, plus les coûts de l'acquisition du terrain et de l'amélioration du bâti. Quant on sait la part des revenus que les ménages consacrent au logement et leur possibilité d'épargne à cette fin, on ne peut qu'admirer d'avance le génie qui réussira la prouesse de rapprocher le niveau du quartier de la moyenne générale de Tunis tout en maintenant les réalisations au niveau de la solvabilité de la population du quartier. En effet, ce sera là une des principales contradictions auxquelles ceux qui vont travailler à l'élaboration du projet auront à faire face. Nous verrons comment cette contradiction sera résolue.

3. Le projet au stade de l'Etude :

La première tâche de l'étude est de traduire concrètement et par rapport à la réalité du quartier les objectifs définis par "le maître d'ouvrage" et les organismes financiers. C'est cette traduction pratique qui doit résoudre la contradiction signalée plus haut entre "une réhabilitation" qui rapprocherait la situation du quartier de la moyenne de son environnement, et la nécessité de recouvrer les coûts de cette réhabilitation. L'étude doit déterminer d'abord le niveau de solvabilité de la population, et en fonction de cette solvabilité, établir des "priorités" en ce qui concerne le desserrement, l'amélioration du bâti, les équipements, la voirie et les réseaux divers. Si la situation exige des interventions dont le coût dépasse le niveau de solvabilité de la population, il faut les mettre de côté. Ainsi la contradiction est résolue par l'exclusion de l'un de ses termes : la détermination des priorités - et non des besoins - n'est plus en fonction de la norme du "niveau moyen de l'ensemble de l'agglomération (...) vers lequel devraient tendre les quartier sous-intégrés", mais en fonction du seul critère de solvabilité.

Même si les auteurs de l'étude proposent des objectifs tenant compte du premier critère -ce qu'ils n'ont pas manqué de faire - il n'en sera pas tenu compte. C'est ce qui explique les écarts entre les premières

propositions de réhabilitation formulées par le Bureau d'Etude et les objectifs retenus. Ces écarts sont illustrés par la "forte diminution par rapport aux équipements prévus dans le projet" (8) signalée - en note - par les auteurs de l'étude.

Dans la note en question on lit : "ne sont plus programmés dans le cadre de ce financement que cinq écoles, un dispensaire et un marché (sont donc reportées les construction d'une école, d'une centre de formation professionnelle, d'un dispensaire, d'un P. M. I. , d'un Centre culturel et d'un local de PTT et les terrains de sport)". La note est éloquent. Elle n'exige aucun commentaire.

On pourrait dire autant des écarts entre les différents objectifs formulés et retenus d'un côté et les besoins du quartier de l'autre , que ce soit en matière de desserrement, d'amélioration du bâti, d'équipement en V. R. D. ou de création d'emplois.

Il faudrait, enfin, rappeler que tout ce programme a été fixé sans que la population concernée - et qui doit assumer la plus grande partie de son financement - en soit informée. Jusqu'en 1982, alors que le projet avait déjà démarré, personne ne savait en quoi il consistait ; 90 % des ménages enquêtés, dans les diverses parties du quartier, ignoraient que la réhabilitation devait reposer sur une participation financière de la population ; seulement 25 % ont été informés de l'existence d'une projet les concernant par les autorités (sans précision de sa nature) ; 75 % en ont eu connaissance par les voisins et les mass-médias ; 30 % demandaient à être informés sur le sort de leurs logements et tout le monde réclamait une information générale sur le contenu global du programme destiné à leur quartier (9).

4. Les retards de l'exécution et leurs conséquences.

Le démarrage de la phase d'exécution - comme celui de l'étude - s'est effectué avec un important retard. Il va sans dire que ce retard a entraîné une augmentation des coûts du projet, compte tenu de l'inflation galopante et du fait que l'intérêt du crédit court à partir de la date de signature de l'accord sans prendre en considération les lenteurs de la réalisation.

A part celui de l'eau, tous les coûts ont énormément augmenté. Pour faire face à ces coûts supplémentaires il n'y a pas de solution miracle. Les objectifs du projet sont encore une fois ramenés à un niveau inférieur. C'est ainsi qu'en 1982, on ne parle plus de 838 noyaux de maisons à construire pour la décohabitation et pour le relogement des ménages touchés par les démolitions, mais seulement de 150 logements avec l'enveloppe prévue pour le programme initial. La surface du marché a été réduite de 500 à 300 m² alors que son coût a presque triplé. Personne n'a accédé aux "crédits matériaux de construction", les habitants n'en ont pas entendu parler. Le fonds destiné à la promotion de l'emploi (112000 dianrs) a connu le même sort. Nous verrons plus loin où en est la réalisation des différents éléments du projet. Avant d'y venir, il faut répondre à certaines questions relatives à ce retard et aux réductions qui en ont résulté pour le programme.

1. Quelles sont les raisons du retard ? Ces raisons sont de deux ordres :

- les problèmes techniques dûs aux difficultés du site, à l'imbrication du parcellaire et aux erreurs signalées plus haut dans la partie technique de l'étude. Ces problèmes étaient à la base du refus des différentes entreprises auxquelles il a été fait appel pour l'exécution du projet. Le problème est d'ailleurs toujours un handicap pour la réalisation d'une grande partie de la voirie secondaire et tertiaire.
- des problèmes politiques : les autorités ne semblent pas être très convaincues de la nécessité d'une politique de réhabilitation. Elles ont peur qu'une telle politique ne déclenche un processus de revendications qui peut faire tâche d'huile d'autant plus que les formes d'habitat de ce type n'arrêtent pas de se développer à une allure inquiétante. Cette peur est à la base de la "discrétion" qui entoure l'avancement du projet : il ne faut rien promettre de concret avant qu'on soit fixé sur la nécessité et les possibilités de le faire.

Maintenue dans l'ignorance de ce qui l'attend, la population est inquiète et il est impossible de compter sur sa participation à la réalisation de quoi que ce soit. Ainsi, l'avancement du projet se trouve freiné par cette peur et cette méfiance réciproques qui caractérisent le rapport entre les autorités et la population.

2. Les retards et l'inflation sont-ils les seules causes de l'augmentation des coûts et des réductions successives qui ont affecté le projet ? Il est difficile de répondre à cette question. On ne peut pas, cependant, s'empêcher de faire des rapprochements avec des projets tels que ceux de la Faculté des Lettres de Mannouba, de l'hôpital Habib Thameur et d'autres projets qui ont révélé de gros scandales

financiers. Même si un tel rapprochement s'avère injustifié, il est impardonnable d'en arriver à des déficits et à des gaspillages qui entament à ce point le projet et en aggravent les limites.

5. Où en est la réalisation du projet en 1985 ?

Malgré ces progrès récents dans la réalisation du projet, nous sommes encore loin, en mars 1985, des objectifs fixés au départ, ainsi :

1. Pour les équipements socio-collectifs, outre ce qui a déjà été supprimé au départ, trois écoles, sur les cinq retenues, ne sont pas encore construites.

2. Il est impossible de réaliser les objectifs de desserrement, de "dégourbification" et d'amélioration du "bâti" avec la suppression de près de 80 % des parcelles neuves initialement prévues d'autant plus qu'elles étaient déjà insuffisantes.

3. Au niveau de la voirie, ne sont pas encore réalisées :

- une voie primaire (sur deux prévues),
- toute la voirie secondaire (4 voies),
- la plus grande partie du réseau tertiaire (celle des parties en pente).

4. Au niveau des réseaux divers, malgré le bond qualificatif enregistré (adduction d'eau réalisée à 80 % ainsi que 45 % des branchements, 35 % du réseau électrique, 90 % de l'assainissement eaux usées), le problème de l'éclairage public reste totalement posé.

5. Rien n'a vu le jour de tout ce qui a été prévu au niveau de l'aménagement de zones vertes aux endroits inurbanisables, du remblaiement des dépressions, de l'assainissement des terrains marécageux et du ramassage des ordures.

6. Tout le programme social, concernant la promotion de l'emploi, l'encouragement de l'activité artisanale et l'implantation de petites industries non polluantes, est pour le moment suspendu. Cela ne peut contribuer à diminuer davantage le côté social du projet. En effet, aussi bien dans la

conception que dans la manière dont la réalisation est menée, le projet s'adresse plus au cadre physique qu'à l'aspect social. Nous avons multiplié des exemples sur l'évacuation de cet aspect à travers la suppression pure et simple de tous les équipements socioculturels et la suspension des fonds destinés à la solution des problèmes sociaux.

Signalons enfin que le projet a privilégié le logement aux dépens des habitants. C'est ainsi que les 24 % des ménages qui sont locataires ne sont pas pris en compte. Ce qui est régularisé - ou à régulariser - c'est la situation des logements construits illégalement et non celle des ménages qui y habitent. C'est d'autant plus aberrant que les propriétaires de ces logements n'ont souvent pas besoin de l'aide d'un tel projet, sauf pour augmenter leurs pouvoirs de spéculation sur les loyers et les prix des logements.

Est-il exagéré de conclure - avec tout ce que nous venons de voir au niveau de la conception et de la conduite du projet - que nous sommes loin - bien loin - des grands objectifs de la politique de réhabilitation.

6. L'avenir du projet :

L'avenir du projet dépend de plusieurs facteurs. Les uns touchent directement à sa gestion et à la manière dont il est - et il sera - mené, les autres concernent l'ensemble de la politique de réhabilitation et la planification urbaine.

Nous laissons la réflexion sur ces derniers facteurs aux conclusions générales et nous nous bornerons ici à un examen rapide des premiers.

1. Il est impossible de mener le projet à terme sans que les pouvoirs rompent avec l'attitude hésitante, louvoyante et peu claire quant à l'avenir qu'ils réservent au projet. Tant que les autorités resteront aussi peu convaincues de la nécessité de réaliser les objectifs du projet, celui-ci ne pourra avancer que par à-coup, au gré de la conjoncture socio-politique. Il est important de rappeler à ce niveau que le démarrage et l'avancement du projet - tant au niveau de l'étude que de l'exécution - ont été jusqu'ici tributaires des explosions sociales et d'événements graves qui ont rappelé le danger social et politique que représentent l'existence de ces formes d'habitat :

- Il a fallu les évènements de janvier 1978 pour voir l'étude démarrer.

- Le passage de l'étude à l'exécution ne s'est fait qu'après la secousse des évènements de Gafsa en janvier 1980 dont l'une des conséquences fut l'empressement à élargir le programme de réhabilitation - avec le concours financier de l'U. S. A. I. D. et de la Banque Mondiale - à d'autres quartiers et notamment aux villes frontalières (Gafsa, Kasserine, Le Kef, Tabarka, Aïn-Draham, etc.).

- En 1982, les autorités hésitaient à poursuivre le projet. Les travaux piétinaient. Il a fallu "l'émeute du pain" de janvier 1984 et le rôle qu'y a joué Saïda-Mannoubia pour voir les travaux redémarrer. En effet, le gros des réalisations observées en mars 1985 est intervenu après cette émeute.

Faut-il souhaiter d'autres explosions sociales pour que le projet soit mené à terme et pour que les autorités considèrent plus sérieusement la situation des populations vivant dans ces formes d'habitat ?

2. L'avancement et l'achèvement du projet sont impossibles sans la participation de la population concernée et sur laquelle repose la plus grande partie de son financement. Pour cela, il faut que les autorités rompent avec l'attitude de méfiance à l'égard des habitants du quartier et les mettent au courant de ce qui va être fait, de ce qui est attendu d'eux pour que cela se fasse, des coûts, des échéances et des difficultés. Une information directe et concrète sur le projet, par une maquette et des tableaux clairs sur les différents éléments du projet, leur emplacement, leurs coûts, etc... sera beaucoup mieux que la tapage à longueur de journées dans les divers mass-médias autour de slogans ridicules auxquels personne ne veut plus croire, pas même ceux qui les fabriquent et les vendent "à la pièce", et ceux qui les "commandent". Une telle information intéresserait la population au projet et pourrait permettre la réalisation d'une grande partie du programme par les habitants eux-mêmes. Les chômeurs du quartier auraient de quoi s'occuper et les crédits ne seraient pas gaspillés à attendre que des promoteurs avides acceptent - à des conditions scandaleuses - d'exécuter tel ou tel ouvrage. La première mesure en ce sens - qui permettrait à la population de sortir de ses réserves et sa méfiance - doit être l'achèvement de la régularisation foncière par l'octroi de titres de propriété en bonne et due forme. Une telle mesure amènerait les ménages à entreprendre eux-mêmes l'amélioration de leurs conditions d'habitat et leur donnerait le sentiment de sécurité nécessaire à tout investissement dans l'amélioration de leur cadre de vie.

3. Il est urgent d'instituer un contrôle rigoureux sur la gestion des crédits alloués au projet. La population étant la partie sur laquelle repose, le plus, le financement du projet, il est indispensable qu'elle

soit associée de la manière la plus directe à ce contrôle afin d'éviter les mauvaises surprises qui ne surprennent plus dans ce genre d'affaires.

4. Il faut respecter les échéances et réaliser le projet au plus vite pour éviter l'accumulation des coûts supplémentaires et les réductions successives qui en résultent pour les éléments du programme.

5. Il faut revenir aux options initiales du projet, accorder plus d'importance aux aspects socio-culturels et ne plus subordonner le choix et la réalisation des objectifs au seul critère de la solvabilité d'une population aux ressources très limitées.

Sans ces conditions, le projet continuera à piétiner et il ne changera rien dans la situation fondamentale du quartier. La réalisation de telles conditions n'est pas imaginable sans la révision des choix et des conceptions qui président à l'ensemble de la politique urbaine.

NOTES

- (1) Le district de Tunis. Cité par M. CHABBI dans "Quelle technologie pour quel développement" du GREDET. Edition Salambo. Tunis 1983.
- (2) Morched CHABBI, Idem Page 226.
- (3) Rapport du Cycle d'Etudes Inter-régional des Nations Unies sur l'urbanisation..., op cité Page 55
- (4) Occupant aujourd'hui une superficie de plus de 100 hectares, avec une population de près de 43 000 habitants, le quartier de Saïda-Mannoubia s'étage sur une pente accidentée et ravinée qui borde la Sebka de Séjounni, non loin du centre de la ville.
- (5) Studi - Groupe huit : Réhabilitation du quartier de Saïda-Mannoubia
- (6) Idem
- (7) Sudi - Groupe huit : Réhabilitation du quartier de Saïda-Mannoubia
- (8) Studi - Groupe huit, op.cit.
- (9) Données de l'enquête de l'étude de suivi socio-économique menée par la SOTINFOR en 1982.

CITADINITE ET DISPARITES A KINSHASA

R. DE MAXIMY

Contrairement à une idée bien établie, il n'y a guère de différence entre une ville quelconque du Tiers-Monde, et une ville quelconque d'un pays suréquipé, excepté l'équipement naturellement. Les motivations qui font agir les gens de ces villes sont de même nature, se fondent sur les mêmes nécessités, participent des mêmes principes : se loger, travailler, se déplacer, s'alimenter, s'instruire, se divertir, etc... (cf. le Charte d'Athènes).

C'est sur ce constat que s'appuient tous les techniciens de l'urbanisme pour proposer leurs "solutions" partout dans le monde. En effet, seule change la manière d'exprimer les acceptations, les indifférences et les refus de la contrainte urbaine. Là est la question justement et la raison des spécificités qualifiables de tiers-mondisme. Ce qui se traduit nécessairement par un comportement différent vis-à-vis de l'usage des techniques, des artefacts, des rythmes journaliers, et donc de l'espace urbain, lieu privilégié d'expression des acteurs et des actants (ceux qui vivent dans les villes sans être nécessairement les maîtres de leur vie citadine).

Simplement en analysant succinctement un site, on peut saisir l'existence de disparités probables dans une ville. Mais cela ne suffit pas, loin de là, car c'est la trame de l'espace urbanisé, la confection, l'édification, le modelage et l'altération anthropique du paysage citadin qui, finalement, donnent une signification urbanistique au site. Ainsi, à Kinshasa, l'usage de la ville fait la ville. Certes, à sa fondation, en 1881, l'attractivité du fleuve et des hauteurs ventilées proches du fleuve, a joué. Les petites collines proches du Congo ont été toutes, sans exception, occupées par l'habitat et les équipements nécessaires à la colonie belge, et non aux congolais (Zaïrois). Mais, des hauteurs aussi ventilées les unes que les autres (Binza, Ngafani, Mt-Amba, Kisenso) sont occupées tantôt par des gens très aisés : Binza, campus

universitaire du Mont Amba - tantôt par des gens miséreux : Ngafani et surtout Kisenso.

Ce sont les infrastructures (V.R.D.) et les équipements qui les suivent, qui font la différence : attractivité et usage sont naturellement indissociables, mais, il y a une pertinence évidente entre la manière d'user des quartiers ou de la ville, et les infrastructures ou équipements qu'on y trouve.

C'est pourquoi les parties du site de Kinshasa les plus difficiles à aménager sont laissées au squatting, ou pour mieux dire, abandonnées à qui sera économiquement incapable de s'installer en des lieux non érodables ou non inondables.

Ainsi, une des disparités les plus évidentes qui existe à Kinshasa est celle entre les terrains stables ; des collines larges et allongées, plaines de Kinshasa et entre N'Djili et N'Sele, et les terrains très érodables ou marécageux une partie de l'année : pentes de plus de quatre pour cent, lits majeurs des rivières; espaces mal drainés. Seuls les premiers terrains cités ont une valeur spéculative. Ils font donc l'objet de pressions et fonctionnent comme enjeux de pouvoir.

L'histoire coloniale, le "projet belge" de mise en valeur du pays, qui est cause de la création et des quatre-vingts premières années d'existence de Léopoldville (Kinshasa), a également fortement déterminé les usages des divers quartiers. Ainsi, la séparation entre "ville européenne" et "cités indigènes" demeure. Le fonctionnement de la ville est conditionné. Les cités, séparées des quartiers riches et séparées entre elles, sont reliées aux zones d'emploi par les axes bitumés sud-nord, cordons ombilicaux entre les travailleurs et les employeurs (capital européen), entre les "cités" et les "zones" des affaires, de l'administration et des industries. Mais les colonisateurs, s'ils ne donnèrent pas "le droit à la ville" aux congolais, leur assurèrent cependant des infrastructures (réseaux, voirie) et des équipements (marché, écoles, dispensaires, lieux du culte, espaces de sport, police, quartiers pour artisans avec bons accès, grandes parcelles, eau et électricité, etc...). C'est pourquoi ces cités sont devenues, après 1960 (indépendance) des espaces urbains très vite appropriés dans leur usage, modifiés par les manières de s'exprimer, manières de vivre de leurs occupants. Désormais, ce qu'il y a de plus kinois, dans la capitale zaïroise, ce sont ces cités devenues véritables centres existentiels et africains de Kinshasa.

Mais, il n'y a pas que cela. Depuis 25 ans, Kinshasa a vu sa population passer de 400.000 (officiels), 450.000 (vraisemblables) habitants, à 2.500.000 habitants environ. Ce qui s'est traduit par une

surdensification des "anciennes cités", devenues de ce fait quartiers très dégradés aux conditions peu attractives d'habitat : proximité, taudis, salubrité insuffisante ; une extension spatiale de la ville ; une squattérisation des espaces non convoités ; une lente sélectivité de peuplement des quartiers africains et bien équipés. Enfin, lentement, la classe au pouvoir (peu de personnes) et leurs servants (les cols blancs de la fonction publique et des organes de l'appareil politique) investissent les quartiers patriciens anciens fiefs des blancs. Ainsi, les critères de sélectivité dans l'usage de l'espace urbain sont géographiques (érosion, drainage), historiques (ville blanche, ville noire), techniques (V.R.D., équipements), socio-économiques (classes au pouvoir, travailleurs, sans emploi) et chronologiques (nouveaux arrivants : extensions).

Pour ces raisons, on peut facilement repérer quelques contrastes significatifs :

- ville basse, maisons à un ou deux niveaux, massifs d'immeubles signes de pouvoir : argent (banques), affaires (S.G.M. et autres), politique (ministères)

- villas et jardins, maisons médiocres sur parcelles avec quelques arbres, maisons tristes de parpaings dans les extensions sans arbres.

Et les contrastes ne peuvent que se renforcer, car pour 90 % des kinois, le seul capital est leur parcelle. Il faut donc en tirer le parti maximal en la lotissant de batteries de "chambres" à louer.

Et, comme les sommets des collines sont bordés de pentes comme il est d'usage, les villas somptueuses apparaissent aux misérables des "érosions" comme des mondes dominateurs et inaccessibles. Surtout que l'on accède sans peine, par un axe central de desserte, au coeur des quartiers riches, tandis qu'il faut suivre des cheminements obscurs, en évitant ces quartiers, pour accéder aux zones ravinées où vivent les kinois par dizaines de milliers.

Pourtant, la convivialité n'est pas l'apanage des nantis, il y a apparemment plus de chaleur humaine dans la vie de voisinage des quartiers populaires, et davantage encore dans les érosions que dans les quartiers riches. En effet, pour accéder à ceux-ci; situés le plus souvent loin du centre et mal desservis par les bus (qui les prendraient ?), il faut un véhicule. Pour protéger le capital accumulé dans les villas et les jardins, il faut des murs, des grilles, des chiens, des gardiens, des barrières, tout cela généralement pour

s'enfermer ailleurs avec ses semblables.

Il y a loin de cela, il est vrai, dans les "cités" du centre, mais on y vient ; les barrières montent, car le régime politique favorise l'insécurité par le vol (structurel, quasi nécessaire pour survivre dans certains cas), les exactions policières (policiers non payés, se payant sur le citoyen), les abus de pouvoir (discrétionnaire des membres du M.R.P./mouvement populaire de la révolution, dont la jeunesse, en uniforme, vit sur les kinois comme en pays conquis).

Ceux des extensions, et surtout ceux des érosions, vivent autrement, n'ayant rien à protéger, il ne leur reste que le partage pour éviter la marginalisation désespérante. Ce partage est possible pour deux grandes séries de raisons : la tradition villageoise très convivio-communautaire, l'acceptation par le "broussard" dès lors qu'il vient à la ville, de toutes les conditions nouvelles de vie. C'est alors un mutant prêt à tout supporter pour être accepté dans la ville, devenir citoyen, tenant de ce nouveau paradis qu'est la modernité telle qu'il l'imagine.

Cependant, ces propos idylliques cachent une violence sociale journalière établie sur une rupture et un viol culturel pour les travailleurs.

En effet, le travailleur des extensions arrive en émigré à son lieu de travail (53 % des actifs déclarant un emploi travaillent à la Combe : administration, affaires, port, commerce ; 18 % vont à Limété : zone industrielle ; 6 % à Ngaliema : zone industrielle). Le passage est très violent. Il quitte son foyer parlant sa langue, vivant avec ses proches. Il chemine 15 à 30 minutes (plus parfois) pour atteindre un bus : nul choc pendant ce temps, car il est dans un paysage familier construit par ceux de sa culture. Puis, il fait une très longue attente quel que soit le temps : soleil, poussière, pluies, pour prendre un bus où il est en danger, à la merci de chauffeurs imprudents, de rues défoncées, de voleurs innombrables, et de tous les désagréments de l'entassement.

Enfin, il est jeté dans la ville de son travail : autre paysage de grands immeubles, d'usines ou d'entrepôts ; autre langue, le français, qu'il manie mal, ce qui l'oblige à faire répéter les ordres (et donc se faire engueuler) ou à les mal comprendre, (et donc à mal les exécuter). Et, le soir, recommence le voyage. On comprend que seul son quartier de résidence et son voisinage domestique soient conviviaux.

Mais tous les quartiers ne sont pas ainsi, et les cités, cœur africain de la ville, vivent intensément. C'est là que la plupart des kinois affirment aimer vivre ou désirer vivre. Ces quartiers, bien équipés (quoique dégradés par 25 années d'incurie des pouvoirs urbains) et bien desservis, chauffent. Près de 20 % des actifs y travaillent. Le secteur "informel" y est très présent. Il y a boutiques, ateliers, échoppes, bars et une forte animation. La musique y déverse ses décibels et son dépaysement.

Cela commence à l'aube avec les travailleurs qui partent, puis ce sont les enfants envahissant la rue et allant à l'école (mais comme il y a des scolarisations à mi-temps : une semaine le matin, une semaine l'après-midi, il y a toujours 50 % des écoliers dehors), ensuite les ménagères, le marché, les commerces. Le retour le midi : ménagères et enfants, et, dès trois heures de l'après-midi jusqu'à sept heures, le retour, souvent à pied pour économiser un bus, des travailleurs, tandis que boutiques, ateliers, échoppes et bars continuent leurs activités jusqu' autour de six heures pour les uns, vingt heures, voire vingt-deux ou vingt-quatre heures pour les autres.

La citoyenneté s'exerce alors fortement en un milieu authentiquement africain.

ESSAIS DE SYNTHÈSE

**SOUS-GROUPE DE TRAVAIL "SEGREGATIONS SOCIO-SPATIALES"
RECAPITULATION DE LA REUNION DU MARDI 26 FEVRIER 1985**

Participants : Myriam Armand, Abd-el-Kader Belbahri,
Katharine Coit, Joëlle Deluz-Labruyère,
Mohamed Chérif Ferjani, Bernard Ganne,
Philippe Haeringer, Elisabeth Longuenesse,
René de Maximy, Jean Métral, Georges Mutin

La séance du lundi 25 février ayant été essentiellement organisée par Georges Mutin et les spécialistes du Maghreb, la dominante de notre analyse du thème restera maghrébine, avec toutefois l'important contrepoint bantou apporté par René de Maximy. A partir de cet axe et compte-tenu des personnes présentes ce mardi matin, un certain élargissement est possible : au Moyen-Orient et à l'Afrique occidentale. Mais, en considération du caractère ponctuel des exemples développés et surtout de la nature du thème (qui oblige à des approches très localisées), on ne cherchera pas à tout prix, contrairement à l'option prise pour le thème précédent ("Mobilité/transports") à rendre compte de situations globales à l'échelle des ensembles géo-culturels. Cet effort de généralisation pourra être fait ultérieurement.

Les personnes suivantes ont accepté de préparer une contribution pour la séance de synthèse du mois prochain :

A. Belbahri	Khouribga (Maroc)
J. Deluz	Blida (Algérie)
M. Ferjani	Tunis (Tunisie)
E. Longuenesse	Mascate (Sultanat d'Oman)
R. de Maximy	Kinshasa (Zaire)
M. Armand	Abidjan (Côte-d'Ivoire)

On remarquera que les trois conférenciers de la veille ont bien voulu soit élargir, soit recentrer le contenu de leur exposé en fonction des débats de ce matin. Ceux-ci ont conduit à une reformulation plus explicite de l'énoncé du thème. Il a été convenu de s'attacher à l'identification des groupes et de leurs stratégies de positionnement dans le "paysage" urbain. Cette formule implique que l'on ne s'arrêtera pas au constat des situations acquises, mais que l'on n'ésquivera pas pour autant ce constat (nécessité de "constater" et d'analyser le "paysage" urbain). Elle signifie aussi que l'on se situera si possible en aval des politiques foncières et des politiques de l'habitat, supposées connues (thèmes de l'an dernier) mais tout de même rappelées.

Conformément au thème général du séminaire (les "citadinités"), notre regard devrait donc privilégier les stratégies des habitants eux-mêmes dans les situations qui leur sont faites ou qu'ils se créent. On trouvera ci-dessous une réflexion plus approfondie sur la position du thème.

Analyse de contenu du thème

Il ne peut être question de traiter de tout ce que peut recouvrir le mot ségrégation. Les effets de ségrégation dans divers aspects de la vie quotidienne ou dans la différenciation des modes de vie nous conduiraient à ouvrir trop de portes à la fois. René de Maximy nous a donné l'occasion d'entrevoir ce champ d'investigation et il est bon en effet que nous prenions conscience des prolongements possibles du thème de ce mois. Nous pourrions, l'an prochain, reprendre notre exploration à partir de ce carrefour.

Mais il semble qu'il faille, aujourd'hui, nous limiter à traiter des faits de ségrégation sociale qui s'expriment dans des dimensions spatiales. L'intitulé du thème du mois ne doit pas être lu sous une forme binômale : nous ne traiterons pas successivement des ségrégations spatiales et des ségrégations sociales, mais seulement des ségrégations sociales reconnaissables dans l'espace en l'occurrence dans l'espace urbain.

Deux mots-clés viennent immédiatement à l'esprit : habitat et mobilité. La mobilité fut notre thème précédent et nous l'avions limitée à la mobilité fugitive (déplacements momentanés liés à un mode de transport), réservant pour aujourd'hui l'examen des mobilités liées à des stratégies à long terme : mobilité résidentielle et mobilité professionnelle (à ne pas confondre avec les déplacements domicile-travail).

Mobilité résidentielle : voici nos deux mots-clés réunis, à enrichir si possible du facteur "lieu de travail". Toutefois il ne semble pas que, si l'on s'en tient à cette formule, on soit tout à fait au coeur du sujet. La mobilité résidentielle évoque des cheminements individuels alors que la ségrégation est un phénomène collectif. En outre, elle n'implique pas nécessairement une dynamique de transgression des cloisonnements socio-spatiaux. On peut néanmoins imaginer d'entrer dans le sujet par cet angle-là, c'est-à-dire en examinant des parcours de vie.

Mais il faudra en arriver aux mobilités lourdes, aux dynamiques collectives, au positionnement des groupes sociaux dans l'espace urbain. Pour accéder d'emblée à ce niveau, on peut choisir de se saisir des grands dossiers, comme nous y a invité Mohammed C. Ferjani en nous introduisant dans la problématique tunisoise à partir d'un projet de la Banque mondiale. Approche d'un quartier sous-intégré, des enjeux qu'il représente, d'une tentative de décroissement et de son impact réel. On peut poursuivre l'investigation en dépassant ce projet certes ponctuel, mais qui interpelle de proche en proche toute la logique socio-spatiale de la ville de Tunis.

Il y a, bien sûr, des approches plus systématiques, plus systémiques, comme celle qui consiste à se fonder sur une analyse des paysages urbains, ou bien celle qui, constatant la prééminence de l'action ou de l'arbitrage de l'Etat, s'attache à démonter d'abord les politiques urbaines, dans une perspective nécessairement diachronique, sinon historique. L'exemple développé par Joëlle Deluz-Labruyère, qui est celui de Blida (Algérie), réunit avec bonheur ces deux systèmes de lecture : son texte privilégie le second, mais dans l'exposé qu'elle nous fit son souci de nous faire entrer dans les paysages était particulièrement évident. Mieux, elle nous le déclara.

On ne peut en effet faire l'impasse sur la morphologie urbaine. Elle est la principale traduction des ségrégations socio-spatiales, mais elle en constitue aussi la réalité la plus tangible. Elle cache, certes, des ségrégations secondaires, mais la déchiffrer permet tout de même de constater l'essentiel. Elle situe les faits dans leur vraie dimension, oblige à l'exhaustivité permet de relativiser l'impact réel des mesures prises par les pouvoirs publics et de mesurer la force des dynamiques privées ou "spontanées". Et puis, comment parler de conditions d'habitat (qui sont pour une bonne part de l'ordre du concret) sans les visualiser, sans s'attacher à leur description afin de bien savoir de quoi l'on parle. Craindre les stéréotypes. Tenir compte de l'environnement, de la couleur locale.

Reste à savoir de qui l'on parle. A ce stade on sait déjà, nécessairement, comment les grandes catégories sociales se positionnent dans la ville (cf. le texte de J. Deluz-Labruyère). Si l'on est entré davantage au coeur des habitats, si l'on a pris connaissance des senteurs, des rythmes et des bruits, et si l'on a pu faire un bout de chemin avec Pierre, Paul ou Zéphirin (cf. l'exposé très évocateur de R. de Maximy sur Kinshasa), les choix et les destins s'éclaireront. Subjectivité? Pas plus redoutable que l'interprétation des chiffres ou des lois.

Mais il manquera encore quelque chose d'essentiel pour l'explication des faits de ségrégation : c'est la dynamique des groupes. Les grandes catégories sociales pas plus que les climats culturels ne sont les acteurs directs des différenciations socio-spatiales. Pas même l'Etat en tant qu'entité univoque. Lorsqu'un quartier se dessine ou se construit, lorsqu'un autre se transforme lorsqu'un type d'habitat apparaît ou se reproduit, c'est toujours l'addition, la résultante d'un jeu multiple de stratégies et de conflits qui mettent en scène des administrations, des collectivités, des groupes de pression ou d'ayant-droit, des propriétaires fonciers, des promoteurs, des entreprises BTP, etc... et surtout, en définitive, des groupes d'habitants.

Or, on peut poser comme hypothèse que dans certaines situations de "citadinité" (situations qu'il sera intéressant d'identi-

fier) les quartiers se constituent et se peuplent sous l'égide de groupes humains préexistants (ethnies, minorités, confréries, castes, corps de fonctionnaires locaux, etc.) ou sous le contrôle de réseaux ou systèmes de clientèle apparus pour la circonstance. La coloration d'un quartier, son évolution vers une situation de ghetto, ou plus simplement d'espace socialement marqué, peut aussi s'effectuer longtemps après sa création. On examinera aussi de quelle façon le mouvement associatif ou participatif réussit ou non à créer un sentiment d'appartenance à une entité spatiale, de défense de cet espace (notamment dans le cas de quartiers en infraction) et éventuellement d'exclusion vis-à-vis de nouveaux venus.

Mais on gagnera à ne pas quitter le sujet sans avoir évoqué les multiples facteurs qui jouent contre la ségrégation urbaine. Au rang de ces facteurs on rangera celui de la spéculation locative qui, si elle maintient souvent la sélection par l'argent, est à peu près aveugle aux autres différenciations sociales.

Ph. H.

LE PROCESSUS DE SEGREGATION SOCIALE ET SPATIALE DANS LE GRAND TUNIS

M. C. FERJANI

Avec près de 1 400 000 habitants - soit plus du 1/5^e de la population totale de la Tunisie (7 000 000 d'habitants), laissant loin derrière les autres villes dont la plus importante (SFAX) ne compte que près de 321 000 habitants - Tunis offre un parfait exemple de macrocéphalie. Tout y est concentré. Le pouvoir régional ne correspond pas à grand chose. Les dimensions du pays y aidant, (près de 600 km du nord au sud, et une largeur dépassant rarement les 200 km) Tunis - bien que décentrée par rapport au pays - est à la portée des habitants du village le plus reculé. Cette situation explique la grande attraction qu'exerce la capitale sur la population de tout le pays et dont les effets n'ont été allégés ces dernières années que grâce à une politique soutenue de maillage administratif de plus en plus fin, et une lutte contre l'exode rural de plus en plus variée.

Cependant, l'allègement des effets de ce phénomène est loin d'avoir enrayé ces conséquences irréversibles sur la structure socio-spatiale de la ville. Bien au contraire, nous assistons à un approfondissement et à une aggravation de ces conséquences à un point tel qu'il est permis de dire que le droit à la citoyenneté (et aux services de la vie urbaine) est devenu de plus en plus un corollaire de l'appartenance à des couches sociales plus ou moins aisées.

Cette réalité est illustrée par un phénomène "d'exode urbain" qui se traduit par un rejet du centre vers la périphérie de la ville des populations les plus défavorisées, et par le contraste de plus en plus criant entre l'est et l'ouest de l'agglomération. Le sort des deux lacs, entre lesquels la ville de Tunis a vu le jour et s'est développée au fil des années, est à cet égard très significatif :

- à l'est, le lac de Tunis fait l'objet d'un grandiose projet d'aménagement, pour lequel on a mobilisé la puissance financière saoudienne, l'expérience néerlandaise et les techniques occidentales les plus développées. L'objectif est d'en faire - avec le projet des berges du lac - une luxueuse station balnéaire.

- a l'ouest, le lac Séjouni, dont les alentours marécageux et inondables offrent un site idéal pour les "déchets" de la ville (au sens propre et figuré) : au milieu des décharges publiques poussent les "gourbis-villes", avec les conditions de vie les plus inhumaines.

Bref, l'agglomération de Tunis offre de plus en plus un tissu urbain contrasté, qui va des "gourbis-villes" aux cités résidentielles les plus luxueuses, qui n'ont rien à envier aux plus belles stations balnéaires de la Côte d'Azur et aux résidences les plus riches et les plus modernes des classes les plus aisées des pays occidentaux, en passant par toute une hiérarchie de qualité de site et de bâti correspondant plus ou moins à la hiérarchie sociale, aux contrastes grandissant avec les années.

Cette ségrégation sociale et spatiale dans l'agglomération de Tunis n'est ni un fait du hasard, ni un phénomène récent. Elle est le résultat d'un processus historique, où le pouvoir de l'argent et celui de la politique ont joué et jouent de plus en plus un rôle déterminant. Pour mieux cerner cette réalité, il est peut-être intéressant de s'arrêter sur les deux grands moments de la cristallisation de cette ségrégation :

- I - l'évolution urbaine du temps de la colonisation
- II - l'évolution actuelle

I - L'EVOLUTION URBAINE DU TEMPS DE LA COLONISATION

1 - La situation avant la colonisation

Avant la colonisation, Tunis offrait l'aspect de toutes les villes arabes traditionnelles. Il y avait la Médina, avec d'un côté l'espace du pouvoir - la Casba - et le quartier résidentiel de l'aristocratie Beyllicale, avec les grandes "Dars" - véritables palais plus ou moins grands selon le rang et la richesse du propriétaire (les fameuses Dar Ben Abdallah et Dar Lassam en offrent des exemples), et, de l'autre côté, les souks et les résidences plus ou moins populaires selon la proximité du centre.

L'espace était également divisé ethniquement : il y avait l'espace propre à la communauté juive avec la Hara pour les juifs locaux et le quartier des juifs Livournais, plus proche des souks et de la porte de mer (Porte de France). Les faubourgs de la Medina abritaient les populations les plus pauvres et de citoyenneté plus récente. Par ailleurs, le Bey et sa cour avaient des résidences secondaires : les unes pour l'hiver - loin

de la mer (à l'Asiana, au Bardo, à Mohammadia et dans les vergers de Mannouba), les autres pour l'été (à la Marsa et à Hammamtif).

La croissance de la ville se faisait à partir de ses faubourgs essentiellement vers le sud (Babel, Jaziza, Bab Alioua, Bab El Fella, Bab El Jadi, Bab El Minara, etc..) et vers le nord (Bab Souikha, Halfaouine, Bab El Khadra, Bab Saâdoun, etc..)

2 - L'avènement de la colonisation

La colonisation a commencé par créer sa propre ville entre la Médina et le lac de Tunis, et même sur une grande partie de celui-ci, y implantant son administration, ses lieux de culte (la cathédrale en face de la Résidence Générale) et les différents symboles de son pouvoir : les banques, les grands magasins modernes, les cafés, les restaurants, les hôtels, les salles de cinéma, ses établissements scolaires, etc...

Par son activité florissante, la ville européenne a concurrencé la Médina et elle est devenue le centre de la ville. Petit à petit, l'espace de la ville européenne s'est ségrégué, donnant trois types d'habitat :

- Au nord, (notamment au Belvédère, Notre-Dame, Beau-Site, Mutuelle-Ville et Cité Jardins) se sont installés les colons les plus riches, avec les banlieues résidentielles correspondant à leur classe (La Marsad, Carthage principalement).

- Au centre de la ville s'est développé un habitat collectif dans des immeubles plus ou moins riches, dans le style des villes françaises du 19^e siècle, mais aussi avec une grande influence du style italien (notamment dans la petite Sicile et dans le quartier compris entre la rue de Madrid et la rue Berthelot). Hormis les grands immeubles de l'avenue de France et de la rue de Rome, la masse de la population habitant ce quartier est composée surtout des couches inférieures de la population coloniale (les siciliens, les corses, les sardes, les italiens et les français travaillant dans le petit commerce, la couture, la réparation et l'entretien mécaniques, les petites industries alimentaires, ou des ouvriers bénéficiant du tiers colonial, etc.....) Il y avait également une large part de la communauté juive qui s'est plus ou moins intégrée à la population coloniale. La résidence d'été de ces populations était plutôt à la Goulette, et son extension au nord vers Carthage, et un peu moins à la Marsa et à Hammamtif.

- Les couches intermédiaires de la colonisation se sont installées soit en plein centre de la ville, dans les meilleurs immeubles de l'avenue de Paris et de la rue de Rome, soit dans un habitat pavillonnaire plutôt à

l'ouest et au sud, mais dans les meilleurs sites : France-Ville (El Omrane), Monfleury, Mathilde-Ville, Belle-Vue, Saint-Jacques (Benarous), Mégrine-Coteaux, Saint-Germain (Ezzahra), etc...

Imitant la population coloniale, l'aristocratie Beyllicale et les classes aisées ont quitté la Médina pour s'installer dans les nouveaux quartiers résidentiels respectant - à quelques exceptions près - la même hiérarchie : les plus riches vers le nord, et les moins riches au sud, mais plutôt à l'est (du côté de la mer) qu'à l'ouest.

En même temps que se développaient à l'est et au nord la ville européenne et les quartiers résidentiels, les gourbis-villes ont commencé - notamment dans l'entre-deux-guerres - à se développer aux portes de la ville, du côté de Séjoumi, à l'ouest. La destructuration de la campagne par l'introduction de l'exploitation coloniale de type capitaliste et de l'économie du marché a affecté les régions aux terres fertiles, convoitées et accaparées par les colons, entraînant un exode rural qui est resté limité avant de connaître, après la décolonisation, un bond qualitatif à l'image de l'ensemble des phénomènes urbains décrits plus haut.

II - L'EVOLUTION ACTUELLE

1 - L'accélération de la paupérisation et de la taudification de la Médina et ses faubourgs :

Avec le départ de la population coloniale, l'émigration des populations aisées de la Médina et de ses faubourgs s'est accélérée sous l'effet de la disponibilité du parc immobilier, occupé jadis par les colons et par la communauté juive qui allait connaître des vagues successives d'émigration. Les plus riches ont accaparé les meilleures résidences qu'ils se sont partagées avec la nouvelle classe au pouvoir. Les moins riches sont allés s'installer, soit dans l'habitat pavillonnaire, soit dans les immeubles du centre (chacun selon "sa fortune"). Si, pour l'habitat pavillonnaire et les résidences individuelles, l'occupation s'est faite généralement sur la base d'un achat - pour une bouchée de pain - à l'ancien propriétaire, l'accès au

collectif a souvent été à titre de location - presque symbolique - soit auprès des anciens propriétaires qui ont gardé la propriété de leurs biens en attendant une solution pour le transfert de leurs valeurs (ce qui n'est pas encore totalement résolu), soit auprès de nouveaux propriétaires qui étaient bien placés au moment de la décolonisation, pour contracter des affaires onéreuses, profitant des possibilités qu'ils avaient - et qu'ils ont toujours - pour transférer frauduleusement les fonds nécessaires à de telles transactions.

Ces départs massifs de la Médina et ses faubourgs ont été suivis par l'arrivée de nouveaux occupants moins riches et d'origine rurale. Le plus souvent, l'ancienne "Dar", qui abritait une riche famille citadine, se transforme en une "Oukala" (un véritable garni) avec une famille par pièce. Ce mouvement a entraîné un changement important du niveau socio-économique de la population de la Médina, et une dégradation à vue d'oeil d'un patrimoine architectural irremplaçable. La taudification de la Médina et ses faubourgs a pris des dimensions dramatiques telles que des instances internationales ont mobilisé des fonds importants pour la sauvegarde de la Médina de Tunis. En effet, l'UNESCO, avec le concours de la "Fondation Ford", ont soutenu les efforts de l'A.S.M. (Association de la Sauvegarde de la Médina) et le district de Tunis, pour mettre au point tout un programme pour la réhabilitation de la Médina et ses faubourgs (la Hafia, Halfaouine, Bab-Suika).

Dans ce cadre, des mesures ont été prises pour "desserrer" la Médina (contribuant à la baisse de la population du centre ville de 147 000 en 1975 à 102 000 en 1984). Ce dépeuplement de la Médina et de ses faubourgs est le résultat de plusieurs facteurs conjugués, dont notamment :

- a) la très grande dégradation du bâti et son exigüité ? qui ne correspondent plus aux nouvelles "modes" de citadinités, engendrant une préférence pour les types d'habitats différents de l'habitat traditionnel (d'où le délaissement de la maison à patio au profit de la villa et de l'habitat collectif.
- b) l'éclatement de la famille traditionnelle (qui est une autre expression de la nouvelle citadinité, et la tendance de la famille "nucléaire" à avoir son logement indépendant.
- c) la sélectivité de la politique de réhabilitation qui remplace les vieilles maisons d'habitat populaire par des immeubles de haut standing (comme ceux qui poussent sur le bord de la Médina le long du boulevard 9 avril ?).

d) les grands espaces consommés par les gros équipements réalisés - ou en cours de réalisation - à la place d'un tissu urbain à très forte densité de logements et de population (comme c'est le cas du projet de réhabilitation de la place Bab-Suika-Halfaouine).

Ce dépeuplement de la Médina et de ses faubourgs a engendré un triple mouvement de migration accentuant la ségrégation socio-spatiale d'un tissu urbain : les couches les plus aisées ont rejoint généralement les quartiers et les banlieues résidentielles au nord et à l'est, les moins aisés ont rejoint soit les nouveaux quartiers populaires (où il y a un habitat de type collectif économique et de petites villas entre le style "moderne" et le style "traditionnel" avec des combinaisons plus ou moins différentes). Les couches les plus défavorisées participent avec les habitants des anciens "gourbis-villes" (intégrés au tissu urbain et connaissant davantage les problèmes d'entassement et de dégradation) à un phénomène qui prend de l'ampleur : l'exode urbain.

2 - Le déclin et le dépeuplement de la ville basse (ou la vieille ville européenne) :

Nous avons vu plus haut comment le départ de la population coloniale et les émigrations successives de la communauté juive ont engendré un changement important au niveau de la population de cette partie de la ville, avec une grande proportion de locataires qui rêvent d'accéder un jour à la propriété de leur logement (c'est là une caractéristique fondamentale de la citoyenneté : en Tunisie, tout est sacrifié pour l'acquisition d'un logement. Les propriétaires sont de deux types :

- soit d'anciens colons ou des juifs émigrés qui n'ont pas pu vendre leurs biens en raison du problème du transfert des valeurs

- soit de nouveaux propriétaires qui se sont trouvés du jour au lendemain en possession d'un vaste parc immobilier (plusieurs immeubles et des dizaines d'appartements), qu'ils ne connaissent souvent que sur le papier, et qui ne les intéressent que par les rentrées de loyers à la fin du mois.

Dans les deux cas, l'entretien de ce parc immobilier n'est pas assuré : pour les uns en raison de l'éloignement des propriétaires et pour les autres, en raison de cette mentalité de nouveaux riches qui veulent gagner plus en dépensant moins. Ainsi, on assiste à une dégradation de ce patrimoine immobilier

et architectural de grande valeur, aussi bien du point de vue artistique que de celui de la nécessité de faire face à une demande sans cesse croissante en matière de logement.

Cette dégradation s'est accélérée avec la tendance de déplacer le centre vers le nord, pour le rapprocher des quartiers résidentiels les plus riches (dans la zone du Belvédère). Malgré une volonté affichée de contre-carrer cette tendance (par la programmation dans les années 70 de trois centres d'équilibre : un au sud, un à l'ouest et un troisième au nord), elle ne fait que s'affirmer avec le projet des "Berges du Lac", et avec le passage à la réalisation du centre urbain nord, pendant que les deux autres restent au niveau des bonnes intentions.

La tertiarisation galopante et les grands projets des capitaux saoudo-koweïtiens et des puissances financières occidentales, qui tendent à transformer toute cette partie de la ville en un hyper centre à l'américaine, ont engendré un mouvement de démolitions massives d'immeubles, de hangars, de dépôts, de garages, de petites industries et de locaux d'activités diverses, pour faire place à des banques, des hôtels, de grandes tours de bureaux et des parkings.....

Les petites activités qui faisaient l'animation de la basse ville sont repoussées vers la périphérie. La population habitant la vieille ville européenne a connu le même phénomène de déplacement que celui de la Médina, et en général suivant la même logique : la crème a rejoint les quartiers résidentiels à l'est et au nord. Les couches moyennes, qui constituent la masse, ont rejoint les habitats collectifs de type économique et les centres des anciens noyaux périphériques intégrés à l'espace urbain tunisois. Une infime minorité a participé à l'exode urbain en direction des quartiers d'habitat spontané péri-urbain.

3 - L'extension et la densification du tissu urbain dans la région de Tunis

L'agglomération de Tunis est passée de 540 000 habitants en 1956 à 1 400 000 habitants en 1984. Cet accroissement de la population est dû à trois facteurs qui se sont conjugués pour contribuer à son triplement en l'espace de trente ans :

- un assez fort taux de croissance démographique
- un exode rural qui a pris une vitesse de croisière les deux précédentes décennies
- l'intégration à l'espace tunisois de plusieurs petites agglomérations rurales

Pour faire face à cette multiplication de la population de la capitale, un effort de construction a fait jaillir une multitude de quartiers autour de Tunis et des noyaux urbains qui l'entouraient, remplissant de plus en plus les espaces agricoles - ou simplement marécageux et impropres à l'urbanisation - qui les séparaient.

On peut distinguer dans cette extension de la ville trois types d'urbanisation :

a) Une urbanisation planifiée qui a été, jusqu'à la moitié des années 70, essentiellement le fait des pouvoirs publics, et depuis, le fait des grands promoteurs immobiliers. Cette urbanisation a profité, au départ, aux cadres de l'administration et aux couches moyennes. Elle s'est développée autour des axes routiers à proximité du centre ville, dans les centres des vieux noyaux urbains périphériques et sur des terrains viabilisés et destinés à l'urbanisation.

b) Une urbanisation illégale au départ, légalisée par la suite, et profitant des investissements publics, bien qu'étant le fait d'initiatives privées et non prévue par la planification urbaine. Elle est le fait des classes les plus aisées et les plus influentes. Elle se développe sur les meilleurs sites : sur la côte et dans le prolongement des anciens quartiers résidentiels des classes favorisées, avec le même type d'urbanisation caractérisée par les goûts de luxe et le désir de "faire voir" une richesse aussi insolente qu'illicite.

c) Une urbanisation illégale précaire, qui se développe d'une façon anarchique et rapide, dans le prolongement des vieux "gourbis-villes", à l'ouest de la ville, ainsi que dans les espaces intersticiels impropres à l'urbanisation dans les autres quartiers.

Jusqu'à la moitié des années 70, cette urbanisation était le fait des fournées les plus récentes de l'exode rural et des couches les plus déshéritées. Depuis cette date, elle est devenue pour une part de plus en plus importante, le fait de couches moins déshéritées quittant le centre et les vieux "gourbis-villes". Ceux-ci s'installent souvent sur des terrains agricoles, lotis et vendus illégalement, et de plus en plus loin du centre. Malgré l'absence de viabilisation et d'équipements, ils produisent une urbanisation plus ordonnée et moins précaire que celle des vieux et nouveaux "gourbis-villes", qui sont le fait de l'exode rural direct. Ceux-ci concernent des couches encore plus démunies et continuent à pousser sur les terrains les plus impropres à l'urbanisation (en particulier sur les bords marécageux et inondables de Séjoumi et au milieu des décharges publiques, sans la moindre commodité).

Contrairement aux autres types d'urbanisation, celui-ci est le plus délaissé par l'effort public. En dehors des programmes de réhabilitation concernant les plus vieux quartiers de ce type - se trouvant dans l'espace central de la ville et à la limite ? des quartiers résidentiels - l'attitude des pouvoirs en place à son égard se caractérise par :

- la politique du "bulldozer" à l'est de la ville, dans l'espace des grandes résidences, et des projets grandioses.

- la politique de "l'autruche" à l'ouest, où l'on laisse cette forme d'urbanisation proliférer dans des conditions inhumaines, sans équipements et sans infrastructures.

La moitié de la surface construite entre 1975 et 1979 dans l'espace tunisois est le fait de ce type d'urbanisation, qui concerne aujourd'hui plus du tiers de la population de Tunis. Pendant cette période, la surface que couvre cette forme d'urbanisation (plus de 400 ha en 1975) s'est multipliée par quatre.

Le développement aussi rapide qu'anarchique, l'absence d'infrastructures et d'équipements, la précarité des conditions de vie - tant au plan moral que matériel - la frustration qu'engendre le contraste avec les autres quartiers de la ville, notamment les quartiers résidentiels, et l'attitude discriminatoire des pouvoirs, sont autant de facteurs qui poussent les habitants de ces quartiers à refuser l'ordre de la ville. Ce refus revêt des formes multiples allant de la délinquance - souvent tolérée et entretenue par les pouvoirs comme soupape de sécurité nécessaire- aux émeutes de plus en plus fréquentes que le système réprime d'autant plus brutalement qu'elles ébranlent son équilibre - de plus en plus fragile.

FORMATION URBAINE ET ESPACES MIGRATOIRES

L'exemple de Khouribga (Maroc)

A. BELBAHRI

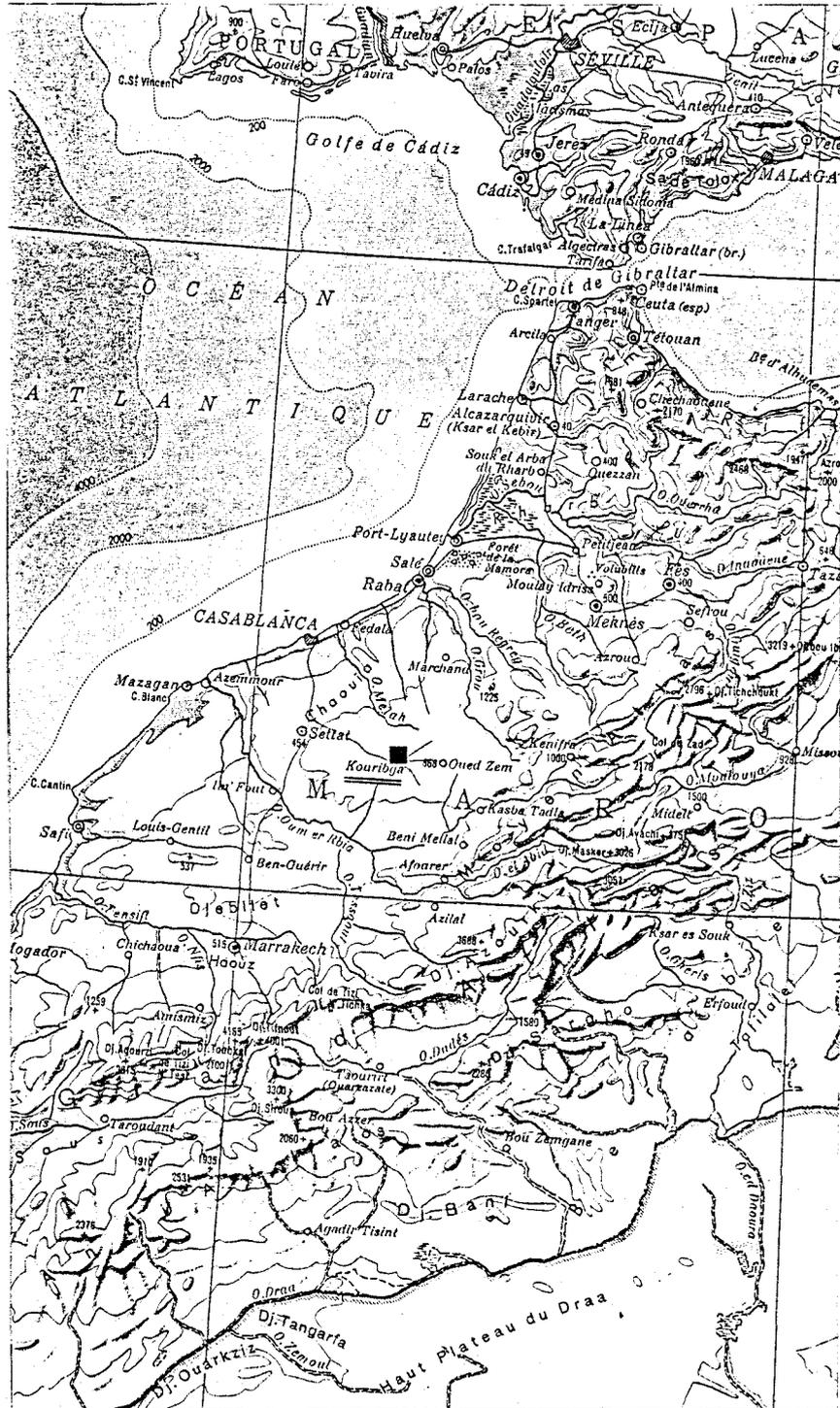
La ville minière d'origine coloniale présente un certain intérêt du point de vue de la connaissance des cultures urbaines. Il s'agit de la création souvent ex-nihilo, d'une agglomération en rupture très nette avec la société indigène environnante. En général, cette société est marquée par un mode de vie rural. L'ouverture d'un gisement rompt l'harmonie du paysage et introduit de nouvelles dimensions dans le temps et dans l'espace par la création d'une cité.

En plus des habitants de la région minière, la ville, ou plus exactement la mine, draine des populations d'origines culturelles très diversifiées et venant de contrées souvent éloignées. Dans le cas des villes minières africaines ou maghrébines, la colonisation européenne a été relativement nombreuse et a marqué la vie sociale de son empreinte culturelle.

A notre connaissance ce type de villes a été un peu négligé par la recherche urbaine dans les pays en voie de développement. Elles ont été abordées d'une manière exclusive :

- soit en tant que villes minières : L'exploitation d'une mine étant considérée uniquement comme une opération industrielle ayant des retombées économiques qui suivent une même logique d'intervention. Cette logique se caractérise par une action de mobilisation d'une main-d'oeuvre potentielle locale, un appel à un prolétariat étranger et par une politique sociale de type totalitaire : gestion totale de la population fixée dans plusieurs domaines de la vie quotidienne (logement, santé, éducation, animation, loisirs...). Il s'agit d'une perspective de la sociologie industrielle qui considère qu'un mineur est un mineur qu'il soit marocain, zaïrois, japonais ou français.

- soit en tant que villes coloniales particulières, en ce sens qu'elles ne présentent aucune "esthétique impériale originale". Ce n'est ni Alger, ni Casablanca et encore moins Fès ou Marrakech. Elles ne figurent jamais sur les cartes touristiques. Elles ont eu fonction de ponction, des richesses locales par la colonisation. Ce qui est privilégié par la recherche c'est sur-



tout l'analyse des conséquences de la domination coloniale, de son inscription à la fois dans la structure sociale et dans le paysage urbain. Dans ce cas-là la ville n'apparaît que comme un centre minier ayant une fonction stratégique dans un réseau économique colonial.

En fin de compte, les villes minières coloniales n'ont servi que d'illustrations des théories économiques du Tiers-Monde. Illustrations ; sans que ces approches du sous-développement n'aident à comprendre, à l'échelle d'une région délimitée et dans le concret du détail leurs synthèses magistrales (1)(cf S.Amin, Milton Santos....)

Dans une tentative de bilan sur un ensemble de travaux en matière de recherches urbaines dans les douze dernières années J.F. Troin met en relief le fait qu'à l'échelle du Maghreb tout entier, ce sont les études économiques qui l'emportent :

"Elles dépassent souvent le cadre de la ville ou des villes, dans une perspective nationale, notamment dans le secteur des transports et du tourisme..... Viennent ensuite les études sur l'habitat, l'aménagement, les politiques urbaines (17,6%) suivies de près par les analyses de réseaux urbains (17%)" (2)

D'autre part, l'auteur souligne que peu d'études ont été consacrées à la croissance urbaine. La relative ancienneté des villes qui ont été le plus étudiées, et surtout leur taille (les métropoles) a semblé présenté peu d'intérêts pour les chercheurs.

Mais ce que l'on peut constater également, c'est que les villes minières du Maghreb en tant que telles n'ont que très peu intéressé les chercheurs Français du moins dans les dix dernières années.

KHOURIBGA

Dans une note préalable à une recherche sur Khouribga, ville minière née dans les années 20 après la découverte d'un gisement de phosphate, R. Duchac fait un bilan des études entreprises sur cette ville (3). La dernière étude

(1) J. PEGUNIER : "Espaces urbains en formation dans le Tensift" Rabat - SMER 1981 p.17

(2) J.F. TROIN : "Essai de bilan des recherches urbaines au Maghreb" in Politiques urbaines dans le Monde Arabe, EMA 1, Lyon 84, pp. 61-69

(3) R. DUCHAC : "Recherche sur le développement de Khouribga" in Rev. de l'Occid. Musulman n°7, 1er trimestre 1970. Aix. p.30
Nous n'avons pas encore connaissance de la suite qui a été donnée à cette recherche.

La dernière étude sur Khouribga, avant celle de l'équipe du CRESM date de 1960 (4). Le nombre d'enquêtes faites jusque là sont nombreuses mais limitées à l'étude de la mine ou des villages miniers. Ce qui ne saurait rendre compte de la réalité de la ville qui rappelons-le comptait déjà 300 000 habitants en 1970.

R. Duchac remarque, à juste titre, que ce qui est particulier à Khouribga par rapport aux villes-usines européennes du XIXème siècle c'est le caractère relativement récent de sa création. La politique de l'Office Chérifien des Phosphates (O.C.P.), comme moteur de tous les domaines de l'activité urbaine, a été, à Khouribga beaucoup plus déterminante que "ce su'ont pu être dans leurs fiefs respectifs les rôles de Michelin ou de Schneider".

Les conséquences de cette politique dans l'évolution des modèles culturels et des structures sociales ont été beaucoup plus radicales à Khouribga que dans les cités européennes (voire Maghrebines) comparables.

L'originalité au niveau méthodologique de l'équipe du CRESM (5) a consisté à considérer Khouribga comme une société urbaine marocaine parmi d'autres à étudier en tant que telle. L'activité minière est alors considérée à l'intérieur d'un phénomène global. Cette orientation présente l'avantage de ne pas observer la ville uniquement à travers le puits de la mine et de faire, par conséquent une sociologie de la ville et non pas dans la ville.(6)

NAISSANCE DE LA VILLE

Deux tribus se partageaient la région où fut implantée Khouribga : les Ouled Bahr el Kbar au Nord-Est de la ville future, comprenant les Ouled Brahim, les Goufaf et les Beni Ikhlef d'une part ; et les Ouled Bahr es Sghrar au Sud et à l'Ouest d'autre part, comprenant les Ouled Abdoun, les Fokra, les M'Fassis et les Ouled Azzouz. Ces tribus étaient nomades, vivant un peu de cultures céréalières (blé et surtout orge) mais principalement grâce à un cheptel important de moutons.

Après le développement très rapide de la ville, la région fut transformée. Les pasteurs nomades se sont sédentarisés pour la plupart. La culture de

(4) G. LAZAREV et P. PASCON : "Gestion des villages miniers"

(5) Centre de Recherche et d'Etudes des Sociétés Méditerranéennes.

(6) U. HANNERZ "Explorer la ville". Champ urbain. Trad. I. Joseph

l'orge fut généralisée. La colonisation européenne a développé des cultures maraichères sur les terres les plus fertiles.

Le recrutement des ouvriers posait énormément de difficultés. La société rurale était très réticente au travail à la mine. On a eu d'abord eu recours aux nomades qui devaient fournir quatre jours de travail par an et par homme à leur caïd (influences maraboutiques ?) (7) et à des condamnés de droit commun. Mais dès les années trente, l'Office Chérifien des Phosphates instaura une politique de prospection systématique et de recrutement d'une main d'oeuvre berbère dans le Sud-Ouest du pays (surtout dans la région d'Agadir). Ce fut d'abord une immigration d'hommes seuls qui voyaient dans le travail à la mine une source de revenus à réinvestir dans la communauté villageoise d'origine. La politique de l'administration des mines consista ensuite à les fixer par l'attribution d'un logement gratuit et des avantages sociaux. Ce qui encouragea beaucoup d'entre eux à s'installer en famille à Khouribga. La présence berbère à dominante Soussi dans la ville a toujours été importante, organisée et non intégrée à la population locale. Au contraire, on peut dire qu'une certaine animosité a souvent opposé ces deux composantes principales de la ville.

La diversité culturelle de la ville fut accentuée par l'appel de la part de l'O.C.P. à une main d'oeuvre qualifiée provenant de plusieurs contrées du bassin méditerranéen et également du Nord de la France : Grecs, Italiens, Maltais, Espagnols, Français.

Cette hétérogénéité des cultures, si elle s'est trouvée exprimer à la mine, n'apparaissait pas cependant dans la répartition spatiale, résidentielle, des différents groupes.

LES ESPACES DE LA VILLE

La morphologie urbaine de Khouribga suit deux logiques qui se recoupent : celle de la ville minière et celle de la ville coloniale. La première distingue la ville de l'OCP et la "ville libre", c'est à dire qui ne dépend pas administrativement de la mine. La seconde est celle que l'on retrouve dans les villes

(7) Précisons que toutes ces indications sont de deuxième main. Nous nous appuyons sur un bilan des études sur Khouribga faites par F. Duchac. Ces indications sont très "parlantes" pour nous à partir d'un vécu de plus de quinze ans dans cette ville.

du Maroc : une ville de type européen, commerciale, avec sa dépendance résidentielle et administrative ; et une ville de type arabe avec ses trois parties : ancienne et nouvelle médina et bidonvilles. La séparation entre les deux modèles urbains est matérialisée par la voie ferrée qui permet d'acheminer le phosphate vers le port de Casablanca d'où il est exporté (cf. carte 2).

La ville européenne

Elle se compose de deux zones :

- la zone commerciale et administrative

Elle s'étend au sud de la voie de chemin de fer. Elle comprend les commerces et les administrations (PTT, banque, perception, Municipalité, siège de la Province...). Elle est constituée par quatre rues parallèles qui débouchent sur deux places. L'une à l'ouest (Place de l'Istiglal) où se trouve actuellement le siège de la Province de Khouribga et qui est devenue un véritable centre politico-administratif, mais qui jusqu'aux années 60 avait une fonction marginale ; c'était un grand terrain vague où très souvent avaient lieu des rencontres de football entre les gamins de la ville européenne et ceux de la ville arabe. L'autre, à l'est (Place de la Liberté qui, jusqu'à la fin des années 60 a représenté le centre de Khouribga). C'est là où se trouvait l'unique bureau de Poste, la banque, c'est aussi un carrefour du trafic des véhicules.

Dans les représentations des Khouribganais, "aller en ville" c'était aller dans ce quartier. L'autre côté de la voie ferrée représentait "le souk" Mais dans la réalité le commerce qui existait dans ce quartier était destiné plutôt aux européens et aux cadres marocains. Il y avait à l'origine des épiceries, des cafés, deux hôtels et un cinéma, un magasin d'articles de sports, une librairie, des magasins de vêtements. Le commerce d'alimentation était tenu par des grecs, des berbères, des juifs. Les cafés et les hôtels appartenaient très souvent à des français. Après l'indépendance, tous ces commerces ont été progressivement rachetés par des Marocains dont beaucoup de berbères originaires du Souss. Tout le monde à Khouribga connaît la progression fulgurante dans différents secteurs du commerce de la ville, d'une famille soussi qui s'est implantée dans les années 50. Le développement de ce commerce s'est réalisé en s'appuyant sur une logistique communautaire.

En fait dans le domaine de l'approvisionnement, seul l'alimentation et les cafés ont pu vraiment se développer à Khouribga. Les autres commerces

souffraient de la concurrence de Casablanca qui se trouve à une heure et demi de voiture. Cette concurrence a toujours handicapé la croissance de beaucoup de secteurs commerciaux de la ville. La relative aisance pécuniaire des résidents de la ville européenne et l'interconnaissance qui régnait dans ce secteur permettaient aux épiciers de concéder des crédits et de pratiquer un système de livraison des provisions à domicile d'une façon régulière. Khouribga est aussi la ville des triporteurs. En 1960 la zone commerçante avait une densité de 150 habitants à l'ha. (945 habitants)

La ville des cadres

Au sud du centre commercial s'étendait la ville des cadres. Ce qui frappe c'est sa disproportion au niveau de la superficie avec la zone des commerces(8). Elle occupe tout le sud de la ville. C'est un ensemble de quartiers de villas à dimension variée. Il s'agit d'une véritable ville et non pas de quartiers résidentiels parce que l'équipement y est presque complet : des églises (catholiques, protestante, orthodoxe), un hôpital privé de l'OCP (en fait le plus grand de la ville), des terrains de sports, le cercle (un café et une salle des fêtes), deux écoles, un collège et un économat (centre d'alimentation). Les gens sont répartis dans les différents quartiers selon deux critères : la position dans la hiérarchie des cadres de l'entreprise, et la taille de la famille.

C'est un espace paisible, peu animé, qui à l'époque du protectorat était dominé par un mode de vie français villageois : interconnaissance forte, pratique des rituels religieux du dimanche, fêtes, kermesses liées au calendrier religieux.

Après l'indépendance et jusqu'à la fin des années 60, la ville s'est progressivement marocanisée. Certaines formes du mode de vie européen se sont maintenues mais les contenus culturels ne se sont pas modifiés.

La ville arabe

Il faut distinguer la médina proprement dite qui ne dépend pas administra-

(8) 5265 habitants en 1960, en majorité européens

tivement de la mine même si elle en dépend économiquement, et les quartiers arabes construits par l'O.C.P.

- La Médina

C'est la zone comprise entre la voie ferrée et la forêt domaniale qui délimite la ville au nord. Ce sont des maisons basses typiques, des anciennes médinas arabes. Les rues plus étroites que dans la ville européenne sont très animées. On assiste à un grand trafic de véhicules et de piétons. Les commerces sont denses et les cafés, très nombreux, sont très fréquentés.

Entre la médina et la voie ferrée un grand espace a servi d'emplacement au souk de Khouribga qui se tenait tous les dimanches et qui rassemblait sur un même lieu les paysans de la région et les citadins. Aujourd'hui cet espace a été occupé par des lotissements.

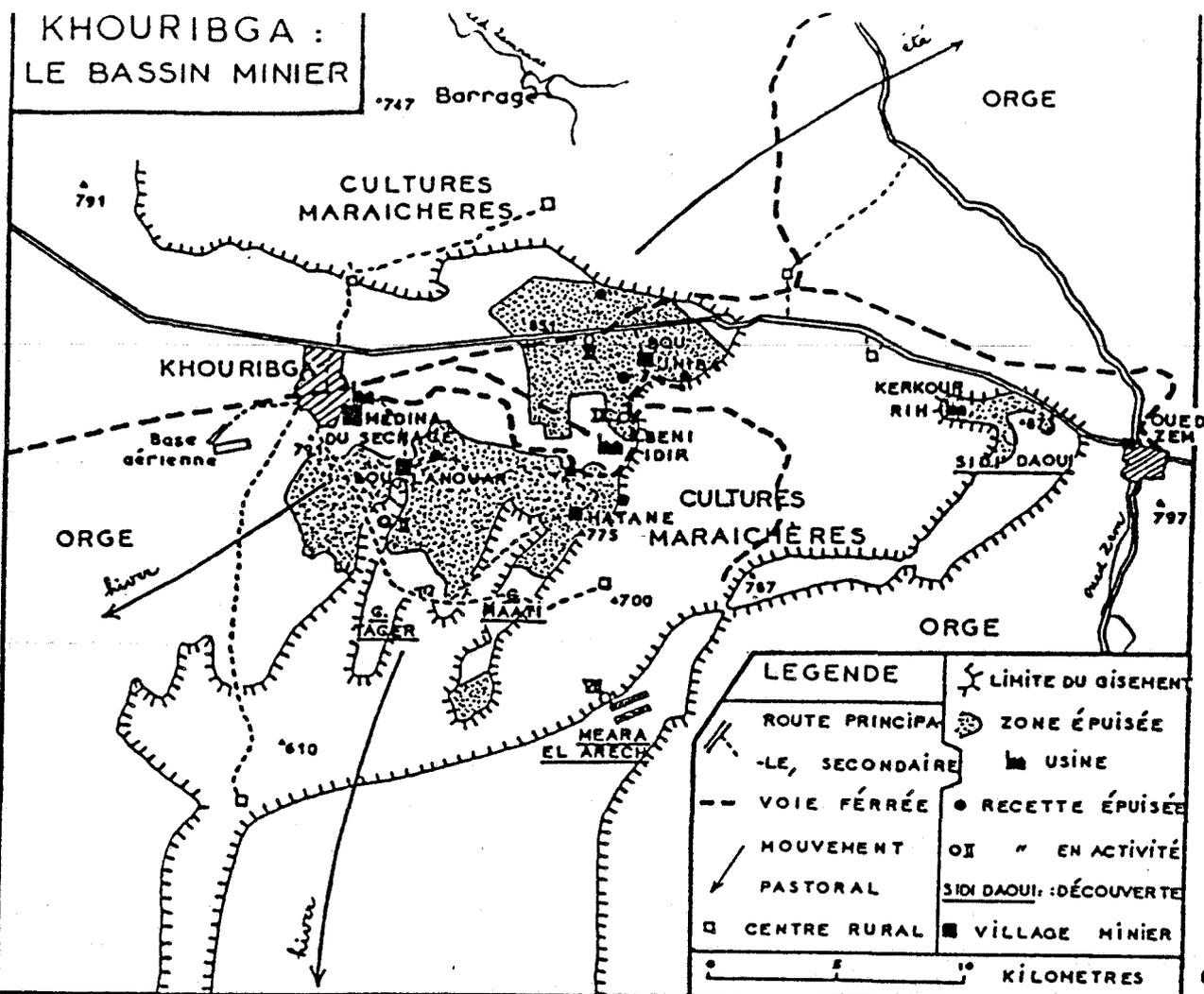
Entre deux extrémités de la ville arabe, deux douars urbains (bidonvilles) se sont développés surtout après la seconde guerre mondiale : Douar Lahouna (à l'ouest) et Douar Allal (9). Au départ, les migrants commencent par construire une nouala, c'est-à-dire une construction constituée essentiellement par un bâti conique de roseau et de chaume. La nouala est généralement entourée d'une cour fermée : la zerriba. Son propriétaire la construit avec trois fois moins de frais qu'une baraque de bidonville (Bleuchot 1970).

A ces quartiers de bidonvilles se sont juxtaposées des constructions en dur appartenant généralement à des ouvriers retraités de l'O.C.P. Ces douars urbains logent environ le quart de la population de Khouribga, et n'ont jamais bénéficié des travaux d'assainissement nécessaires. Le Douar Lahouna a traditionnellement abrité les activités marginales de la ville (prostitution, etc..)

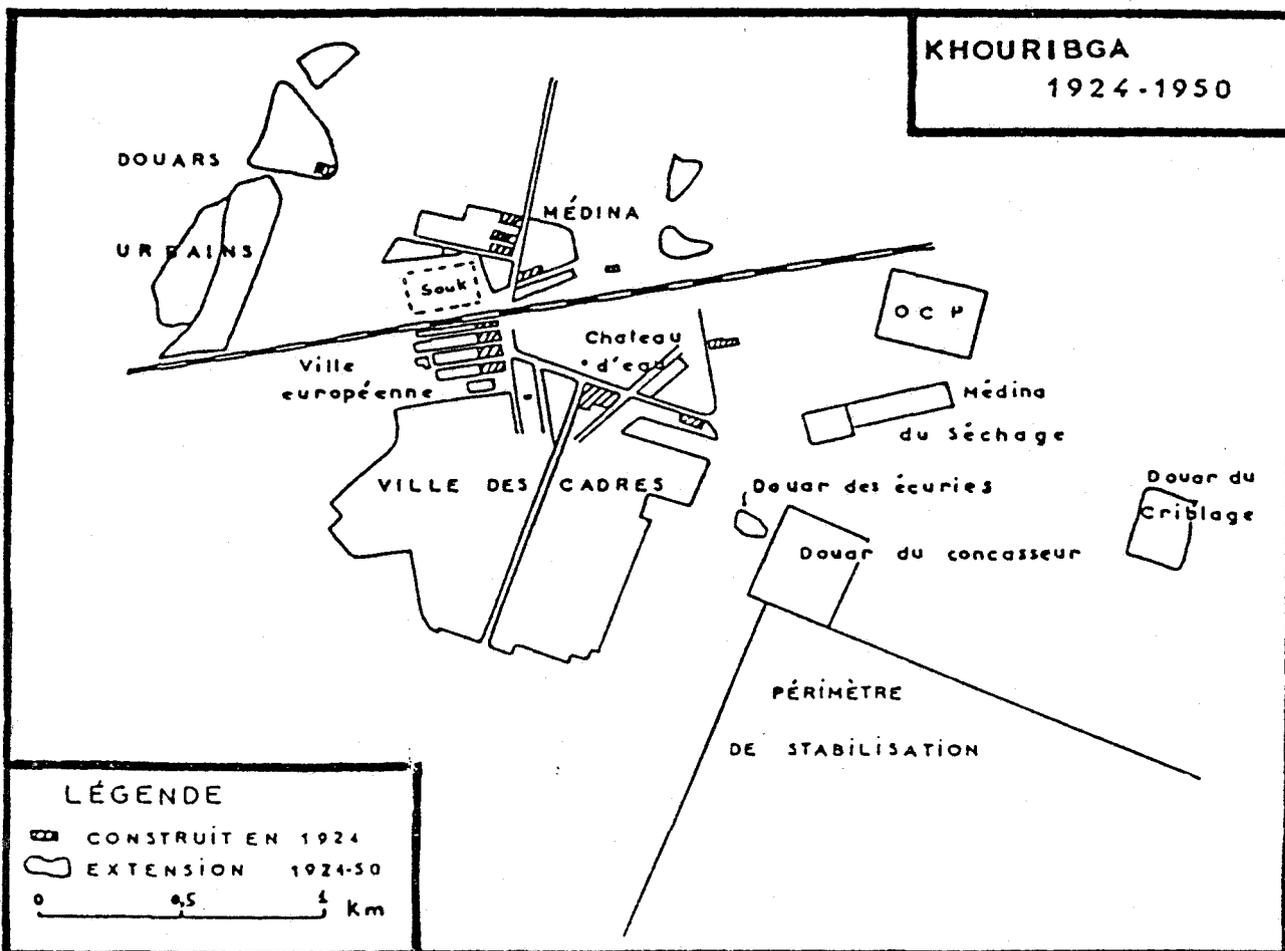
- Les Médinas de l'O.C.P.

Il s'agit d'un ensemble de quartiers à l'ouest de la cité des cadres construits par l'entreprise minière, par tranches au fur et à mesure du développement de l'exploitation du phosphate. Ces constructions traduisent la volonté de l'O.C.P. de fixer la main-d'oeuvre recrutée dans le sud-ouest du Maroc.

(9) Très souvent, au Maroc, le bidonville porte le nom du propriétaire du terrain sur lequel se sont érigées les baraques.



Carte 1



Carte 2

Ce qui est étonnant, c'est que l'architecture privilégiée a été celle de la maison traditionnelle arabe, celle d'une urbanité qui relève de "l'arabisation" (10) du protectorat français, alors que la finalité était de ménager une transition en douceur entre la ruralité et une certaine citadinité. On a construit des médinas et on les a appelées des villages. Et on y a logé des berbères. Cet ensemble de "petites villes" préconstruites a été conçu en trois phases : l'ancienne médina de séchage construite dans les années 30, la nouvelle médina érigée entre 1955 et 1960 et un troisième quartier terminé en 1965. Le tout a été couronné par l'édification d'une grande mosquée. Il s'agit de villes clés en main, toutes équipées : écoles, infirmeries, hammans, fontaines, moulins, fours à pain....

Il faut ajouté à cet ensemble qui constitue la ville de Kouribga deux petites agglomérations qui, fonctionnent en petites villes satellites et qui ont été construites à proximité des gisements : Bou Lanouar et Bou Jniba.

A partir des éléments que nous venons de passer en revue rapidement, nous pouvons dire que Kouribga se présente comme une juxtaposition d'ensembles urbains très marquée par l'existence de la mine. Chaque élément de cet ensemble paraît excentré. La ville a toujours été à la recherche d'un centre, au niveau urbain du terme. Jusqu'aux années soixante l'O.C.P. a été le principal centre de décisions au niveau économique et politique au sens de la gestion totale d'une cité.

A la fin des années soixante (10 juillet 1967), un décret royal crée la province de Kouribga, afin de donner à la région une réalité sociale et administrative de plus en plus indépendante de l'activité minière. Comment s'est traduite cette orientation en terme de mutations des pouvoirs de décision ? Quelles conséquences ont-elles eues sur les différents groupes sociaux ? Quel est l'héritage d'une tradition minière dans les modes de vies qui ont existé en ville ?

Un schéma directeur (11) prévu comporte un projet de création d'un pôle central au nord de la voie de chemin de fer, c'est-à-dire en dehors du fief de l'O.C.P. Tout le nord-ouest de la ville a été de ce fait transformé :

(10) "Arabisations : Pour caractériser un air de famille, nous ayons rassemblé sous ce mot de très nombreuses traces d'arabisation des formes architecturales importées d'Europe. Remontant par la suite de ces caractères vers ce qui permettait d'en expliquer l'apparition et la différenciation, nous avons étendu le sens de ce terme au "climat" qui associait ces opérations d'hybridation à certaines formes de sympathie envers un monde arabe aux contours fluctuants : une arabie".

F. BEGUIN : "Arabisations", Paris, Bordas 1983, p.1

(11) Plan 1981-1985

création de lotissements, installation d'une grande gare routière desservant le nord (Casablanca, Rabat...), le Moyen-Atlas (Béni-M'laï, Kénifa..), et le Haouz (Marrakech), aménagement d'un espace plus important pour le souk, au nord de la ville mettant plus en relation Khouribga et sa région. Quelle est l'origine des capitaux réinvestis ? Nous savons que les revenus provenant des salaires payés par l'O.C.P. sont relativement importants (12). Quels sont les groupes sociaux qui ont investi dans l'immobilier ? Comment à partir d'une ville minière a-t-on évolué vers une ville dont la centralité ne dépend pas entièrement de l'entreprise de phosphate ?

Telles sont les questions cadres qui pourraient être posées dans une recherche sur Khouribga.

LES ESPACES MIGRATOIRES

Khouribga a été une ville où des vagues migratoires importantes se sont superposées ; c'est une ville d'immigration. Pour Robert Montaigne, le fait majeur de la transformation de la société globale marocaine d'aujourd'hui est la migration vers les villes de plus d'un million de ruraux depuis le début du siècle (13). Dans ce contexte, Khouribga a accueilli depuis les années 20 une population importante de ruraux venant du sud du Maroc.

La deuxième période importante du peuplement de la ville a eu lieu au lendemain de la deuxième guerre mondiale avec l'arrivée d'immigrants venant de l'autre côté de la Méditerranée ; et d'autres pays du Maghreb, principalement d'Algérie. Et enfin, nous pouvons situer une troisième période, à partir de la fin des années 60, où les migrants sont venus de plusieurs régions du Maroc suite au départ progressif de la population européenne.

Khouribga est aussi une région d'émigration. La mine a vu sa production baisser à la suite de la chute des cours mondiaux du phosphate. En plus, l'OCP a engagé un important processus de mécanisation, et a procédé à un débauchage d'ouvriers(14). Ceci a encouragé des mouvements migratoires vers les villes plus au nord (surtout Casablanca) et vers l'Europe (Hollande et France). Cette

(12) On estime que 66% des revenus de la province proviennent de l'OCP, cf C.E.R.F.-S.S.O. de Khouribga, 1971.

(13) R. MONTAGNE : "La naissance du prolétariat marocain" Cahiers de l'Afrique et de l'Asie. Ed. Peyronnet et Cie. Paris 1951. Il s'agit d'une enquête collective que Montagne dirigea de 1948 à 1950.

(14) Les effectifs sont passés de 10640 en 1961 à 8960 en 1971. cf enquête C.E.R.F.-S.S.O. de Khouribga

Cette émigration en France participe aussi, à sa manière, au développement de Khouribga par un investissement non négligeable dans l'immobilier.

Il y a quelques années dans une recherche sur une ville minière en Moselle nous avons pu mesurer la vivacité des liens qui existent entre une petite colonie Khouribganaise en France et la ville d'origine.

TISSU SOCIAL, TISSU URBAIN : STRATEGIES ANTAGONISTES D'OCCUPATION DE L'ESPACE A ABIDJAN.

M. ARMAND

L'existence de ce que P. Vennetier nommait une "coupure fondamentale" dans les villes africaines (1) entre, quartiers traditionnels et quartiers modernes, correspondait à une société pré-urbaine. Elle ne rend plus compte aujourd'hui de toute la réalité car la société abidjanaise est devenue véritablement citadine et exprime par l'intermédiaire des structures urbaines des rapports de domination plus complexes que ceux qui opposaient les expatriés et les bourgeois africains de la "ville blanche" à la population de la "ville noire". Il s'est produit en une vingtaine d'années d'indépendance et de stabilité politique, une évolution interne qui a modifié le paysage des quartiers anciens, pendant que d'autres naissaient de la brousse.

Le paysage actuel de la ville est le résultat d'une croissance démographique soutenue quoique contrôlée sur le plan spatial. De ce contrôle la ville porte une marque omniprésente qui la rend unique, incomparable en Afrique sinon à Dakar.

L'organisation en quartiers bien délimités y est particulièrement nette.

L'espace abidjanais ne présente ni homogénéité ni continuité. Les contrastes paysagiques, s'ils ne témoignent pas encore d'une situation de crise, révèlent une société urbaine inégalitaire aux différenciations très fines.

Abidjan, créée au centre de la région la plus développée est incontestablement une ville riche. Cette richesse est symbolisée par les hautes tours administratives, souvent très réussies sur le plan architectural, les villas de luxe et l'importance des programmes de logements économiques. Elle exprime l'importance du revenu agricole drainé par la capitale. La croissance du Produit Intérieur Brut de la Côte d'Ivoire, égale à 8,8 % par an de 1960 à 1978, la rapproche des pays à forte croissance économique (Corée, Brésil).

Cette richesse drainée par la capitale a permis à l'Etat de développer son administration ce qui a profité aux couches moyennes. Dans le même temps, la classe dominante continuait à s'enrichir. Ainsi cette croissance d'origine agricole est indissociable du gonflement des villes (en particulier d'Abidjan) de l'administration et du processus de différenciation sociale. Les structures urbaines des années 60 révélaient des contrastes plus forts mais moins divers car les processus de différenciation sociale correspondaient à une société urbaine immature. A cette époque là, l'analyse de la société en termes de classes était moins pertinente qu'elle l'est devenue par la suite (G. BALANDIER, 1966).

1. IDENTIFIER DES GROUPES SOCIAUX : UNE OPERATION DELICATE

Reconnaître cependant l'existence de classe ne fait pas encore partie de l'idéologie officielle. Une déclaration du PDCI-RDA (novembre 1979) rappelait : "il n'y a pas de classes différenciées ni de bourgeois de naissance en Côte d'Ivoire" (cité par le Monde Diplomatique, novembre 1981). Par ailleurs, aucune des études officielles préalables aux opérations d'aménagement n'envisage de façon précise et globale l'étude des revenus de la population urbaine.

Mais vu le contexte : économie périphérique, ville pluri-ethnique à forte croissance, les différenciations spatiales décrites ne sont pas toutes réductibles à une dimension économique (place de l'individu dans le processus de production). Cependant le niveau d'intégration spatiale des individus ou des groupes traduit leur position sociale.

La couche dominante, qu'on la nomme bourgeoisie de planteurs, bureaucratie, élite ou bourgeoisie d'Etat, marque la ville de sa présence par des signes extérieurs de richesse : quartiers de prédilection, villas, appartements et voitures luxueuses. Sur le plan de l'économie et de la gestion urbaine deux éléments sont à souligner :

- l'association étroite des capitaux privés et publics (en 1974, 62 % des postes de direction des 88 entreprises les plus importantes étaient détenus pas des membres du gouvernement et des hommes politiques (cité dans le Monde Diplomatique de novembre 1981),

- la place réservée à la bourgeoisie africaine dans l'alliance avec le capital étranger.

Dans le domaine immobilier principalement, la classe dominante a su s'allier aux entreprises françaises dans le cadre de participations mixtes. L'autonomie de cette catégorie sociale paraît donc limitée, puisqu'elle est à la fois dépendante du capital étranger et étroitement liée à l'Etat. Ce dernier lien est fondamental dans le domaine de la production urbaine.

Malgré le processus d'accumulation réalisé par la couche dominante, l'émergence d'une couche moyenne ne fait aucun doute. La politique urbaine de l'Etat atteste par ailleurs de l'existence de cette classe (politique de logements économiques, prêts aux entreprises pour le logement de leurs employés, prêts à la construction).

Composée pour l'essentiel de fonctionnaires ivoiriens (79,8 % du personnel administratif) et étrangers (Bénois, Guinéens) de commerçants (nigériens et sénégalais pour la plupart), cette couche s'est constituée après 1974. Elle est le signe d'un monde de plus en plus urbain.

Son existence est donc corrélative de l'étoffement de l'Administration et du développement des activités nouvelles non directement productives, qui dérivent de la croissance économique : les ivoiriens avaient en 1975 la prédominance absolue dans ces activités, ils occupaient plus le niveau subalterne que le niveau dirigeant et détenaient la majorité de l'emploi dans les professions qualifiées. L'émergence d'une classe moyenne serait-elle, dans cette ville cosmopolite, un phénomène essentiellement réservé aux ivoiriens ? Malgré leur prédominance dans l'habitat économique cela ne semble pas être le cas, car les béninois et guinéens sont nombreux dans cette catégorie.

Les couches défavorisées sont fondamentalement hétérogènes.

Cette hétérogénéité a été révélée par la variété des statuts d'occupation du logement évolutif et sommaire, (propriétaire, locataire, squatter, hébergé). En bas de l'échelle se trouvent ceux qui sont hébergés gratuitement, ils représentaient 2,6 % de l'ensemble des ménages en 1978 à Abobo et 5,7 % à Adjamé.

Les spéculateurs propriétaires de plusieurs concessions (légal ou non) se situent en haut de l'échelle des revenus de cette catégorie, de même que les ouvriers qualifiés et les petits employés. Mais la réalité de cette catégorie se prête mal à un classement car elle recouvre des situations très variées.

Cependant avec la crise (depuis 1979), ces catégories ont tendance à se gonfler comme en témoigne le développement de l'habitat sous-intégré (Abobo, Port-Bouët). Les disparités sociales sont de plus en plus grandes et traduisent des écarts grandissants entre les groupes. Malgré l'absence de conflits

urbains, des tensions apparaissent périodiquement à l'égard de la population étrangères. Lors du rejet de la communauté béninoise du Nigéria en janvier-février 1983, les ressortissants de ce pays à Abidjan se

remémorèrent avec angoisse les programmes de 1958. La situation était sans doute plus préoccupante pour les ghanéens.

Dans ce système urbain où l'Etat joue le rôle d'agent moteur, créant les conditions d'accès au sol et au logement, sa fonction est aussi de veiller à l'équilibre et au bon fonctionnement du système. Ceci passe obligatoirement par la planification et l'aménagement urbain.

2. REPERAGE DE CES GROUPES A TRAVERS LES STRUCTURES URBAINES

Il semble que dans le cas d'Abidjan, la structure en quartiers soit un élément commun à toutes les images individuelles, (K. Lynch) (2).

Une telle perception est probablement influencée par le site, la signification sociale des quartiers et la répartition des types d'habitat qui leur confère des paysages urbains différents. C'est elle qui nous a guidé dans le choix des deux échelles d'étude de la ségrégation urbaine : le quartier et à l'intérieur de celui-ci l'habitat.

Le va et vient indispensable de l'une à l'autre a permis de constater que les conclusions tirées au niveau du quartier devaient être remises en question à l'échelle de l'habitat, parfois même infirmées.

2 1 A TRAVERS LES QUARTIERS

Les quartiers sont nettement séparés les uns des autres par des zones non bâties de plusieurs types : bras lagunaires, marécages, ravins, friches, plantations agricoles ou infrastructures routières.

La personnalité de chaque quartier et leur complémentarité renforce l'idée de puzzle. Chacun d'eux se distingue nettement des autres par le plan de la voirie, surtout au niveau de rampe élémentaire déterminée par les voies secondaires et tertiaires. Cependant, c'est essentiellement la répartition des fonctions et des types d'habitat qui les différencie.

Les zones d'activités sont très localisées : le port, Vridi, les zones industrielles de l'île de Petit Bassam et le Plateau, quartier administratif et commercial. Tous les autres quartiers sont à dominante résidentielle, mais le type et la qualité de l'habitat y varient considérablement.

Des quartiers d'habitat de qualité moyenne (économique, évolutif) ou médiocre (habitat sommaire) se distinguent nettement des autres. Il s'agit d'Abobo, de Koumassi, d'Adjamé, de Treichville et des secteurs d'habitat spontané de la rive gauche du Banco et du cordon littoral. Au niveau légèrement supérieur se trouvent Yopougon, Port-Bouët, une partie de Marcory et de Treichville.

Les quartiers résidentiels de luxe se distinguent nettement de tous les précédents. Cocody, Marcory résidentiel, les Deux-Plateaux, zone 4, le Plateau, Riviera appartiennent à cette catégorie. L'emprise au sol du bâti y est beaucoup plus faible que partout ailleurs et les caractéristiques morphologiques des constructions sont différents.

Les cités et ensembles immobiliers font ici figure d'îlots plus modestes, il s'agit au contraire dans le cas d'autres quartiers (Yopougon, Port-Bouët, Locodjro) de secteurs privilégiés.

Les quartiers ne sont donc pas homogènes. Le cloisonnement inter-quartier se double d'un fractionnement intra-quartier.

2 3 A TRAVERS L'HABITAT

2 3 1 Les densités sont révélatrices de disparités

C'est un critère important de différenciation qui révèle indirectement la superficie dont dispose chaque individu pour vivre. Il renforce l'inégalité de la répartition par types d'habitat.

DENSITES PAR TYPES D'HABITAT EN 1977

(en habitants par hectare)

TYPES SECTEURS	A RESIDENTIEL	B ECONOMIQUE	C EVOLUTIF	D EVOLUTIF SOMMAIRE	E SPONTANE
TREICHVILLE	185	355	600	-	-
ZONE 4 BIETRY	50	330	150	-	490
MARCORY	60	285	-	360	650
KOUMASSI	205	365	255	460	530

Source : "Plan directeur d'urbanisme de Petit-Bassam BCET 1980"

Si d'une manière générale le citoyen dispose de plus en plus d'espace au fur et à mesure que l'on grimpe dans la hiérarchie des types d'habitats, quel que soit le quartier, plus ce dernier est populaire, plus la pression démographique est forte, même dans la strate d'habitat de standing.

Ceci signifie que la clientèle de Treichville et de Koumassi dans l'habitat de standing (respectivement 185 et 205 hbts/ha en 1977) est très différente de celle de Marcory et de la Zone 4 (57,9 et 52,4 habitants par hectare en 1973).

Les conditions de vie exprimées en grande partie par le revenu y sont donc différentes.

Cependant dans cette ville, les densités absolues sont moins remarquables que les différences de 1 à 10 enregistrées entre les quartiers. Abidjan ne détient pas de record en matière de densité, aucun quartier n'est véritablement dans une situation d'entassement catastrophique comme les quartier centraux du Caire ou des villes d'Asie.

Cependant ces chiffres ne révèlent leur véritable signification que rapportés au type d'habitat . A Treichville et Adjamé où il n'existait en 1875 que de rares immeubles à un ou plusieurs étages et où la construction constituée d'un seul rez-de-chaussée est encore dominante, les moyennes présentées signifient l'entassement dans certains îlots d'habitat évolutif.

2 3 2 Evolution des différentes catégories d'habitat de 1973 à 1979

L'habitat résidentiel d'une manière générale s'est accru en proportion dans tous les quartiers, cette augmentation est un phénomène remarquable qui correspond à l'accroissement de la classe aisée de la population ivoirienne. Elle se fait dans presque tous les quartiers (Abobo et Yopougon exceptés) aux dépens de l'habitat économique en nette régression entre ces deux dates.

Dans l'ensemble ces variations ne modifient pas le profil des quartiers mais au contraire confirment leur vocation. La vocation résidentielle aisée de la Zone 4, de la Riviera et de Cocody s'est ainsi renforcée entre les deux dates, du fait de l'augmentation en pourcentage de l'habitat résidentiel. De même la construction de logements résidentiels à Yopougon n'a pas modifié sa spécialisation dans l'habitat économique.

Les quartiers où l'habitat évolutif concentre plus de 50 % de la population ont connu soit de faibles variations (Williamsville), soit une augmentation (Treichville, Attiécoubé).

Dans tous les cas les variations enregistrées ne modifient pas la répartition interne de la population dans les différentes strates d'habitat mais révèlent cependant une augmentation des écarts de revenus et l'essoufflement de la politique de logements économiques.

A l'exception de Marcory et de Cocody (relativement équilibrés), les quartiers se définissent tous par la nette prédominance d'un type d'habitat en termes de population hébergée ce qui se répercute obligatoirement sur les densités.

2 3 3 Habitat et ségrégations sociales

Dès 1963 (3) l'habitat économique est largement Akan ou Krou (Adjamé Extension, 220 logements, Cocody habitat), alors que les Mandés du nord et les Voltaïques sont nettement majoritaires dans les secteurs d'habitat sommaire évolutif ou spontané (Adjamé étrangers, Ravin d'Atticoubé, Nouveau Koumassi, Port-Bouet, Gonzagueville). Les villages inclus dans la ville ont encore une majorité de population autochtone (Adjamé ébrié, Cocody village) à l'exception d'Anoumabo qui, bien placé sur l'île de Petit-Bassam, a déjà attiré des immigrants sénégalais et voltaïques. Les extraits des résultats de l'enquête à passages répétés d'Abidjan corroborent l'idée évoquée précédemment selon laquelle les individus ne se répartissent pas au hasard dans les différents types d'habitat.

a) Le privilège d'être ivoirien (Akan ou Krou)

En 1979 les Ivoiriens sont nettement majoritaires dans l'habitat économique et se partagent l'habitat de standing avec les Européens ; tout en y étant plus nombreux que ces derniers (50 % contre 37,4 % d'Européens). Les Akans représentent plus de la moitié de la clientèle de ce standing alors que les Krous dominent dans l'habitat économique, 51 % d'entre eux occupent 30 % des logements économiques. Ils sont par contre plus nombreux dans l'habitat évolutif.

b) Les ethnies du nord et l'habitat de cour

Celui-ci bien que regroupant 50 % des Ivoiriens est surtout le fait des étrangers africains, en particulier des Maliens, des Guinéens et des Voltaïques. Entre 70 et 75 % de l'effectif total de ces ethnies logent dans l'habitat de cour. Les deux ethnies du nord de la Côte-d'Ivoire, Voltaïques et Mandés du nord, ont des pourcentages semblables. Cependant, l'habitat économique leur est beaucoup plus ouvert qu'aux étrangers.

Parmi eux, seuls les Guinéens semblent jouir d'un régime un peu différent puisque 12 % d'entre eux y ont accès. Ceci est lié au fait qu'une partie de l'immigration guinéenne est ancienne et que de nombreux ressortissants de ce pays sont des intellectuels et des fonctionnaires de l'administration ivoirienne qui ont

souvent une double nationalité.

c) L'habitat sommaire est moins discriminant

L'habitat sommaire par contre s'il regroupe surtout des étrangers et parmi eux les plus pauvres : Voltaïques, Maliens et Ghanéens, ne leur est pas réservé en exclusivité. On y rencontre aussi 20 % d'Ivoiriens (Akans et Krous pour la plupart). Ce n'est donc pas un type d'habitat aussi discriminant que les précédents, en raison de la pauvreté qui, dans une ville du Tiers-Monde à forte croissance, touche une grande partie des habitants.

Les éléments déterminants de ces ségrégations passent par les conditions d'accès au logement. Elles ne sont pas toujours directement dépendantes des possibilités financières de chaque citoyen. La proximité de pouvoir, l'ancienneté de l'immigration ne sont pas à négliger.

Le système des logements économiques avec les loyers bloqués à la construction a aussi pour but de faciliter l'accès au logement, mais ceci a essentiellement profité aux Baoulés et au Bétés en raison de leur proximité du pouvoir.

Peut être pourrait-on interpréter la prépondérance des Bétés dans l'habitat économique comme le résultat de concessions consenties par l'Etat baoulé à une ethnies dangereuse (4).

L'intervention de l'Etat est donc déterminante dans la mise en place de ces ségrégations qui ne sont pas exclusivement ethniques ou économiques. Elles sont l'expression d'une société africaine devenue urbaine, où les contrastes violents entre quartiers et types d'habitat de nature socio-économique, sont doublés de subtiles différenciations politico-ethniques. Les privilèges en matière de situation dans l'espace urbain se mesurent autant en termes de pouvoir politique que de pouvoir d'achat, les deux n'étant pas forcément liés.

Pour tenter d'évaluer cette rentabilité nous pouvons évoquer deux exemples de promotion foncière et immobilière. Danga Sud (Cocody), vieux quartier résidentiel de l'époque coloniale, qui était presque à l'abandon en 1971-72 lorsque des S.C.I. commencèrent à y acheter des terrains. Après les avoir aménagés et construits d'immeubles de grand standing sous la direction d'agents immobiliers ou d'architectes de la Côte-d'Azur française, elles revendirent les appartements plus de 200 000 F CFA le m² en 1981-82. La

plus-value réalisée fut énorme car le prix d'achat des terrains avait été très bas dans cette partie vétuste de Cocody.

La promotion immobilière privée produit surtout des appartements de luxe destinés à la vente ou à la location dans des secteurs bien placés (Résidence de l'Indénie, Rue Lepic, Vieux Cocody). Ce genre de

production s'adresse soit à des étrangers, soit à des ivoiriens fortunés. Les investisseurs ont des quartiers favoris, le Plateau qui regroupe 36 % des logements en chantier, Cocody, Marcory et Zone 4.

D'ici un an, les responsables de la Direction centrale de l'urbanisme pensent que 80 % des appartements seront gérés par le secteur privé, compte tenu de l'afflux des nouveaux investisseurs ivoiriens agissant dans le cadre des sociétés civiles immobilières.

Le développement des investissements privés dans l'immobilier est-il un signe de l'émergence ou de la diversification d'une bourgeoisie urbaine, seule une étude sociologique permettrait de l'affirmer.

Le rôle fondamental de l'Etat sur la scène urbaine pèse sur l'ensemble des stratégies. Le contrôle qu'il exerce par l'intermédiaire du droit foncier, de la planification urbaine et de la promotion immobilière publique constituent un cadre rigide.

Jusqu'à une période très récente, les intérêts de l'Etat et ceux d'une certaine bourgeoisie étaient confondus>.L'Etat a été conçu comme un relais dans le processus de formation d'une bourgeoisie économique (Y.A. FAURE et J.F. MEDARD 1982). La privatisation récente d'un certain nombre de sociétés immobilières indique que le capitalisme d'Etat est destiné à disparaître une fois sa mission accomplie.

3 1 STRATEGIES DE CATEGORIES PROCHES DU POUVOIR

3 1 1 Les planteurs sont-ils absents de la ville ?

Une question fondamentale se pose :

Pourquoi les propriétaires fonciers, les planteurs qui détiennent les plus grosses fortunes du pays, n'ont-ils pas investi dans l'immobilier ?

Il est rare qu'une richesse terrienne ne cherche pas à s'implanter dans les milieux d'affaires urbains et à se constituer des rentes par l'intermédiaire de l'immobilier. C'est le processus classique (connu depuis le Moyen-Age en Europe Occidentale). C'est aussi l'un des processus de ségrégation résidentielle observée aujourd'hui dans la plupart des villes d'Amérique Latine (5).

La situation est très différente en Côte d'Ivoire où l'investissement des propriétaires fonciers dans l'immobilier a été faible et tardif. Il s'explique tout d'abord par l'héritage colonial. Il n'y a pas eu en périphérie urbaine de grande propriété foncière contrôlée par les bourgeois de la ville, mais seulement des terres coutumières dont l'aliénation était interdite par le droit foncier dès avant l'indépendance. Ainsi l'existence d'un droit coutumier, puis d'une législation stricte du domaine foncier de l'Etat (grâce à laquelle il s'est substitué au chef de terre) ont été un obstacle au développement d'une spéculation foncière privée (ce type de législation coercitive n'apparaît pas avant les années 1970 dans les pays andins). Par ailleurs, la ville est un phénomène même beaucoup plus récent en Côte d'Ivoire.

Les investisseurs étrangers et l'Etat ont été les premiers promoteurs urbains, les planteurs éloignés des villes ont montré une certaine immaturité jusque dans les années 70 où l'Etat a alors drainé l'épargne vers le domaine agro-industriel. Une exception à la règle cependant, ce sont les planteurs baoulés qui possèdent une grande partie des immeubles de luxe à Abidjan, mais leur richesse immobilière n'est pas toujours dissociable de celle de l'Etat. Ils sont soit des piliers du régime, soit proche de celui-ci.

A Abidjan c'est au contraire le contrôle du développement urbain par l'Etat qui a permis à la bourgeoisie de se constituer un patrimoine urbain. L'Etat intervient toujours en amont (attributions des terrains, prêts) ou en aval (location d'appartements) de la promotion immobilière privée.

D'autre part, dans ses débuts, l'Etat a montré une volonté délibérée de non-intégration des milieux d'affaires abidjanais. L'affaire de J.B. Mockey relatée par J. Baulin (1982) illustre parfaitement l'exemple du rejet d'un homme d'affaires (ayant fait fortune dans la pharmacie) par une classe dominante alors essentiellement constituée de planteurs. Ce complot de 1959 est interprété comme la volonté de réduire à l'impuissance le chef de file de la "néo-bourgeoisie urbaine".

3 1 2 Stratégies pour la constitution d'un patrimoine et d'une bourgeoisie urbaine

Par la procédure administrative d'expropriation des terrains coutumiers, l'Administration est à la fois juge et partie des compensations à verser après avoir pris les terrains. Les détenteurs coutumiers sont donc lésés et écartés du marché foncier et immobilier pour permettre à d'autres de s'y installer avec la complicité de l'Etat (6).

Quel est le sort réservé aux terrains coutumiers convoités par l'Etat ? Après expropriation, les parcelles sont équipées, les rues tracées et des lots sont créés. Les demandes des acquéreurs sont examinées et les lots sont répartis par une commission. C'est ainsi qu'est né aux portes d'Anono le quartier luxueux de Riviera I qui appartient à la famille du chef de l'Etat et à ses Ministres.

Du point de vue juridique, la procédure est légale, le droit est neutre, mais il n'en demeure pas moins que la communauté d'Anono n'a en rien profité de la promotion immobilière réalisée sur ses anciennes terres agricoles et forestières. Le village se trouve aujourd'hui juxtaposé à un quartier de luxe dont les équipements ne lui profitent pas car ils sont d'un niveau trop élevé pour les revenus de sa population. Anono aux rues et aux maisons poussiéreuses (les quelques retombées économiques se situent au niveau d'une centaine de "nounous", "boys-cuisiniers" et gardiens, qui ont trouvé du travail à la Riviéra).

L'Etat s'est substitué au chef de terre puisque c'est lui qui procède (depuis 1963) aux répartitions des terrains après expropriation en honorant le critère de l'intérêt supérieur de la collectivité nationale, c'est-à-dire dans le cadre du plan de développement économique" (Ley, 1970). Il a un contrôle total des transactions foncières de la ville et de sa périphérie et peut ainsi faciliter tel ou tel type de promotion foncière et immobilière. On sait qu'à la Riviéra, les terrains urbains équipés n'ont pas été vendus plus de 1 500 F CFA/m² par la SETU (7), alors que les loyers peuvent atteindre 400 à 500 000 F CFA pour un appartement de 4 à 5 pièces.

La rente foncière ainsi constituée est énorme. Il n'est pas inutile de préciser que la plupart des appartements étant sous un régime de "baux administratifs", les loyers sont versés par l'Etat. Le cas de la Riviéra illustre bien la façon dont une bourgeoisie foncière urbaine a pu se constituer rapidement grâce à sa proximité du pouvoir.

Cependant, en matière de fixation des prix des terrains équipés, les Pouvoirs Publics sont à l'origine d'une plus grande source d'inégalité. Car les prix uniformes pratiqués par la SETU permettent la réalisation d'énormes plus-values foncières dans les quartiers de standing élevé.

En effet, le prix au mètre carré des terrains équipés par la SETU est fixé en fonction du coût global des équipements, en divisant pour une même tranche la totalité des surfaces équipées (sans tenir compte de la qualité différentielle des équipements) par le coût total de l'opération. Le prix de base au mètre carré des terrains équipés est le même quels que soient le niveau de l'équipement, le type d'habitat ou le quartier. En 1983, les terrains équipés à la Riviera et au Banco sont vendus au même prix de base (1500 F le m²) seule la taille des lots varie.

Ainsi, les terrains d'une même tranche, qu'ils soient destinés à accueillir des L.E.M. à Koumassi ou des villas de luxe à Riviera, sont vendus au même prix par la SETU. Le Ministère de la Construction et de l'Urbanisme n'autorisant pas la péréquation entre les différentes opérations, cela revient à faire payer aux

plus pauvres des équipements dont ils ne bénéficieront pas et à favoriser la réalisation d'énormes plus-values foncières dans certains quartiers destinés par là même à devenir des quartiers de luxe.

3 1 3 Investissements privés dans l'immobilier et naissance d'une bourgeoisie autonome

Cependant, au cours de la période 1975-1981, la participation ivoirienne se développe dans le secteur immobilier sous la forme de co-financement des investissements, pour les trois quarts étrangers et pour un quart ivoirien. Sur la place, la plupart des sociétés civiles immobilières au financement mixte sont franco-ivoiriennes. En 1975, 14 % des entreprises ont un financement mixte, contre 20 % en 1981. Entre ces deux dates, ce secteur s'est considérablement développé.

L'immobilier apparaît donc comme un secteur refuge d'investissement préférentiel en période de crise. Sa croissance s'explique aussi par celle de la population urbaine (11 % par an) et par un certain renoncement de l'Etat en matière de logement social.

Ce changement nous intéresse dans la mesure où il bouleverse la production et le marché urbain. Rappelons qu'en 1980, 14 % seulement des logements occupés correspondaient au parc privé. A la même date cependant, le privé contrôlait déjà 42 % des logements mis en chantier et 55 % des appartements.

Il aurait été très intéressant d'établir quelques statistiques concernant ces sociétés (nombre, progression, types de logements, capital), mais nos tentatives auprès des notaires de la place ont été vaines. Seules les plus importantes, qui figurent au Plan Comptable ivoirien, ont pu être étudiées.

Mais l'aspect le plus intéressant (du point de vue de cette analyse) ne sera pas perçu, car les bilans comptables ne mentionnent ni la localisation des opérations, ni le type de promotion réalisée (à caractère social ou de standing), éléments qui figurent toujours sur les actes notariés. Les S.C.I. inscrites au Plan Comptable Ivoirien sont de plus en plus nombreuses depuis 1975.

C'est une preuve de la rentabilité des investissements dans l'immobilier, qui devient un secteur attractif.

3 2 STRATEGIES POPULAIRES

L'existence de ces stratégies populaires prouve que la crise du logement dans l'ex-capitale est grande, mais aussi que les secteurs fonciers et immobiliers sont bien perçus par les couches modestes comme un placement rentable. Ce comportement n'est sans doute pas récent car les anciens immigrés voltaïques installés à Poto-Poto ont aujourd'hui des concessions d'une cinquantaine de personnes parfois) dont ils réclament la propriété et sur lesquelles ils perçoivent des loyers. Cependant la propension à la spéculation illégale s'est accrue avec l'agglomération. C'est surtout dans les quartiers périphériques moins contrôlés par l'Etat qu'elle s'est développée, et dans les secteurs marginaux difficiles à urbaniser (cordon littoral, marécages, ravins) toujours loin des espaces convoités par le secteur privé capitaliste.

Nous renverrons pour l'essentiel de la description aux articles de Ph. CAZAMAJOR et surtout de Ph; HAERINGER (8).

3 2 1 Profil de squatters aisés

Malgré l'indigence extrême des données, il semble que l'on puisse affirmer qu'une part importante de la population citadine relativement aisée, alimente ce type d'habitat à Abidjan. Plusieurs éléments nous permettent d'avancer cette hypothèse :

- l'importance de l'habitat spontané de qualité à Abobo
- le nombre de citadins propriétaires à Avocatier (quartier spontané au Nord d'Abobo)

Une enquête effectuée par un chercheur de l'ORSTOM (CAZAMAJOR P., 1982) avant la destruction d'Avocatier en 1980, a permis de définir le profil de l'habitant. Sur 40 chefs de ménage enquêtés, 26 étaient locataires et 14 propriétaires, l'âge moyen étant respectivement de 28 ans et de 40 ans. Salariés, quelques uns possédaient même des qualifications techniques ; les rétributions mensuelles montrent qu'il ne s'agit pas des gens les plus défavorisés de la société urbaine.

Rétributions mensuelles dans l'habitat spontané à Avocatier en 1980

Rétributions mensuelles	Propriétaires	Locataires
- de 40 000 F CFA	28 %	33 %
- de 70 000 F CFA	35 %	58 %
70 000 F CFA et plus	36 %	9 %
	} 63 %	} 91 %

La date d'arrivée à Abidjan permet de constater par ailleurs qu'il n'y a parmi eux aucun immigrant de fraîche date. Les locataires ont une expérience de la ville qui se situe entre 3 ans minimum et 17 ans maximum, les propriétaires entre 20 et 30 ans.

Avocatier a joué, à l'instar d'autres quartiers d'Abobo qui l'ont précédé un rôle différent de celui, plus

habituel, de refuge pour les immigrés. Il apporte la preuve que l'habitat spontané est une solution au problème de logement rencontré dans la ville par les salariés, et un moyen pour ceux qui disposent d'un minimum d'argent et d'expérience urbaine, d'accéder à la propriété.

Ce phénomène existe aussi à Dakar où selon Marc Vernière, les ruraux qui affluent vers la capitale (Wolofs, Toucouleurs, Sérères, Diolas...) trouvent d'abord refuge dans les bidonvilles intra muros puis les plus chanceux cherchent à devenir propriétaires d'une parcelle à Pikine irrégulier (Vernière 1973).

Quelle est la part de salariés logés dans ce type d'habitat, comment varie-t-elle selon les quartiers ? Faute de données, il n'est pas possible de répondre à ces questions. Mais ces premiers éléments montrent que l'habitat spontané en périphérie paraît enviable à certains, et surtout qu'il est trop réductionniste d'assimiler tous les squatters à des immigrés ou à des pauvres.

L'affaire d'Avocatier illustre un conflit d'intérêt entre l'Etat et les couches populaires autour de l'occupation du sol urbain. Il tient à faire respecter ses plans et à garder l'initiative sur les terrains à lotir.

Ainsi cette opération apparaît-elle comme une épreuve de force l'opposant aux couches populaires ivoiriennes.

Au-delà de l'échec qu'est le dénouement de cette aventure urbaine, puisqu'elle se solde selon la presse par une perte de 1 050 logements (300 parcelles) correspondant à 5 000 personnes sinistrées, il faut aussi souligner l'importance des pertes difficiles à chiffrer qui correspondent à la promotion foncière et immobilière anéantie.

2 3 2 Stratégies des Attiés face aux Ebriés

Ph. HAERINGER distingue la stratégie purement spéculative des Ebriés de celle, communautaire et familiale, des Attiés. En fait, ces différents types de stratégies foncières populaires que l'on rencontre dans d'autres villes du Tiers-Monde (Dakar, Yaoundé) n'ont qu'une très faible importance à Abidjan, à cause du contrôle des pouvoirs publics et de l'absence de concentrations ethniques au sein de la ville. Il n'y a pas de véritables rivalités ethniques pour l'accès au sol ailleurs qu'à la périphérie nord entre Attiés et Ebriés.

Ph. HAERINGER relate l'histoire d'une famille tout à fait représentative d'une stratégie foncière de conservation du groupe (9). D'après l'auteur : "ces groupuscules Attiés hôtes des Ebriés depuis un siècle, mal connus de l'Administration, pouvaient craindre, à juste titre que leurs modestes terroirs soient ignorés et laminés par la formidable poussée urbaine... mais peut-être aussi d'être contestés par la communauté Ebrié à l'heure des grands marchandages". C'est ce qui les a poussés à réaliser une promotion foncière sur les terres achetées aux Ebriés, au quartier Ayébi avant 1975, puis à Avocatier.

Cependant, les ventes des propriétaires Attiés, à partir de 68-69, vont rallumer la querelle avec les Ebriés. Ceux-ci les accusent de vendre les terres qui leur ont été données (en fait vendues) par leurs parents. Ils réclament un tiers des lots en compensation. Les Attiés ont souvent été obligés d'accepter car aucun acte ne prouvait l'achat des terres, et les terres coutumières sont d'après le droit foncier déclarées inaliénables (cela n'empêche ni les rivalités ethniques, ni les rapports d'exploitation d'exister autour de leur appropriation illégale).

Force est donc de constater qu'à Abidjan, l'initiative privée populaire dans la création de la ville est fort modeste. C'est le résultat d'une politique urbaine très dirigiste, qui a pour conséquence une marginalisation de l'habitat spontané, plus forte que dans d'autres capitales. C'est le prix que certains ont dû payer pour qu'Abidjan devienne la "perle des lagunes".

Les pouvoirs publics désirant promouvoir un urbanisme de qualité à l'occidentale, étouffent toutes les possibilités d'expression urbaine populaire, qui ne peuvent trouver de satisfaction que dans des situations illégales et/ou des espaces très marginaux. Avec l'affaire d'Avocatier, c'est le désir des Ivoiriens modestes d'accéder à la propriété qui a été refoulé, mais ce désir est aussi celui de nombreux immigrants qui s'installent à Koumassi, à Marcory Poto-Poto ou à Port-Bouet. Car les stratégies foncières populaires sont variées. Entre ceux qui ont le désir et les moyens d'accéder à la propriété et ceux qui ont un besoin impérieux de trouver un toit, de nombreux cas de figures intermédiaires se rencontrent.

Les stratégies foncières du secteur capitaliste sont toutes mues par le même objectif : réaliser un placement ou un investissement rentable. Ici, l'accès au sol se pose plus souvent en terme de nécessité vitale. Pour 90 % des immigrants étrangers ou ivoiriens, il faut trouver un toit. Ce qui explique que

l'hébergement gratuit et la location soient si répandus (+ 75 % de la population est locataire de son logement en 1980) dans l'habitat évolutif. Les hébergés et les locataires à la merci de leur logeur dans l'habitat spontané, sont dans une situation des plus précaires ; celle-ci varie cependant en fonction de leur revenu et du lien de parenté existant, ou non, avec lui. Les propriétaires-logeurs ont une position solide mais leur rente illégale vivra jusqu'au jour où l'Etat ayant décidé de raser le quartier, leurs investissements s'en iront en fumée.

3 2 3 Concessions aux catégories de revenus moyens : vers une reconnaissance des classes moyennes

Une partie des couches modestes de la ville (ivoiriens surtout) dispose de l'épargne suffisante pour prendre en charge son logement. Après des années d'hésitation, l'Administration semble en prendre conscience.

Par ailleurs, les pouvoirs publics ne peuvent pas laisser s'accroître une tension sociale qui résulte de la demande grandissante de logements, d'autant que les demandeurs sont surtout des ivoiriens.

Le journal *Fraternité Matin* du 17 novembre 1982, rapportait les propos suivants du Directeur central de l'urbanisme : "La pression foncière devenant de plus en plus forte et pouvant à la longue entraîner des troubles sociaux, le Gouvernement a pris de nouvelles décisions (en matière de politique de l'habitat), en essayant de concilier les besoins de la population avec ses moyens financiers". Car il y a en effet 50 000 demandes de terrain déposées auprès de la S.E.T.U. et des sociétés immobilières d'Etat en 1980, 40 000 portent sur le logement économique. En fait, il faudrait mettre chaque année 3 000 hectares de terrain à la disposition de la population pour stopper la pression foncière.

Ainsi, après trois ans d'arrêt des programmes de logements sociaux, l'Etat a annoncé en novembre 1982, une reprise de la construction sous une forme qui laissera plus d'initiative aux couches modestes.

Cela s'est traduit concrètement par une opération de 1 000 hectares lancée dès décembre 1982. Les terrains situés au "kilomètre 18" de la route d'Anyama et sur la route de Bingerville au-delà d'Akouédo, étaient vierges et régis par le droit coutumier, donc immédiatement accessibles. Cette opération permettra de satisfaire plusieurs milliers de familles auxquelles seront attribuées des parcelles.

Les équipements seront réduits au minimum : voirie principale, eau, électricité. L'épargne individuelle trouvera donc là à s'investir en toute légalité. Mais l'Etat contrôle la promotion foncière. Par ailleurs, la promotion immobilière privée est limitée à la production de l'habitation. Il y a donc peu de possibilités d'investissement pour le petit épargnant, c'est peut-être ce qui explique l'énorme succès des sociétés civiles immobilières.

Quels acquéreurs ces terrains, loin du centre-ville et des autres quartiers, trouveront-ils ? On aboutit une fois encore à une forme de marginalisation. La croissance spatiale d'une ville comme Abidjan peut-elle se concevoir autrement ?

Le financement de l'acquisition des terrains et de la construction est assuré par les diverses banques locales (B.C.C.I. - S.G.B.C.I.). Une gamme de prêts à moyen terme proposée depuis 1982 aux couches moyennes devrait permettre de développer l'accès à la propriété.

Mais pour plusieurs raisons, ces catégories de population préfèrent se tourner vers l'habitat illégal : leur faible solvabilité, le poids du système juridique (difficultés d'obtention d'un prêt), la pénurie de terrains à lotir (50 000 demandes non satisfaites en 1982). Si l'Etat offre des terrains à lotir, les problèmes de solvabilité restent entiers.

Après l'achat du terrain, l'épargne familiale est le plus souvent engloutie. Pour financer son logement, l'Ivoirien moyen ne peut avoir recours aux prêts des banques car les conditions d'attribution exigent un revenu élevé et fixe, et la possession d'un titre foncier légal. Ces trois conditions sont rarement réunies.

La création de ce système de crédit en 1982 permettra-t-elle à une partie modeste de la population, rendue solvable, d'acheter légalement des lots, de les construire plus vite et mieux ?

NOTES

(1) (P. Vennetier, 1976)

(2) "Chaque représentation individuelle est unique, une partie de son contenu n'est que rarement, ou jamais, communiquée et pourtant elle rejoint l'image collective, qui, suivant l'environnement est plus ou moins contraignante". K. Lynch "The image of the city" Dunod, Paris 1960.

(3) SEMA Etude socio-économique de la zone urbaine d'ABIDJAN 1962, SEMA CASHA PARIS 1968. (2) E. P. R. 1978-1979

(4) Les Bétés sont très nombreux dans la fonction publique et considérés comme les intellectuels ivoiriens. A plusieurs reprises, l'Etat baoulé s'est heurté à leurs exigences (troubles universitaires de février 1982 et d'avril 1983 dont deux intellectuels bétés furent rendus responsables.

(5) In Promotion foncière et Stratification résidentielle à la périphérie des métropoles de l'Amérique Andine tropicale, J.P. DELER 1977 - CEGET CNRS.

(6) Pour prendre possession de force des terrains coutumiers, l'administration utilise l'article 1er, 4ème alinéa, du Décret du 15 Novembre 1935 qui stipule que "l'occupation de la partie de ces terres qui serait nécessaire à l'Administration pour la création ou l'agrandissement de centres urbains ou pour des constructions et aménagements d'intérêt général peut être prononcée". Elle peut avoir lieu pour tout motif d'intérêt général ce qui est un concept bien plus large que celui d'"utilité publique" et laisse à l'Administration une plus grande liberté d'action (A. Ley, 1970).

(7) Société d'Equipement des Terrains Urbains. Créée en 1971. Elle n'a pas de politique propre : c'est un outil au service de l'Etat par l'intermédiaire du Ministère de la Construction et de l'Urbanisme. Avant sa création, les travaux d'équipement étaient réalisés par l'Etat. Aujourd'hui, l'Etat ne participe pas à son financement, la SETU mobilise les ressources des sociétés immobilières et des investisseurs.

(8) L'essentiel des informations concernant les stratégies populaires est résumé dans "stratégies privées d'occupation de l'espace en milieu urbain et péri-urbain", Ph. HAERNGER" in Enjeux fonciers en Afrique Noire, ed. ORSTOM-Karthala, 1983.

(9) "L'initiative la plus spectaculaire est celle d'une famille de Nguessankoi qui donna son nom au quartier Ayébi. Elle fut en effet la cheville ouvrière de ce lotissement au coeur duquel elle s'installa, s'y réservant quarante-quatre lots sur lesquels furent simultanément mises en chantier quarante quatre villas jumelles d'une conception originale, mais qui ne s'élèvent guère qu'au rythme d'une rangée de briques par an, le seul salaire confortable dont dispose la famille ne permettant pas d'en faire plus. La passion créative du jeune chef de famille Ayébi, géomètre de métier, se manifeste encore par des rues complantées de palmiers et surtout par une école primaire de bonnes dimensions qu'ils sut mettre en place très tôt et qui fut certainement un bon facteur de développement pour ce quartier à l'origine très isolé", Ph. HAERINGER, in Enjeux du foncier en Afrique Noire, ORSTOM-Karthala, 1982

REFERENCES UTILISEES

- AMIN S., Le développement du capitalisme en Côte d'Ivoire, Ed. de Minuit, Paris, 1971.
- ARMAND M., Abidjan : structures urbaines et différenciations sociales. Thèse de 3^{me} cycle, Aix en Provence, mars 1984.
- BALANDIER G., "Problèmes des classes sociales en Afrique Noire", Cahiers internationaux de sociologie, n° 6, 1966.
- BAULINJ., La politique intérieure d'Houphouët-Boigny, Eurafor Press, Paris, 1982
- CAZAMAYOR P., Avocatier quartier spontané d'Abidjan, ORSTOM-Petit-Bassam, Abidjan, 1981.
- FAURE Y.A. et MEDARD J.F. (études réunies), Etat et bourgeoisie en Côte d'Ivoire, Karthala, Paris, 1982.
- LEY A. Le régime domanial et foncier et le développement économique de la Côte d'Ivoire, Thèse, Editions Pichon et Durand Auzias, Paris, 1970.
- LYNCH K., The image of the city, Dunod, Paris, 1960
- HAERINGER Ph., Le problème de l'habitat à Abidjan, ORSTOM-Petit Bassam, Abidjan, 1974
- HAERINGER Ph., "Quitte ou double. Les chances de l'agglomération abidjanaise", Revue urbanisme, n° 111-112, Paris, 1969.
- HAERINGER Ph., "Stratégies populaires pour l'accès au sol dans la ville africaine. Une grande partie de dés dans la banlieue d'Abidjan (ou l'impossible débat avec l'Etat)" in Enjeux fonciers en Afrique Noire, Karthala, 1982.
- VERNIERE M., "Pikine, ville nouvelle de Dakar, un cas de pseudo-urbanisation", Espace géographique, n° 2, 1973.
- VENNETIER P., Les villes d'Afrique tropicale, Masson, Paris, 1976.

MISE AU POINT

Au nom du groupe je remercie Myriam Armand d'avoir bien voulu se livrer à cet exercice -pas du tout facile- de repérage des clivages socio-spatiaux dans cette bonne ville d'Abidjan, et cela en s'efforçant de regarder au-delà de l'évidence des formes. Malheureusement pour elle, je suis moi-même un vieil abidjanais et, sur un sujet aussi délicat -comme elle le dit- il n'est pas étonnant que je sois en désaccord avec certaines propositions de son analyse. Mais je me contenterai, ici, de réagir à un seul passage, m'y sentant d'autant plus autorisé que M. A. y utilise l'une de mes publications.

Dans son paragraphe 322, M.A. affirme à deux reprises que "les stratégies foncières populaires" ou "l'initiative privée populaire dans la création de la ville" sont de très faible importance.

Elle n'a raison de le dire qu'en considération du fait que -sauf exception- l'Etat se réserve en droit l'initiative de l'acte de lotissement. Mais en face de cette position, confortée par une grande présence, sur le terrain, de l'urbanisme étatique, les revendications et les pratiques des ayant-droit coutumiers développent tout de même une très puissante dynamique. Celle-ci ne rend d'ailleurs pas compte à elle seule de toutes les "stratégies foncières populaires". Une part importante de l'urbanisation spontanée -qui au total assume tout de même plus de 25% des besoins de logement- obéit à d'autres pulsions.

Mais pour en rester sur le terrain abordé par M.A. dans le passage incriminé, à savoir l'initiative des communautés villageoises coutumières, il est surprenant que M.A. lui trouve une si faible amplitude. La banlieue nord dont elle parle (Abobo) est presque toute entière le produit de cette initiative, et elle abrite aujourd'hui plus d'un demi-million d'habitants! Les banlieues est et ouest, davantage prises en charge par l'Etat, n'y ont pas échappé non plus.

La lutte de vitesse qui oppose les deux forces (Etat et communautés coutumières) déborde d'ailleurs, pour une part, le clivage légal/illégal. Elle s'exerce en effet aussi, fort heureusement, sur le terrain de la négociation. C'est ainsi que chacune des nombreuses communautés villageoises qui se sont fait rejoindre par l'agglomération abidjanaise a obtenu de lotir en toute légalité un toujours très vaste périmètre de sauvegarde. Et ces périmètres participent aussi, en dépit de leur statut communautaire, à l'offre foncière urbaine, notamment par le biais de l'emphytéose.

Tout cela étant dit, il reste, c'est vrai, que l'Etat ivoirien exerce une maîtrise peu commune sur le sol urbain ou péri-urbain, et que les formes les plus classiques de la spéculation foncière sont plus ou moins absentes du scénario abidjanais.

Ph. H.

**CROISSANCE URBAINE ET POLITIQUES FONCIERES
ETUDE COMPAREE D'ABIDJAN ET DE MEXICO**

Martha SCHTEINGART

AVERTISSEMENT

Cet essai de Martha Schteingart est une esquisse effectuée à l'issue d'un court séjour à Abidjan. Il va de soi qu'aux yeux de qui connaît intimement ce terrain, un petit nombre de confusions -souvent dues à un problème de vocabulaire- se sont glissées sous la plume de M.S. et qu'elles conduisent parfois à des interprétations erronées ou contestables. Mais il faut saluer l'intelligence de cette tentative faite directement en français -ce qui est fort courtois de la part d'une hispanophone- et qui jette un pont entre deux rives si différentes de l'Atlantique.

Pour ne pas alourdir ce dossier par trop de littérature "abidjanaise", nous ne reproduisons pas ici un long préliminaire de M.S. sur les antécédents historiques et le cadre général du développement ivoirien, censés connus de nous mais non des mexicains auxquels elle s'adresse aussi. Mais nous tenons à souligner l'importance que M.S. attribue à cette toile de fond pour la compréhension des politiques foncières.

Pour la même raison de non encombrement, nous ne reproduisons pas ici ma propre étude sur "Vingt-cinq ans de politique urbaine à Abidjan" qui fut diffusée dans le groupe en son temps et partiellement publiée dans "Politiques africaines", n°17 (deuxième partie à paraître dans cette même revue).

Ph. H.

A. LE CAS D'ABIDJAN

1. Cadre juridique et pratiques sociales

A l'arrivée des Français, la terre en Afrique était caractérisée par la propriété collective et inaliénable (par familles et tribus). Les natifs se trouvaient dans une phase de développement économique où la propriété individuelle du sol qui implique le droit propre et héréditaire de disposition et de vente commençait à peine à voir le jour. L'évolution n'était pas la même dans toute l'Afrique Occidentale et certaines régions étaient plus avancées que d'autres en ce qui concerne la propriété privée, mais l'idée de collectivité dominait.

Les peuples voisins et la tribu entière exerçaient même sur les terrains non occupés un droit qui prenait la forme soit d'une utilisation commune, soit d'une réserve au profit d'un chef qui représentait une communauté. Ainsi, comme nous l'avons déjà signalé, les colonisateurs rencontrèrent de grandes difficultés dans l'utilisation des terres.

Les règles non écrites qui régissaient les formes d'application, d'utilisation et de transmission des terrains entre les indigènes ont constitué le "droit coutumier", terme précolonial qui, dans une certaine mesure, a été inventé par les colonisateurs. La caractérisation de ce type de propriété qui met l'accent sur l'existence de droits temporaires et relatifs sur le sol a justement permis au pouvoir colonial de s'emparer des terres dont il avait besoin pour développer de nouvelles activités et mettre en valeur le territoire. La définition de propriété collective opposée au concept de propriété privée, individuelle, absolue et exclusive fut utilisée pour décréter que, par annexion et conquête, l'Etat colonial pouvait hériter de cette propriété à la place des chefs de tribu. Ainsi, on a cherché une législation qui permettrait au pouvoir colonial, au lieu du chef, de mettre à la disposition des particuliers les terrains dont ils auraient besoin. On a, alors, défini le terme précolonial comme une caricature du droit du sol autochtone pour privilégier les institutions coloniales (1).

En 1906, l'Administration française a approuvé l'Acte Torrens qui s'inspirait de la législation australienne et régissait l'utilisation de la terre dans ses colonies africaines. Le même Acte fixe le régime de l'immatriculation qui permet d'utiliser une méthode rapide pour déterminer un droit de propriété privée. La demande de propriété sur un terrain est transmise aux éventuels opposants (en général les propriétaires coutumiers) et les oppositions doivent se manifester dans les trois mois qui suivent ; en l'absence de

litiges, on transfère la propriété et le terrain est inscrit sur un registre au nom de l'Etat qui, pour contrôler l'utilisation de ce dernier, s'interpose entre les natifs et l'acquéreur.

Quant aux terrains appartenant à l'Etat, on fait la distinction entre propriété publique et privée. Cette dernière pose de nombreux problèmes et a provoqué de violents conflits entre les propriétaires coutumiers et l'Etat. Bien qu'on ait, face aux pressions et aux revendications des natifs, approuvé ensuite quelques dispositions légales qui ont essayé de limiter le pouvoir de l'Etat sur les terres libres (2), on a commis de nombreux abus et spolié les propriétaires coutumiers.

Dans le milieu urbain, l'organisation de l'espace s'est fondée sur l'expropriation des communautés de natifs pour raison d'utilité publique, on a ensuite immatriculé les terrains au nom de l'Etat qui a l'initiative en matière de lots. La propriété privée se constitue en divisant les titres de propriété publique au bénéfice des particuliers. Les lots sont attribués sous forme de concession provisoire jusqu'à ce que leur utilisation et mise en valeur conformément à certaines normes établies permettent de les transformer en concession définitive. Si, au bout de deux ans, la mise en valeur n'est pas effectuée, le terrain peut être repris par l'Etat. Les règles d'utilisation du sol figurent dans un plan d'extension de la ville et concernent les utilisations, les hauteurs d'édifices, la qualité de la construction, etc.

Etant donné que le régime des concessions nécessitait un processus légal et administratif très long ainsi qu'une mise en valeur du sol qui, en fait, était très onéreuse pour les natifs, on a établi en 1909 le "permis d'habiter" pour ces secteurs ; celui-ci consiste en un simple droit d'utilisation accordé gratuitement sans aucune contrainte concernant une éventuelle construction. Ce permis a subi quelques modifications qui favorisaient les utilisateurs, puis il a été abandonné apparemment parce qu'il encourageait les logements insalubres et se prêtait à la spéculation. Il s'est agi de transformer ces permis en concessions provisoires, mais les résultats furent assez limités (3).

On peut déduire de ce qui précède que l'Etat a exercé une grande influence sur l'utilisation de la terre depuis l'époque coloniale. Ceci a impliqué, en réalité, que les natifs ont été spoliés de leurs terrains traditionnels et d'autre part, qu'un contrôle de la croissance urbaine s'est exercé par la création de lots et par la propriété privée et qu'il s'appliquait uniquement à ceux qui étaient à même de mettre en valeur le sol. Les natifs ne reçurent qu'un "permis d'habiter" précaire et ensuite ils n'en reçurent même plus.

"Plus que toute autre technique, l'immatriculation est destinée à assurer le passage de la matrice pré-capitaliste à la matrice capitaliste et à contrôler l'espace en préservant les capitaux investis dans les biens immobiliers". Toutes les transactions effectuées sur des terrains immatriculés sont régies par un droit européen de type libéral opposé au droit coutumier (4).

Après l'Indépendance, l'Etat Ivoirien a gardé, sans y apporter de grandes modifications, le cadre juridique qui régissait l'utilisation du sol urbain. Nous verrons comment celui-ci a été utilisé et ses conséquences sociales.

2. La croissance de la ville

En 1934, Abidjan est devenue la capitale de la Côte d'Ivoire, bien qu'elle ait été choisie en 1904 comme point de départ de la ligne de chemin de fer qui relie la Côte d'Ivoire à la Haute Volta (5).

Sa population actuelle avoisine 2' 000 000 d'habitants, soit environ 50 % de la population urbaine (correspondant à 44 villes de plus de 10 000 habitants) et presque 20 % de la population totale du pays (qui est évaluée à environ 10 millions d'habitants).

Comme on peut l'observer, la ville a connu un fort taux de croissance démographique en doublant sa population en moyenne tous les 7 ans.

La ville coloniale créée à partir du chemin de fer s'est développée surtout en tant que centre administratif de la Colonie. Du point de vue spatial, elle est formée du "plateau" où se concentraient les activités administratives et commerciales des européens ainsi que leur habitat et de deux quartiers populaires totalement séparés pour les natifs (Adjamé au Nord et Treichville au Sud). Ainsi, Abidjan reproduit la structure socio-spatiale des villes coloniales où tous les équipements étaient concentrés sur le "plateau", tandis que le manque d'infrastructures, l'entassement et la précarité dominaient dans les quartiers des natifs. Après la construction du canal de Vridi qui a permis de doter la ville du meilleur port en eau profonde du Golfe de Guinée, celle-ci a commencé à se développer considérablement en suivant la structure de base déterminée précédemment.

Avec l'indépendance et la mise en oeuvre des premiers programmes de logement réalisés par l'Etat, de nouveaux quartiers aux lotissements tant résidentiels qu'économiques se créent (Cocody, Marcory, Zone 4, Adjamé, Koumassi et Port Bouët). A partir de 1970, l'agglomération s'étend dans toutes les directions ; il y a lieu de mentionner surtout l'extension de Abobo-Gare, au nord, c'est un développement spontané qui en a fait la zone la plus étendue de la ville ; à l'ouest Yopougon où l'Etat a réalisé un important programme de lotissements économiques, à l'est "Deux-Plateaux" et Riviera où on a réalisé des lotissements résidentiels pour des groupes plus aisés ; au sud Port Bouët où on trouve un autre programme de lotissements économiques en plus d'une vaste zone d'habitat spontané près du littoral (6).

La formation de ces quartiers où l'action de l'Etat a évidemment une influence décisive a impliqué une nouvelle forme de division sociale de l'espace, différente de celle de l'époque coloniale. Celle-ci reflète la nouvelle structure sociale urbaine caractérisée par une classe dominante ivoirienne, des secteurs moyens incorporés aux nouvelles activités économiques urbaines et des pouvoirs publics et de vastes secteurs populaires où les immigrants d'autres pays africains ont la plus mauvaise part. La population européenne à laquelle nous avons fait allusion réside dans les meilleurs quartiers où habitent également les Ivoiriens appartenant à l'élite. Nous avons mentionné plus haut des grands courants migratoires provenant d'autres pays d'Afrique occidentale qui arrivent en Côte d'Ivoire. Une partie importante de ces immigrants se dirigent vers Abidjan et ils représentaient avec les migrants ivoiriens d'autres régions du pays 40 % de la population d'Abidjan en 1975.

Pour avoir une idée plus précise des caractéristiques sociales de la ville, nous nous référons à sa structure professionnelle basée sur les données fournies par le Recensement Général des Activités réalisé en 1976 (Ministère du Plan). Selon ce recensement, 24,7 % de la population totale de la ville travaillaient. Les grands secteurs industriels (construction, transport, communications, commerce et industrie) fournissaient 33 % des emplois dont seulement 27 770 emplois industriels. La fonction publique fournissait 11 % des emplois, les entreprises moyennes et petites (commerciales, artisanales et de service) 17 %, les activités sur les marchés 13,5 %, les activités réalisées dans la rue 8,5 % et le service domestique 11 %. Ces données montrent clairement que c'est une société où existe une grande masse "informelle" aux revenus très limités et aux emplois industriels peu nombreux.

Il n'existe pas de données plus récentes, mais il est probable qu'avec la crise, le nombre de chômeurs ou de sous-employés ait considérablement augmenté. Les activités de la population et leurs revenus sont à la base des grandes différences de consommation que l'on observe dans la ville et particulièrement dans l'habitat que nous allons étudier.

3. Les politiques foncières et immobilières de l'Etat

La création de logements par l'Etat n'a jamais été prépondérante dans ce que nous pouvons appeler la ville légale. Cependant, elle fut relativement importante dans les années 1970 par rapport à la période actuelle où elle est considérablement limitée par la crise.

Ces lotissements peuvent être de deux types : résidentiel (de luxe et moyen) et économique. Les premiers s'adressent essentiellement aux employés et fonctionnaires de l'Etat (y compris les techniciens européens) ; 1 500 lotissements de ce type ont été construits par an entre 1973 et 1977. Ces lotissements individuels ou collectifs offrent de nombreux services et leur construction est solide ; ils se trouvent dans les quartiers résidentiels qui sont les mieux équipés (Cocody, Riviera, Marcory, etc.). Durant la même période, environ 5 000 lotissements économiques ont été construits chaque année dans les secteurs moyens. Leur construction est de qualité moyenne ainsi que les services qu'ils offrent et certains se sont détériorés assez rapidement.

Parmi les créations de lotissements légaux, on trouve le lotissement progressif financé par les utilisateurs. Dans ce cas, l'intervention de l'Etat se limite à la concession de terrains dotés d'une infrastructure de services. Entre 1973 et 1977, 13 550 lotissements de ce type furent créés chaque année, c'est le type de lotissement le plus traditionnel de la ville : "l'habitat en cour". En générale, une seule famille vivait dans ce type de lotissement, puis le processus de densification dû à la croissance urbaine a donné lieu à des transformations qui poussèrent plusieurs familles à habiter autour d'une cour. Ainsi, l'habitat a eu tendance à se dégrader et il est devenu locatif.

L'Etat a axé sa politique sur une augmentation annuelle des lotissements légaux de 30 % dont il a financé plus de 50 % sous forme de terrains équipés et de prêts alloués aux Sociétés Immobilières. Dans les lotissements de type résidentiel, le nombre de familles logées gratuitement ou par l'employeur dépassait 50 %.

Ainsi, une part importante de l'épargne des familles aux revenus élevés et la presque totalité du crédit disponible se sont concentrés sur un secteur qui représentait moins de 10 % des familles à loger.

Les lotissements économiques aidés par l'Etat sont loués et bénéficient d'une forte subvention : de ce fait, les loyers sont gelés. Ils s'adressent à 20 % des familles à loger qui ne peuvent être que des ressortissants du pays (7).

Les données présentées ici montrent une politique du logement basée sur l'attention portée à une minorité de la société à laquelle on a consacré beaucoup d'argent à une époque de prospérité qui ne dura pas longtemps.

L'autre facette de cette réalité est la prolifération de quartiers appelés "spontanés" où les terrains sont achetés illégalement (car ils sont inaliénables) en payant de fortes sommes aux propriétaires coutumiers du sol péri-urbain relevant du droit coutumier. Les lotissements sont parfois construits par ces propriétaires coutumiers (surtout lors de la première phase de construction de ces quartiers) et dans d'autres cas, les utilisateurs construisent des lotissements très précaires. Le manque de services et les mauvaises conditions sanitaires dominant dans ces lotissements. Les pouvoirs publics ont, en général, harcelé les quartiers "spontanés" en partie parce que ces derniers ne "doivent" pas exister dans une ville moderne (symbole de progrès) et également parce que l'Etat veut être le seul à décider de la croissance urbaine. Un grand nombre de ces quartiers furent détruits dès leur apparition, quelques uns le furent un peu plus tard et d'autres ont réussi à subsister, puisque, grâce à leur rapide développement, ils se sont imposés dans la structure urbaine (tel que Abobo-Gare mentionné plus haut). Bien qu'environ 25 % de la population y habitent (pourcentage qui continue à augmenter en raison de la crise), les pouvoirs publics ont essayé de nier leur existence ; ils n'ont rien fait pour les améliorer et ils n'ont pas non plus offert aux nombreuses couches sociales qui les habitent (en général des ouvriers peu qualifiés, des petits commerçants et artisans d'origine étrangère) d'autres possibilités de se loger en ville (8).

Outre la situation du logement et le manque de services minimums, la mauvaise alimentation et les conditions sanitaires désastreuses touchent considérablement la population. On a calculé que dans ces quartiers, la mortalité infantile est plus élevée que dans le milieu rural et que la probabilité de mourir pour les enfants entre 1 et 4 ans est 15 fois plus élevée que dans les lotissements de type résidentiel. Ainsi, les

enfants des classes les plus pauvres connaîtront des taux de mortalité analogues à ceux observés en Europe au début du XIXe siècle. (9).

Récemment, la Banque Mondiale est intervenue en proposant quelques programmes d'amélioration des conditions de vie dans ces quartiers, mais ces actions sont infimes par rapport aux énormes besoins de la population la plus pauvre.

Nous avons alors constaté que la transformation de la terre rurale à des fins urbaines s'effectue grâce à l'intervention de l'Etat par le régime de la concession et de l'immatriculation, mais en principe, elle ne se réalise que pour les couches de la population qui sont à même de mettre en valeur le sol ou qui constituent la clientèle des pouvoirs publics.

Pour les autres habitants, il y a les achats illégaux effectués auprès des propriétaires coutumiers du sol péri-urbain. Cependant, étant donné que les organismes publics compétents ne peuvent faire face à toutes les demandes de terrains (il en existe de nos jours plus de 20 000 qui n'ont pas été satisfaites) en raison des limites économiques, administratives et même politiques (difficultés d'arriver à des accords avec certains propriétaires de terrains relevant du droit coutumier, par exemple), de nombreux habitants qui seraient à même de mettre en valeur les terrains conformément aux normes établies effectuent également des achats illégaux.

C'est-à-dire que le secteur illégal se développe de plus en plus car il englobe tous ceux qui, sans appartenir aux couches les moins favorisées économiquement, ne peuvent pas non plus obtenir de concession de l'Etat ; ainsi, celui-ci peut de moins en moins intervenir dans la croissance urbaine, quoique légalement toute expansion et création de nouveaux espaces doivent être contrôlées par lui.

Dans la *ville légale*, une part importante des terrains construits appartient à l'Etat, surtout dans ces quartiers de lotissements économiques qui sont créés par le secteur public pour être loués (tels que

Port-Bouët, Vridi, Yopougon) et qui ont suffisamment de poids dans l'espace urbain. D'autre part, bien que le système de l'immatriculation et la concession aient eu pour objet de créer un marché capitaliste du sol, il semble, au vu des informations fournies par les fonctionnaires responsables de l'utilisation du sol et de la planification urbaine qu'il n'y ait pas beaucoup de transactions privées notamment parce qu'assez fréquemment les terrains ne sont pas en pleine propriété et de ce fait, il n'y a pas de vente possible. Les procédures coûteuses qu'implique le passage à la pleine propriété ont souvent été un obstacle à cette transformation. Alors, le fait qu'une partie importante du sol urbanisé, dans la ville légale, continue à appartenir à l'Etat et la situation des concessions font qu'il n'existe pas dans ce cas de marché privé du sol comparable à celui des autres villes des pays capitalistes ; ceci est également lié à l'inexistence d'un secteur immobilier aux mains d'une bourgeoisie locale qui accumule les richesses en spéculant sur le sol et en créant des lotissements pour les couches moyennes et élevées de la population.

Il semblerait alors que les achats et ventes de terrains se réalisent dans le **secteur illégal** sans aucune participation de l'Etat et au profit des spéculateurs (petits commerçants, propriétaires coutumiers de terrains, etc.) qui s'enrichissent essentiellement avec les couches les plus pauvres (quoique pas exclusivement) qui ne trouvent pas de logement dans la ville contrôlée et développée par le pouvoir officiel.

La grande crise qui frappe actuellement le pays a obligé les pouvoirs publics à repenser leurs politiques surtout pour éviter les gaspillages et répartir plus rationnellement leurs maigres ressources. Ces remises en question peuvent signifier un changement d'attitude et une plus grande tolérance envers les quartiers illégaux et "spontanés".

B. LE CAS DE MEXICO (quelques comparaisons)

A première vue, il peut sembler insolite d'essayer de comparer deux cas si différents que ceux d'Abidjan et de Mexico. Cependant, notre objectif est très précis et, de cette façon, la comparaison prendrait tout son sens. Il s'agirait alors d'arriver à quelques conclusions comparatives qui aideraient à comprendre les effets que peut exercer sur la croissance urbaine l'existence dans la zone d'expansion urbaine de certaines formes collectives de propriété rurale en relevant surtout la fonction de l'Etat dans l'utilisation générale du sol urbain.

La comparaison de quelques traits particuliers analogues dans les contextes généraux différents peut aider à expliquer ce qu'on peut attendre de la participation de certains agents (privés ou publics) dans des situations changeantes et à repenser les perspectives d'avenir de chaque cas considéré.

Les différences entre Mexico et la Côte d'Ivoire sautent aux yeux si nous comparons leur extension géographique, leur population, leur développement industriel et les ressources naturelles les plus importantes (10), mais surtout si nous tenons compte des processus historiques qui ont conduit à l'organisation actuelle de ces sociétés. Mexico fut colonisé plus de 300 ans avant la Côte d'Ivoire et le pouvoir colonial est resté implanté beaucoup plus longtemps dans le premier cas que dans le second (300 ans au Mexique et moins de 100 ans en Côte d'Ivoire). Les différentes périodes où les pays se sont intégrés au système économique mondial contribuent à expliquer pourquoi les sociétés africaines ne furent pas aussi influencées et transformées par le pouvoir colonial que les territoires latino-américains. Alors, "le développement postérieur de ces pays a été déterminé par la période où le pouvoir colonial s'est installé et par sa durée, par les caractéristiques de l'économie mondiale au moment de leur intégration et par la façon dont les agents extérieurs se combinèrent à l'organisation sociale et économique particulière de la société indigène" (11).

Pour compléter ce panorama sommaire relatif aux processus historiques, il faudrait ajouter que l'indépendance officielle du Mexique date de plus d'un siècle et demi, tandis que celle de la Côte d'Ivoire date d'à peine 25 ans de sorte que son passé pré-colonial et colonial est plus vivant et a marqué avec beaucoup plus de force la société actuelle ainsi que l'urbanisation et la croissance spécifiques de sa capitale. Ceci apparaît dans l'affrontement beaucoup plus violent dans ce cas que dans celui du Mexique entre une société traditionnelle aux formes traditionnelles et aux pratiques coloniales d'appropriation et d'utilisation du sol et une société moderne caractérisée par un milieu urbain aux besoins nouveaux.

Malgré sa croissance irrégulière et combinée, le Mexique a une économie plus complexe et diversifiée caractérisée par un secteur moderne très évolué, un développement industriel beaucoup plus important et une société urbaine relativement moins hétérogène. Malgré ses importantes limites, le système politique mexicain est relativement plus représentatif des couches populaires dont les besoins sont, en quelque sorte, considérés dans les politiques sociales de l'Etat à une plus grande échelle que dans le cas présenté précédemment.

Croissance urbaine et politiques foncières

La croissance démographique accélérée de Mexico et son expansion ont débuté vers 1940 dans le cadre de l'industrialisation qui s'est concentrée sur cette ville qui était déjà, dès l'époque coloniale, le centre économique et politique le plus important de la région.

A cette époque, Mexico comptait 1 670 000 habitants. Aujourd'hui, c'est une des métropoles les plus peuplées du monde avec environ 17 millions d'habitants (population plus de 8 fois supérieure à celle d'Abidjan).

L'expansion de la tache urbaine a eu lieu dans une large mesure sur des terrains qui ne sont pas propriété privée, ce qui crée une situation particulière dans le contexte latino-américain et se rapproche davantage de la réalité africaine que nous avons décrite. Ces terrains non privés appartiennent à la communauté et les terrains communaux, bien que différents sous certains aspects des terres relevant du droit coutumier africain, ont en commun leur caractère collectif et inaliénable. Dans les deux cas, l'Etat doit exproprier les occupants de ces terres en leur allouant une indemnité pour que celles-ci soient intégrées à l'utilisation urbaine.

Mais, en Afrique, la propriété relevant du droit coutumier existait avant l'arrivée des colonisateurs et malgré les spoliations pratiquées par le pouvoir colonial, celle-ci a été respectée d'une certaine manière, ce qui ne fut pas le cas avec les propriétés des Aztèques à l'arrivée des Espagnols. Les différentes périodes et formes de colonisation dont nous avons parlé pourraient expliquer le traitement différent appliqué aux natifs et à leurs terres.

Cette situation liée aux caractéristiques différentielles des époques historiques déjà mentionnées font que les terres collectives au Mexique (surtout les terres communales) ont un rapport beaucoup plus indirect et lointain avec les communautés primitives que les terres collectives en Côte d'Ivoire.

Les terrains communaux observés au Mexique (bien qu'ils aient quelques similarités avec les "capulli" des Aztèques) furent en réalité attribués par la Couronne Espagnole aux peuples indigènes au XVI^e siècle. La Réforme Libérale du siècle dernier entraîna la division et la vente de nombre de ces terrains, mettant en doute la validité des titres détenus par les "comuneros".

Bien que la Révolution de 1910 et la législation qui en est résultée aient contribué à les reconnaître, nombre de ces terres ont été jusqu'à présent perdues, ou font l'objet d'un conflit spoliant les "comuneros" (12).

Les terrains "éjidiaux", en échange, furent créés par l'Etat mexicain à la suite de la Révolution dans le but de fournir aux paysans des terrains aptes à la production après un long processus de spoliation et d'accumulation des terres par un petit nombre de personnes. Ces terrains appartiennent à la nation, ils sont inaliénables et ne peuvent faire l'objet d'une expropriation qu'à des fins d'utilité publique et d'intérêt social. Ainsi la propriété communale ne donne aux paysans que l'usufruit découlant de la production du sol. Dans ce cas, nous nous trouvons face à un type de propriété collective qui n'est pas un restant de société traditionnelle et primitive, mais le résultat de luttes sociales apparues à un stade de développement du pays beaucoup plus récent.

Mais ces terres collectives ont coexisté de façon différente avec la propriété privée et il est probable que leur influence est moindre dans la croissance périphériques des villes que dans le cas africain. Malheureusement, nous ne disposons pas de l'information nécessaire à ce dernier cas et qui nous permettrait de confirmer cette hypothèse.

En outre, au Mexique, le cadre juridique né d'une situation révolutionnaire qui transforme ces terres à des fins urbaines présente logiquement d'importantes différences avec celui établi par le pouvoir colonial pour l'Afrique et dont nous avons déjà parlé. Au Mexique, la Loi sur la Réforme Agraire insiste sur l'utilisation de ces terres collectives à des fins d'utilité publique et d'intérêt social, ce qui suppose (malgré les imprécisions des concepts) que cette aide de la nation ne peut être utilisée pour des opérations favorisant les catégories sociales les plus solvables qui, d'une certaine façon, ont accès au marché capitaliste du sol ou qui peuvent acheter des terres périphériques privées.

Outre les contextes sociaux différents déjà mentionnés, l'Etat ivoirien doit toujours intervenir (conformément à la loi) dans la transformation de la terre rurale à des fins urbaines, qu'elle appartienne à des propriétaires coutumiers ou à des particuliers. Alors, cette situation contribue à ce que ne s'établissent pas de différences entre ce qui correspond à des secteurs plus privilégiés et ce qui doit être "d'intérêt social". Comme nous l'avons vu, en réalité, le pouvoir colonial est intervenu pour mettre ces terres à la disposition des européens et plus récemment, l'Etat ivoirien a agi de façon semblable (en utilisant le même cadre légal) en favorisant les couches sociales les mieux placées.

Cependant, les antécédents les plus favorables mentionnés dans le cas du Mexique n'ont pas empêché une utilisation de ces terres qui est en contradiction ouverte avec les principes émanant de la loi à un moment où les rapports de force dans la société avaient été favorables aux secteurs les plus défavorisés.

Ainsi, ultérieurement, au cours de la période 1940-1960, la croissance urbaine de Mexico (qui ne fut pas encore aussi importante qu'au cours des décennies postérieures) a empiété sur les terrains communaux "éjidiaux" qui furent, donc, davantage utilisés pour développer l'industrie ou pour installer des couches sociales aux revenus moyennement élevés et élevés que pour loger des groupes qui ne pouvaient obtenir légalement une parcelle de terrain (13).

D'autre part, en 1970, on estimait que 30 % de la population du District Fédéral résidaient dans un habitat illégal où la terre a fait l'objet d'une appropriation illégale et où dominent les logements de fortune et le manque d'équipements de base ; en 1975, ce pourcentage s'est élevé à 40 %. Une partie de ces lotissements se construisirent sur des terrains communaux et "éjidiaux", ce qui entraîna un changement par rapport à l'époque précédente, puisque ces terrains furent occupés par les couches populaires. L'utilisation de ces terrains par quelques ensembles immobiliers créés par l'Etat à partir de 1960 et surtout à partir des années 1970 (lorsque s'intensifie l'action des organismes immobiliers officiels) contribue également à ce que les terrains collectifs soient utilisés par les couches les plus défavorisées.

Cependant, dans les communes métropolitaines du Mexique, une part importante des terrains communaux (presque 40 %) a servi à l'implantation des couches les plus riches sous forme de morcellements spéculatifs ; ils constituèrent un nouveau secteur immobilier capitaliste qui a commencé à croître dans les années 1960.

Les différents types de transformation des terrains communaux et "éjidaux" à usage urbain sont liés à l'utilisation finale (pour quelle activité, pour quel secteur social) et aux agents et mécanismes d'intervention qui peuvent être légaux ou illégaux.

Ainsi, les mécanismes légaux qui ont permis ces transformations ont été les expropriations et (jusqu'en 1971) les échanges de terrains communaux ; les formes illégales incluent les invasions (peu communes), les ventes réalisées avec des familles aux faibles ressources par les propriétaires de terrains communaux

(et plus spécifiquement les commissariats communaux) et l'appropriation illégale de terrains par le grand capital et surtout par les promoteurs qui ont une position privilégiée.

Tandis que dans les années 50 et 60, un mécanisme légal tel que l'échange de terrains communaux avait permis d'utiliser ces terrains à des fins résidentielles pour les couches les plus importantes, ces dernières années, quelques organismes publics ont servi d'intermédiaire pour que les promoteurs privés utilisent ces terrains en faveur des couches moyennes et élevées. Le secteur de la promotion immobilière capitaliste s'est développé surtout dans les années 1970 avec une forte participation du grand capital industriel et financier et un appui considérable de l'Etat. Cet appui prend la forme de crédits et d'un transfert de terrains collectifs à des prix inférieurs à ceux du marché (14). Au moment où ces transferts ont eu lieu, quelques organismes immobiliers créés par l'Etat ont dû acheter les terrains pour leurs opérations immobilières au prix du marché.

A la suite de cette utilisation de la terre, les prix de cette dernière ont considérablement augmenté. Quelques études plus ou moins récentes ont montré par exemple qu'au Mexique, plus de 85 % de la population qui touche jusqu'à trois fois le salaire minimum n'a pas accès aux parcelles urbanisées vendues par les responsables du morcellement (15).

Etant donné la façon dont les terres collectives ont été utilisées, l'Etat a, alors, eu tendance à soutenir la multiplication des grandes sociétés de promoteurs, contribuant ainsi à renforcer la hausse du prix de la terre et laissant la majorité de la population sans autre choix que celui de s'installer temporairement dans des établissements précaires en faisant l'objet de situations illégales, de nombreux paiements et de fortes carences. En général, ces habitats, bien qu'illégaux, ont été tolérés par l'Etat, sauf dans ces cas particuliers concernant leur localisation dans la ville et les relations entre les habitants et les organismes officiels (16).

En outre, de nombreux quartiers ont été légalisés, surtout dès le début des années 70 (par l'introduction de services et l'octroi de titres de propriété à leurs résidents) et améliorés, permettant ainsi de passer d'une situation illégale à une meilleure intégration à la ville.

Les luttes des habitants et la croissance des mouvements urbains indépendants qui occupent déjà une place de choix sur la scène urbaine ont joué un rôle très important dans l'établissement de politiques officielles concernant les habitats populaires et surtout leur légalisation et leur amélioration.

Cette situation diffère énormément de celle que nous avons pu observer dans le cas des habitats "spontanés" d'Abidjan.

C. CONCLUSIONS COMPARATIVES

Les analyses effectuées sur Abidjan et Mexico nous montrent quels effets peuvent avoir, dans certains modèles de développement capitaliste dépendant, l'intégration de terrains collectifs à la dynamique de structuration de l'espace urbain ainsi qu'une intervention plus importante de l'Etat sur la croissance des villes et l'utilisation du sol, pour différentes couches sociales.

Dans les deux cas, nous avons montré comment ces facteurs n'ont pas pu modérer les grandes différences socio-spatiales ni éviter la multiplication des habitats illégaux aux très faibles niveaux de consommation pour les secteurs majoritaires de la population. La division entre une ville légale et une ville illégale est apparue comme une caractéristique des deux villes présentées.

De nombreuses analyses critiques effectuées sur les villes du capitalisme, tant avancé que périphérique, ont essayé de montrer les effets négatifs de la propriété privée et du marché privé du sol sur la structure différenciée de l'espace en soulignant en même temps que le chaos découlant de la rivalité entre les intérêts particuliers ou entre les agents capitalistes qui ne sont intéressés que par le profit qu'ils peuvent tirer du développement de la ville. Face à ces phénomènes, on a l'habitude de mettre en évidence les difficultés rencontrées par l'Etat pour planifier la croissance urbaine au profit de toute la société.

Bien que ces critiques se concentrent sur quelques problèmes réels de la ville capitaliste, elles sont également trompeuses dans le sens où elles idéalisent le rôle de l'Etat comme agent neutre, représentant du "bien commun" qui peut se placer au-dessus des différences et des conflits sociaux pour planifier. Mais il faudrait se poser la question suivante : planifier, comment et pour qui ? La planification peut-elle bénéficier à tout le monde ? Comme nous l'avons dit au début de cette étude, toute action menée par l'Etat implique qu'elle favorise un groupe au détriment de l'autre ; elle implique une décision politique résultat d'un rapport de forces.

D'une certaine façon, l'exemple du Mexique nous a montré les conséquences découlant, dans certains contextes, de l'utilisation des terres collectives par l'Etat. Nous avons observé comment les terrains ruraux collectifs qui auraient pu contribuer à assurer une croissance urbaine plus équilibrée (où les couches populaires auraient pu s'installer sans avoir à être dans l'illégalité et à subir de fortes carences) avaient été utilisés à des fins de non utilité publique ou d'intérêts sociaux ou en faveur des habitants les plus pauvres, mais dans l'illégalité.

Le rôle négatif de l'Etat qui encourageait l'accumulation du capital dans le secteur immobilier capitaliste et contribuait à l'augmentation générale des prix de la terre était évident (17). Cependant, dans ce cas, l'autonomie des organismes publics qui utilisaient la terre dans un sens "social" paraissait limitée par l'existence d'un important secteur immobilier capitaliste qui imposait sa logique d'action en faisant également pression sur ces organismes pour obtenir de plus gros bénéfices. Cela signifie que la présence de considérables intérêts privés pourrait apparaître comme un obstacle important à l'utilisation par l'Etat de certaines ressources disponibles au profit des groupes les plus défavorisés.

L'exemple d'Abidjan, en revanche, nous a permis d'observer beaucoup plus clairement ce que peut signifier un contrôle de la terre exercé par les pouvoirs publics et les conséquences résultant, dans certaines conditions sociales, du fait que l'Etat ait l'initiative presque totale en matière d'organisation de l'espace urbain.

Le modèle de développement adopté qui est basé sur l'accumulation rapide plus que sur la répartition a évidemment amené l'Etat ivoirien à encourager quelques groupes liés plus directement au développement de ce modèle aux dépens des grands secteurs populaires (y compris un fort pourcentage

d'étrangers) qui n'ont pas une influence considérable dans la société. Il y a très peu d'organisations populaires surtout indépendantes du pouvoir officiel et les mouvements sociaux urbains sont totalement inexistant, ce qui montre que leur lutte pour obtenir de meilleurs niveaux de vie est limitée.

Il n'existe pas, dans ce cas, de bourgeoisie nationale importante en dehors de la classe qui détient le pouvoir dans l'appareil d'Etat ni un secteur immobilier capitaliste comme dans le cas du Mexique. Cependant, malgré son apparente autonomie relative, l'Etat ivoirien a essentiellement subvenu aux besoins de consommation d'une minorité (qui constitue sa clientèle) dans le cadre d'un modèle de développement dépendant.

Les conclusions que nous pouvons dégager de ces analyses ne nient pas les effets négatifs de la propriété privée de la terre et de l'exploitation capitaliste de l'espace. Elles servent plutôt à démystifier quelques propositions qui sont fréquemment avancées concernant la nécessité d'accroître l'intervention de l'Etat dans l'utilisation de la terre et dans la croissance urbaine. En réalité, on a montré ici que le contenu et la signification sociale de cette intervention étroitement liés aux conditions générales de la société et au modèle socio-politique adopté sont plus importants que le simple renforcement des mécanismes de contrôle. L'analyse de ces deux exemples conduirait alors à relativiser les conclusions et les propositions de politiques différentes qui pourraient naître de la prise en compte d'une seule situation urbaine.

L'analyse comparative a également clairement montré que le sol urbain ne peut être étudié indépendamment de la production de l'espace bâti. C'est justement l'inaptitude économique des couches populaires à mettre en valeur le sol qui les a empêchées d'accéder aux concessions de terres de l'Etat dans le cas d'Abidjan. Cette inaptitude est également apparue dans le cas du Mexique lorsque les couches les plus pauvres ne peuvent acheter une parcelle urbanisée ni non plus accéder aux programmes de logement de l'Etat qui s'adressaient théoriquement aux plus défavorisés.

NOTES

- (1) Voir Etienne LE ROY, "Caractères des droits fonciers coutumiers", chap. II, dans Encyclopédie juridique, Dakar, novembre 1982, tome V.
- (2) Un décret de 1904 a reconnu pour la première fois l'existence d'une propriété collective traditionnelle. En 1935, les droits de l'Etat englobèrent tout terrain non utilisé pendant 10 ans. En 1955, l'Etat abandonne toute priorité sur les terres libres et s'engage, avant de s'approprier un terrain, à prouver par l'immatriculation qu'il ne fait l'objet d'aucune revendication de la part des natifs. Voir Ph. HAERINGER, "Structures foncières et création urbaine à Abidjan", dans : Cahiers d'études africaines, vol. IX, 1969, Paris, et également LEY Albert, Régime Domanial et Foncier, Ecole Nationale d'Administration, Rep. de Côte d'Ivoire.
- (3) Au début, le **permis d'habiter** empêchait tout transfert et vente du logement et les pouvoirs publics se réservaient le droit de déplacer les natifs sans leur allouer aucune indemnité. En 1921, on met au point une réforme légale permettant de transférer ce permis et on prévoit également une indemnité pour le déplacement. En 1943, on établit une relation entre le permis d'habiter et celui de la concession, permettant la transformation du premier en second. Cette expérience ne s'est appliquée qu'à un quartier d'Abidjan (Treichville)
- (4) Voir Etienne LE ROY, "Les objectifs de la colonisation française ou belge" (chap. VI) dans Encyclopédie juridique, Dakar, novembre 1982.
- (5) Le premier centre urbain important de la Côte d'Ivoire fut Grand Bassam, mais en 1929, après une épidémie de fièvre jaune, les pouvoirs publics ont décidé de transférer le centre de la Colonie de Bingerville, endroit plus sain et cette situation se prolongea jusqu'en 1934. Ces deux centres se trouvent dans la région d'Abidjan près de la Côte du Golfe de Guinée. Le pays comprend environ 40 ethnies différentes dont celle des Ebrié qui dominait à Abidjan.

(6) Voir Ph. HAERINGER, Abidjan, 1976, "Occupation de l'espace urbain et péri-urbain": Commentaire de la planche B4C", Atlas de Côte d'Ivoire, Ministère du Plan, ORSTOM, IGT, Abidjan, 1977.

(7) Voir Perspectives Décennales d'Abidjan, SCET, Côte d'Ivoire, 1977.

Les logements créés par l'Etat sont destinés à être loués et vendus à crédit. La promotion est réalisée par des entreprises immobilières étatiques et la construction est assurée par des entreprises étrangères ou des constructeurs en général français résidant dans le pays. Il n'existe pas de secteur immobilier capitaliste privé spéculant sur la terre et favorisant la création d'ensembles immobiliers.

(8) Voir Ph. HAERINGER, Quitte ou double : les chances de l'agglomération abidjanaise, revue urbanisme, 1969 et, du même auteur, "Stratégies populaires pour l'accès au sol dans la ville africaine", dans Enjeux fonciers en Afrique Noire, ORSTOM-KARTHALA, 1982.

(9) Voir Ph. ANTOINE ET cl. HERRY, Dynamique démographique et habitat à Abidjan, ORSTOM, 1982.

(10) Le Mexique à une superficie cinq fois supérieure à celle de la Côte d'Ivoire et une population huit fois plus élevée. C'est un pays beaucoup plus industrialisé et ses ressources pétrolières lui donnent sur le plan international une position relativement plus privilégiée et moins faible que celle de la Côte d'Ivoire.

(11) Voir P. LUBECK et J. WALTON, "Urban class conflict in Africa and Latin America : comparative analysis from a world system perspective", International Journal of Urban and Regional Research, vol. 5, n° 9, mars 1979, Londres

(12) Voir L. MENDIETA et NUNEZ, El problema agrario mexicano, Ed. Porrúa, Mexico, 1971.

(13) Voir SCHTEINGART Martha, "Crecimiento urbano y tenencia de la tierra, El caso de la Ciudad de Mexico" dans Revista Interamericana de Planificación, n° 60, décembre 1981, Mexico.

Dans cette étude, on a évalué le pourcentage de terrains communaux et "éjidaux" dans le cadre de la croissance urbaine. Dans le District Fédéral, presque la moitié de la ville s'est développée sur ce type

de terres. Dans l'Etat de Mexico, 22 % de la tache s'est développée sur des terrains communaux, 27 % sur des terrains communs et 28 % sur des terrains de l'Etat. Seuls 25 % relèvent de la propriété privée. (On peut expliquer que la ville de Mexico occupe actuellement une grande partie du District Fédéral et 12 communes de l'Etat de Mexico).

- (14) Voir SCHTEINGART Martha, "La promoción inmobiliaria en el Area Metropolitana de la Ciudad de Mexico", Demografía y Economía, n° 53, 1983, El Colegio de Mexico.
- (15) Voir SCHTEINGART Martha, "La tierra rural de propiedad social y la logica capitalista del desarrollo urbano", dans Relacion campo-ciudad. La tierra, recurso estrategico para desarrollo rural y urbano, Ed. SIAP, Mexico, 1983.
- (16) Nous parlons ici d'habitats situés près des quartiers résidentiels et qui ont été demandés par des agents immobiliers qui veulent faire des affaires ou des "colonias" qui par la position politique de leurs leaders se sont heurtées aux autorités ou au Parti officiel.
- (17) Voir SCHTEINGART Martha, op: cité.

DEBATS

INTRODUCTION

Ph. HAERINGER reprit, pour introduire ce débat sur le thème de la ségrégation socio-spatiale, les grandes lignes de son texte récapitulatif rédigé à la suite de la "réunion du mardi" qui, traditionnellement, au lendemain de chacune des séances du séminaire, s'efforce en petit comité de rassembler et d'approfondir les éléments du débat de la veille. On se reportera donc à ce texte (page 39 du présent rapport).

Le débat ci-dessous est donc, en réalité, le deuxième que le groupe ait eu sur ce thème, à l'occasion d'une séance trimestrielle dite "de synthèse", mais dont l'intitulé est certainement présomptueux. Cette séance du 18 mars 1985 regroupa l'effort de "synthèse" sur deux thèmes voisins, celui dont il est question ici, et le thème Mobilité/transports qui fait l'objet du chapitre 1 de ce volume.

DEBAT

1. L'analyse morphologique

Jean METRAL. Dans ce que tu viens de nous exposer, il ne s'agit que d'espace résidentiel, n'est-ce pas ?

Philippe HAERINGER. Je crois en effet nécessaire de limiter le sujet à la ségrégation sociale qui s'inscrit dans l'espace.

Etienne HENRY. Je ne sais pas si cela est dû au contexte de référence ou à une orientation disciplinaire, mais je dois dire que j'ai des résistances. J'ai un peu l'impression qu'il y a là une vision passive de la ségrégation ; la ségrégation comme état de fait.

Ph. H. Je n'ai pourtant pas cessé de parler de mobilité, de dynamiques de groupe, de stratégies et de conflits...

E. H. A la fin ?

Ph. H. Non, puisqu'il s'agit même de la formulation de départ : identification des groupes et de leurs stratégies de positionnement dans l'espace urbain.

E. H. J'ai un peu l'impression, lorsqu'on parle de morphologie...

Ph. H. Il y avait une double justification à ce que je parle de morphologie. La première était de rendre hommage à Joëlle Deluz-Labruyère et à son souci, au cours de son exposé, de nous faire entrer -avec talent et conviction- dans le paysage de sa ville (Blida). Elle a pu retirer l'impression, au vu de nos réactions, que nous avons mal reçu son travail, que nous n'avions pas lu son texte (qui va plus loin que son exposé puisqu'il contient une analyse fine de la position de l'Etat) et que, de ce fait, nous conservions une vision réductrice de son apport.

Bien que j'aie pu regretter qu'elle ne soit pas allée jusqu'à nous présenter une véritable dynamique des groupes en présence (qui restent quelque peu dans l'ombre), je voulais souligner la nécessité et la qualité de sa démarche. L'analyse morphologique d'une ville dans son entier (pour en rester au contenu de son exposé) n'est pas une opération à la mode dans la mesure où elle est assimilée, à tort, à une vaine description. Elle constitue en réalité une étape indispensable -que l'on a trop souvent tendance à sauter- d'un véritable procès scientifique.

J. M. J'ai en effet l'impression que Joëlle est repartie en pensant qu'on n'avait pas lu son papier. Elle y explique qu'il y avait à Blida une ségrégation de type colonial, mais que la politique urbaine mise en place par le gouvernement algérien reproduit une ségrégation identique. Quand on y regarde de près, on s'aperçoit que les agents de l'Etat jouent exactement le même rôle, dans la nouvelle structure urbaine, que les colons dans l'ancienne.

E. H. Cela me semble relativement clair pour des gens qui arrivent à comprendre à demi-mots. Ceci dit, on est quand même ramené à la vision d'un résultat, d'un produit. Le diagnostic serait différent si on ne parlait pas de ce constat.

2. Les groupes pertinents

Bernard GANNE . Je pense que Joëlle Deluz a une telle connaissance du terrain qu'elle est en mesure de nous communiquer une sorte de dynamique ségrégative en acte qui se ferait jour dans les divers quartiers de Blida. Tel type de groupe social avec tel type de stratégie locale, qui finalement aboutit dans tel type de quartiers qui a tel mode de fonctionnement dominant... Elle nous le montrait bien pour les fonctionnaires dont la stratégie, mise ainsi en situation, en prenait d'autant plus de relief.

Ph. H. Pour le reste, elle en est malheureusement restée aux grandes catégories sociales, sans identifier les groupes, sans les mettre en scène, avec leurs combats. En phase d'expansion, une ville est un théâtre, un champ de compétition qu'il peut être passionnant de restituer.

B. G. Ce que tu cherches, au-delà des catégories sociales, ce sont les groupes pertinents. Il s'agit là d'une autre sociologie ou d'une anthropologie urbaine dont notre groupe, à mon avis, gagnerait à s'imprégner. Pour étudier la ségrégation en acte, il est nécessaire de différencier les groupes non uniquement comme un résultat, mais comme un phénomène moteur expliquant ce qui se passe dans l'urbain. Je crois que l'école interactionniste a des choses à nous dire là-dessus. Retrouver les groupes pertinents non seulement dans leur découpage, mais dans leur activité présente, situer le niveau où se détermine la ségrégation, c'est ce que tu voulais dire ?

E. H. Mais pour parler de mise en scène, il faut partir de là, et non pas de groupes préexistants. Dans l'expérience latino-américaine, moi je vois d'abord le produit des acteurs qui agissent sur la ville, les acteurs populaires. Il faut crier : arrêtez de voir la ville avec les lunettes de la légalité étatique ! Une telle attitude amènerait à reconsidérer des affirmations telles que : la mobilité résidentielle, finalement, ce n'est pas important. Je m'inscris en faux par rapport à cela. La mobilité résidentielle est un point fondamental.

J. M. Là, nous touchons les problèmes de fond.

3. La mobilité résidentielle

Ph. H. Je n'ai jamais dit que la mobilité résidentielle n'était pas un phénomène important, mais je ne suis pas sûr que ce soit le concept le plus central par rapport à notre objet. Je l'ai d'abord présenté comme confondu à cet objet. Mais à la réflexion il m'est apparu que l'étude de cette mobilité résidentielle, du moins si on la conçoit au niveau des parcours individuels, n'est peut-être pas le moyen le plus direct pour découvrir la logique des stratégies collectives et des faits de ségrégation. Je suis pourtant très attaché à cette démarche, qui recèle d'importantes vertus heuristiques. mais la mobilité résidentielle s'effectue, pour l'essentiel, à l'intérieur des cloisonnements socio-spatiaux et, à ce titre, n'est pas toujours explicative de ces cloisonnements ; ceux-ci sont largement surdéterminés par l'histoire, les structures de la population (niveaux sociaux, castes, ethnies, nationalités...), les structures foncières et les politiques urbaines, mais aussi par le jeu des détenteurs du sol et des lotisseurs, des hommes d'affaire, les leaders et de leur clientèle, des réseaux de toute nature.

Mes réticences sont donc d'ordre méthodologique et proviennent de ce que, peut-être à tort, j'associe "mobilité résidentielle" à "parcours de vie". Dans la tradition des recherches africanistes, l'étude de la mobilité intra-urbaine s'inscrit dans le prolongement de l'étude des cheminements migratoires. On peut certes en tirer parti pour l'étude de la ségrégation dans la ville, mais il faut lui associer d'autres angles d'attaque (ou élargir la notion de mobilité résidentielle).

B. G. Ce que je trouve très intéressant, c'est qu'à travers des mots nous transportons des univers et notre façon de découper le réel, qui n'est pas identique d'un chercheur à l'autre... Les mots ne sont pas rien. En employant tel ou tel terme, nous trainons tous un système explicatif sans en avoir l'air. Je crois que c'est ce la qu'il est intéressant de confronter.

4. L'acte de lotissement

Katharine COIT. Nous n'avons pas du tout parlé de la dimension économique. La ségrégation sociale, aux Etats-Unis, ce sont les petits lotissements qui la font. Tout cela est réglementé par le zoning. Il y a des zones où l'on peut entasser des petites bicoques : c'est là que les pauvres habitent. Il y a des zones où l'on peut construire un peu plus grand et les classes moyennes habitent là. Mais ce n'est pas seulement une affaire de zoning. Dans les Etats socialistes, il y a la même chose malgré la différence du système économique. Il y a une détermination technocratique du lotissement. On fait des lotissements, plus ou moins selon le même moule, et on les vend ou on les loue. Dans les pays du tiers-monde, la pratique du lotissement est certainement tout aussi déterminante.

Ph. H. Justement, ce que j'aurais aimé savoir sur Blida, sachant que les quartiers spontanés croissent sur la propriété privée algérienne, c'est : quels sont ces propriétaires, à quels groupes sociaux ils appartiennent (petits ou gros propriétaires ruraux, petits ou grands possédants urbains), comment fabriquent-ils ces lotissements, quelle négociation s'opère avec les gens qui s'installent, ceux-ci sont-ils organisés ou traitent-ils individuellement, etc... Je voudrais pouvoir comparer ces mécanismes avec ce qui se passe ailleurs, par exemple avec le jeu des propriétaires coutumiers autour des villes d'Afrique noire. Ceux-ci sont, selon les cas, des chefs de terre agissant au nom d'une communauté villageoise, ou des patriarches régissant des biens familiaux, ou encore -et de plus en plus- de simples individus agissant en propriétaires autonomes, mais que l'on peut tout de même rattacher à un groupe social, par exemple à une génération de jeunes villageois-citadins ou à une classe de potentats politiques, originaires ou non des communautés autochtones. Qu'en est-il en Algérie ?

Françoise METRAL. Sur la spéculation foncière à Fès, Mohamed Ameer a montré comment le quartier Montfleuri, qui était destiné à devenir un quartier de villas, avec des parcelles de 2 500 m², est devenu en fait un quartier à tout petit parcellaire. Des individus acquièrent les terrains et les fractionnèrent en petites parcelles. Mais comme cela était illégal, seules les parcelles de 2 500 m² étaient enregistrées en mairie, sous un seul nom, tandis qu'un système d'indivision était organisé entre les acquéreurs ; ce qui aboutit à la superposition de deux systèmes juridiques différents.

X. Ils'agit donc là de tout autre chose. C'est une réglementation détournée.

5. Les critères de la ségrégation

E. H. Je me demande si ces pratiques sont pertinentes par rapport au phénomène de la ségrégation. Ce n'est pas évident. Pris séparément, ces phénomènes n'ont aucune signification. Que dire de Quito, où il n'y a pas d'invasions de terrain ? Le sens de tout cela n'apparaît que par l'histoire du peuplement de la ville, par le jeu des pouvoirs qui s'y exercent, etc... Par ailleurs, on ne peut juger d'un phénomène de ségrégation à travers un critère unique, aussi puissant que soit celui de la propriété immobilière. C'est un ensemble d'éléments qu'il faut faire entrer en jeu, depuis l'accès aux infrastructures jusqu'à la plus ou moins grande proximité par rapport au pouvoir dans la ville.

C'est pour cela que j'ai dit que la mobilité résidentielle est importante, sans doute davantage que la mobilité professionnelle. C'est une façon de se situer non seulement individuellement, mais en tant que groupe dans la ville.

Ph. H. Si tu étends cette notion aux dynamiques collectives, alors nous sommes d'accord. Tu parles de mobilité résidentielle là où je disais stratégies de positionnement des groupes dans la ville, mais nous parlons de la même chose.

J. M. Il y a quand même un problème que Philippe a signalé au départ : la ségrégation sous tous ses aspects, c'est un sujet trop vaste ; nous n'allons donc étudier que la ségrégation spatiale. Mais l'espace urbain, c'est quelque chose de complexe. Cela va des lieux du pouvoir jusqu'à la rue anonyme. En ne parlant que de mobilité résidentielle ou d'habitat, on donne à la notion d'espace urbain une définition très étroite. Si nous nous enfermons ainsi, je ne sais pas trop comment nous allons pouvoir avoir des approches sur le mode interactionniste.

6. A la recherche de la citoyenneté

Alain BATTEGAY. Est-ce que la dimension de la citoyenneté, on va la retrouver à l'issue de ce débat sur la ségrégation spatiale ? Ne vaudrait-il pas mieux, si l'on veut trouver des choses qui ont un rapport avec la citoyenneté, choisir l'approche "ségrégation urbaine", qui va bien au-delà de la ségrégation spatiale ?

Ph. H. Sans doute, mais un tel programme serait trop englobant. A la limite, si l'on intègre les ségrégations culturelles et les exclusions sociales dans toutes leurs dimensions, c'est l'ensemble du sujet "citadinité" que l'on tire. Le problème, quand on organise une année en séances de travail, c'est qu'il est nécessaire d'opérer un découpage thématique qui procède inévitablement d'un certain arbitraire. C'est inévitable et nécessaire. Nous n'aurions jamais pu identifier et comparer les systèmes de transport urbain si nous avions intégré d'emblée cette analyse à toute la problématique "mobilité".

J. M. C'est une démarche classique et sûre. Seulement...

Kader BELBAHRI. Par souci de présentation analytique, nous opérons des cloisonnements. Mais ensuite, comment raccorder ?

Ph. H. En fait, cela se fait naturellement. A chaque détour de nos interventions, on trouve des rapprochements avec les thèmes qui ont précédé. Je rappelle, d'autre part, qu'il s'agit d'une première année, destinée à un premier débroussaillage de ces thèmes. Une deuxième année devrait permettre de raccorder les morceaux et d'arriver à une interprétation plus globale.

F. M. Mais le thème général de cette année, c'est bien la citadinité ?

Ph. H. Oui, et pour l'année prochaine aussi. Nous nous sommes donné, dès le départ, deux années.

K. C. Il me semble qu'à la fin de ton exposé, tu étais arrivé en plein dans la citadinité, avec les dynamiques de groupe...

J. M. La dernière évoquée était celle des mouvements associatifs.

A. B. Mais il s'agit d'une citadinité particulière. Ce n'est pas une citadinité, c'est la vie de quartier.

F. M. Il faut voir s'il n'y pas une citadinité propre au quartier.

Ph. H. Sans doute, mais il faudrait aussi parvenir à comparer des villes entre elles et découvrir ainsi tout un éventail de citadinités contrastées, où tour à tour le facteur ethnique, les castes, la dynamique de classes, etc... joueront un rôle ségrégatif déterminant.

J. M. C'est bien en effet ces éléments qui sont au coeur de la ségrégation. Mais comment en rendre compte si on se limite à regarder la ville comme un espace résidentiel ?

Ph. H. La ségrégation spatiale, pour moi, est une entrée en matière, un mode de lecture de la ville qui a le mérite de permettre l'exhaustivité ; ce qui est une qualité rare. Bien entendu, elle ne dit pas tout, mais elle offre un premier constat global qui, lorsqu'on cherchera à l'explicitier, conduira aux autres dimensions de la ségrégation sociale.

F. M. Moi, je me demande si l'on arrivera à cerner la citadinité par des typologies.

K. B. D'ailleurs on ne peut pas toujours l'établir, cette typologie. Comment, par exemple, faire la typologie de la ségrégation ?

Ph. H. La ségrégation par l'habitat s'y prête bien, justement.

J. M. Mais en disant cela tu fais comme si chaque individu n'avait qu'un statut. Or nous en avons tous une demi-douzaine.

Ph. H. Oui, il peut y avoir ségrégation dans d'autres domaines : l'emploi, la rue, etc... Mais il est indéniable que la première de toutes est la ségrégation dans l'espace. C'est pourquoi j'ai souhaité que l'on commence par là.

E. H. Je crois que l'on peut rapidement être d'accord la-dessus : partir du rapport à l'espace, des stratégies de positionnement d'abord résidentielles. A partir de là se noue une dynamique territoriale qui est déterminante et qui positionne les gens par rapport à une place centrale de pouvoir, ou de contre-pouvoir sur la scène urbaine.

7. La notion de territoire

J. M. Alors là, tu viens de prononcer un mot qui, pour moi, est plus important que la notion d'espace : le territoire, c'est-à-dire précisément les stratégies de positionnement dans l'espace créées au nom d'un territoire. Mais de quel territoire s'agit-il ? Pour l'aborder il faut certes passer par cette approche spatiale incontournable. Moi, je ne suis pas contre, dans un premier temps.

Ph. H. Je rappelle que nous avons débattu, le mois dernier, sur le thème de la mobilité "fugitive", la mobilité au quotidien. Si, déjà, nous couplions cette approche "mobilité quotidienne" avec celle des stratégies résidentielles, nous couvririons pas mal de choses, en matière de ségrégation, y compris des cloisonnements non identifiables à des espaces...

J. M. ... et qui seraient des territoires ?

Ph. H. Qui ne seraient pas des superficies, des quartiers, mais des parcours, des réseaux, un ensemble de points. Mais on peut encore aller plus loin et délocaliser complètement la notion de ségrégation, car il y a des discriminations qui ne peuvent s'exprimer en termes de territoire, figuré ou pas.

J. M. Il ne faut pas prendre le territoire comme un espace. C'est là qu'il y a probablement une grande différence entre une approche anthropologique et une approche géographique.

Ph. H. N'y aurait-il pas quelque abus dans l'utilisation d'une terminologie en complète opposition à son radical ? Cela dit, je suis bien conscient des limites de mon approche et je souhaite qu'on élargisse en effet ce débat l'an prochain.

8. Le référent villageois

A. B. On peut définir la citadinité par rapport au modèle villageois, en observant que le citadin a un territoire fragmenté, dispersé dans l'espace, et qui n'est pas un milieu. Donc, la citadinité, c'est précisément la dispersion des espaces. Le citadin a accès à des territoires qui sont situés dans des milieux différents. Ainsi, en axant le débat sur le résidentiel, on loupe la citadinité elle-même. On revient à la sociabilité villageoise.

Ph. H. Nous n'avons pas loupé la citadinité puisque nous avons consacré une séance à la mobilité citadine, donc à la fragmentation de l'espace vécu et à la diversité des déterminations.

J. M. Ce que Katharine Coit a donné comme étant au coeur de la citadinité (les mouvements associatifs), je crois pouvoir dire que cela est aussi au coeur de la sociabilité villageoise. D'ailleurs on connaît bien l'image de ville-mosaïque associée à l'idée de la ville moyen-orientale : une multiplicité de petits villages...

Ph. H. Je ne pense pas que les citadinités doivent être définies uniquement par rapport à une ruralité. Ce sont diverses façons d'être ou de vivre dans la ville, ou dans diverses villes.

J. M. Tout à fait d'accord, mais à une condition : qu'on ne soit pas dans le village. Il y a le village du haut et le village du bas.

Rédaction : PH. HAERINGER
Décryptage de la bande magnétique
A. BELBAHRI

CHAPITRE III

***ACTIVITES ET EMPLOIS DANS L'ESPACE
URBAIN***

EXPOSES

INTRODUCTION

PAR B. GANNE

L'année passée, nous avons abordé la question sous deux angles :

1 - La mobilité, et à travers elle nous avons cherché à voir comment les politiques de transport pouvaient renvoyer à des systèmes de mobilité très différenciés suivant les groupes sociaux dans les différentes villes.

2 - Les politiques d'habitat, le développement spatial, et le lien entre les deux.

Les analyses de mobilité au niveau des transports renvoyaient bien évidemment à des rapports travail/habitat ; de même, quand on étudiait les rapports habitat/espace, on était obligé de tenir compte des rapports habitat/travail. Cependant, le thème des activités n'était pas abordé systématiquement.

Aujourd'hui, notre travail doit être plus essentiellement centré sur l'analyse des activités et de leurs implications dans l'espace. Notre démarche n'est pas géographique, mais plutôt anthropologique. Nous cherchons à savoir en quoi l'organisation des activités en ville peut "informer l'espace urbain", et comment elle renvoie également à des modes de vie différenciés, où le travail et le non-travail s'articulent.

Notre démarche d'aujourd'hui ira du particulier au général, en partant de l'anthropologie pour aller vers l'espace. Nous nous interrogerons sur la façon dont les approches anthropologiques permettent de comprendre comment l'espace peut être habité, occupé. Nous chercherons à comprendre certains aspects des activités économiques pour voir ensuite comment certaines programmations de développement urbain ont pu en tenir compte et ont permis "d'informer la ville".

La séance est organisée autour de quatre interventions :

- Elisabeth LONGUENESSE fera une analyse du développement spatial de Damas, et situera certaines activités par rapport à ce développement

- Michel AGIER, qui appartient au Département des Etudes Urbaines de l'ORSTOM (Département D), a beaucoup travaillé sur l'Afrique et arrive du Brésil. Il va parler de certaines politiques d'habitat mises en oeuvre par des entreprises. Il étudiera parallèlement les politiques d'habitat et les modes de vie dans certaines cités ouvrières. Plus largement, il cherchera à rendre compte des perspectives de recherche qui existent autour de ce thème, activités et impact des activités et de l'anthropologie économique en ville, courant d'études important au Département D de l'ORSTOM.

- Catherine COIT nous présentera les liens habitat/travail dans les petites Antilles.

- René COULOMB nous présentera les grandes options de politique urbaine à Mexico, en tenant compte du développement des activités et de leur impact sur le centre. Il terminera avec une réflexion plus générale sur les politiques urbaines menées dans les pays en voie de développement, en tenant compte en particulier des activités.

INDUSTRIE ET ACTIVITES PRODUCTIVES DANS L'ESPACE URBAIN A DAMAS

E. LONGUENESSE

On a essayé, dans les quelques notes qui suivent, de mettre en relation les différents types d'activités économiques et la structuration de l'espace de la ville.

Rappelons d'abord dans ses grandes lignes la structure de l'espace de DAMAS, assez semblable à celle de toute ville arabe :

- la vieille ville intra-muros, avec ses souks de la partie ouest et ses quartiers résidentiels dans la partie est ; des faubourgs anciens au nord et au sud-ouest essentiellement ; une extension de ces faubourgs sur la route du Hejaz d'un côté, sur les pentes du gassioun avec le quartier kurde de l'autre.
- la ville coloniale s'est greffée sur le côté ouest et nord-ouest de la ville ancienne, en reliant les quartiers kurdes et la ville intra-muros, autrefois disjoints.
- la ville moderne s'est développée dans un premier temps entre la montagne et la vieille ville ; depuis les années soixante-dix en direction de l'ouest et du nord-est surtout, en englobant progressivement les villages périphériques.

On sait que les activités productives dans la ville arabe traditionnelle étaient très morcelées, et que production et vente étaient peu dissociées. Elles avaient lieu dans les souks et se répartissaient dans l'espace en fonction d'une hiérarchie définie par le statut plus ou moins noble de l'activité concernée, mais aussi par des critères plus objectifs liés essentiellement à leur caractère plus ou moins polluant.

La pénétration occidentale a provoqué, à partir de la fin du 19^e siècle, un déclin des activités traditionnelles, puis, progressivement, l'introduction de techniques nouvelles, d'entreprises modernes et de rapports sociaux capitalistes. Si les activités artisanales traditionnelles, qui avaient réussi à se maintenir, conservaient leur localisation ancienne, les nouvelles entreprises avaient tendance à s'implanter à

l'extérieur. Ainsi se sont installées de nombreuses petites entreprises textiles dans la Ghouta à l'est de la Porte Orientale (Bab Charqi) de la vieille ville. Par la suite apparurent des "quartiers industriels" (regroupement de petites entreprises) au sud et à l'ouest de la ville coloniale, derrière la gare de chemin de fer. Dans le même temps, des déplacements de population se produisaient, avec le départ de la vieille ville de ses anciens habitants, et leur remplacement par des immigrants ruraux.

Beaucoup plus tard, surtout après l'indépendance, on voit apparaître de grosses entreprises capitalistes, de plusieurs centaines d'ouvriers, à l'extérieur de la ville, en zone rurale, où elles recrutaient directement une main-d'oeuvre à bon marché.

On peut donc aujourd'hui distinguer plusieurs zones d'activités productives, relativement homogènes par le type d'entreprises qui y sont localisées :

- les souks, où les activités productives ont fortement reculé au profit des activités commerciales de détail ; certains restent cependant vivants, comme les souks du bois, ou de la laine ; l'artisanat du cuir (chaussures et sacs) vient de se faire refouler par les opérations d'urbanisme qui ont récemment défiguré la vieille ville ;
- l'artisanat qu'on peut qualifier de moderne (bonneterie, imprimerie en particulier), de petits ateliers faisant travailler quelques personnes, utilisant des machines mues par l'électricité et quelquefois partiellement automatisées, se concentre dans le quartier Hariqa, quartier intra-muros, détruit en 1925, et reconstruit de petits immeubles de trois ou quatre étages ; de nombreux ateliers sont par ailleurs disséminés dans les quartiers résidentiels de la vieille ville et dans les faubourgs anciens ;
- le quartier des mécaniciens, des garages, des ateliers de tôlerie, peinture, etc... est derrière la gare de chemin de fer ;
- la "zone industrielle" des petites entreprises du secteur privé, ne dépassant pas quelques dizaines de salariés, de l'industrie chimique et alimentaire essentiellement, s'est développée dans les années cinquante, à la limite sud de la ville de l'époque ; elle est aujourd'hui englobée dans la ville par les nouveaux quartiers ; les autorités essaient de la transférer à l'extérieur, en créant une nouvelle zone industrielle située plus loin à l'est de la ville ;

- les petites entreprises de tissage sont surtout localisées à l'est de Bab Charqi, dans une région restée agricole, au milieu des vergers ; c'est un haut lieu des luttes ouvrières des années cinquante ;

- enfin, les entreprises du secteur public, industries textile, alimentaire, matériels de construction (ciment), porcelaine, tanneries, anciennes (nationalisées) ou nouvelles, sont à la périphérie de la ville ; implantées en zones rurales à l'origine, elles sont progressivement reliées à la ville par le mouvement d'urbanisation. Deux pôles de concentration se détachent : le Qaboun, au nord-est, sur la route d'Adra et de Homs, et le Quardam, au sud du vieux quartier de Midan ; l'essentiel des plus grosses entreprises (en particulier textiles) y sont situées.

La main-d'oeuvre de ces différents types d'entreprises n'est pas la même, et n'a pas le même rapport à l'entreprise et au travail.

Sauf une exception (l'article que j'ai proposé pour cette séance du séminaire, qui reste en outre peu précis sur ce point), aucune enquête systématique n'a été réalisée sur l'origine des travailleurs et leurs déplacements de travail.

Pour l'essentiel, on peut cependant distinguer :

- les ouvriers des grandes entreprises du secteur public, situées à la périphérie de la capitale, qui sont d'origine rurale, habitent majoritairement dans les villages alentour, et sont encore très largement pris dans des rapports sociaux dominés par les solidarités familiales et villageoises

- les ouvriers des petites entreprises du secteur privé ou des ateliers artisanaux, citadins d'origine, ou de plus fraîche date, fils d'ouvriers et d'artisans plus que de paysans.

Il faut en outre souligner la forte mobilité socio-professionnelle de ces travailleurs, et en particulier le passage fréquent du statut de salarié à celui de travailleur indépendant et même de petit patron. Il est évident que cette mobilité est facilitée par la mise en oeuvre de stratégies où les liens familiaux, les solidarités traditionnelles, l'entraide, jouent un rôle décisif.

DEBAT SUR L'EXPOSE

DE E. LONGUENESSE

X - (Intervenant non identifié) Pourquoi avez-vous choisi de travailler à partir de la bonneterie ?

E. LONGUENESSE :

Il y a deux raisons... D'abord, on m'avait dit que le Syndicat de la bonneterie était le premier syndicat ouvrier, et que son Président était devenu Président de la Fédération des Syndicats Ouvriers de Damas, à la fin des années 30 et dans les années 55-56.

Il s'est avéré que c'était faux.

C'est parce qu'il est devenu Président de la Confédération qu'ensuite on a reconstruit le fait que son Syndicat était le premier. Alors, je me suis demandé pourquoi les travailleurs de la bonneterie auraient eu une conscience ouvrière dès le départ ?

La deuxième raison, c'était l'explication que je voyais à ma première question. C'est un secteur moderne, car la bonneterie a été introduite à la fin de la première guerre mondiale, donc il n'y a pas de tradition artisanale ancienne, et, en même temps, c'est un secteur très morcelé.

L'absence de tradition artisanale ancienne aurait pu expliquer une prise de conscience ouvrière plus précoce. Mais, c'était faux aussi.

Je me suis interrogé sur les raisons du morcellement de cette industrie d'introduction récente.

Maintenant, le textile est moins important dans l'ensemble de la production industrielle en Syrie, parce que d'autres industries ont été développées par l'Etat. Ceci dit, dans le secteur privé, il reste très important, et en particulier dans le secteur de la petite production.

B. GANNE :

Ma question porte sur l'échantillon que vous avez choisi, parmi les salariés de l'entreprise que vous avez étudiée. 90 travailleurs, ce n'est pas très important en quantité, peut-être, mais surtout au point de vue de la typologie des travailleurs. Est-ce que vous avez d'abord fait une pré-enquête pour faire des typologies que vous avez pu trouver, ou est-ce complètement aléatoire ?

E. LONGUENESSE :

C'est complètement aléatoire. J'ai partiellement recoupé avec les fichiers de l'entreprise pour ce qui concerne l'origine géographique, l'âge et l'ancienneté dans l'entreprise, informations que j'avais sur l'ensemble.

J'ai constaté de petites distorsions sur l'origine géographique : j'avais en particulier plus de palestiniens dans mon échantillon que dans l'entreprise.

R. COULOMB :

Ce qui m'a frappé dans l'analyse, c'est qu'on aurait pu croire qu'il s'agissait de l'industrie de la confection à Mexico.

Tu signales qu'il y avait un projet à Damas de regrouper ces activités dans une zone industrielle ; le même projet existait à Mexico. J'aimerais savoir, au niveau du discours officiel, quelles ont été les raisons et au niveau de la stratégie de la réalisation, si ça a marché ?

E. LONGUENESSE :

Mes enquêtes datent de 1980, et je n'ai pas de nouvelles informations. La raison officielle, c'est la nécessité d'avoir plus d'espace. Il doit y avoir aussi des raisons touristiques.

R. COULOMB :

As-tu perçu un phénomène de division spatiale du travail, une tendance à reporter à la grande périphérie de la ville ou dans les campagnes avoisinantes le montage des pièces de confection ? A Mexico, la division spatiale est une stratégie pour maintenir les bas salaires.

E. LONGUENESSE :

Ce que j'ai fait concerne uniquement la bonnetterie et pas la confection en général.

R. COULOMB :

Où s'effectue le travail à domicile ?

E. LONGUENESSE :

J'ai voulu observer de plus près le travail féminin ; un artisan m'a expliqué que pour le finissage du tricot, il avait affaire à une femme à qui il donnait le travail et qui le redistribuait. Je n'ai pas réussi à la rencontrer. Ce travail est dispersé, mais je n'ai pas d'éléments pour savoir jusqu'à quel point. Il n'y a pas de législation pour le travail à domicile.

F. METRAL :

Les entreprises de moins de 5 ouvriers ne sont pas comptées dans les statistiques de l'industrie. Ceux qui ont un capital commercial suffisant pour faire une entreprise importante ont tendance à l'éclater en plusieurs unités.

Le tissage était en lui-même une activité très éclatée, puisque les différentes opérations étaient séparées, on pourrait dire la même chose en France.

B. GANNE :

La bonneterie à Roanne est aussi une activité éclatée avec le même type d'intégration habitat/usine. Cette similitude est-elle induite par une structure de branche en dépit des différences de contextes économiques globaux ?

A Roanne, c'est une filière arménienne et une tradition juive qui ont instauré la bonneterie à Roanne. Peut-être en est-il de même à Damas.

J. CORNAND :

Les arméniens ont été surtout importants en Syrie pour l'introduction de la mécanique.

E. LONGUENESSE :

Les artisans n'avaient aucun diplôme, sauf un qui était juif. Ils étaient trois frères, l'un était parti installer sa bonneterie à Tell Aviv ; les deux autres étaient diplômés, et la seule filière pour eux était de continuer à travailler dans l'artisanat.

M. AGIER :

Je pense qu'il y a au niveau international, non seulement une division du travail et des grandes stratégies de politiques industrielles, mais aussi des correspondances du genre de celle que l'on peut retrouver dans l'organisation du travail dans le textile.

J'ai un exemple équivalent s'agissant de la politique des grandes multinationales, en l'occurrence de Pechiney.

J'ai rencontré, par hasard, au Brésil, une personne qui travaillait sur les cités ouvrières en Amazonie, mises en place par un consortium d'entreprises, dans lequel se trouvait Pechiney.

On a constaté qu'il y avait énormément de concordances dans la politique de gestion de la main-d'oeuvre au nord du Brésil et au sud du Cameroun. Cette politique d'entreprise avait à un premier niveau d'analyse les mêmes conséquences : formation d'une main-d'oeuvre stable, aisée, et d'un noyau productif ouvrier à l'intérieur des entreprises, auquel l'entreprise est très attachée.

On trouve donc un peu la même chose dans le cas du Brésil.

Evidemment, les différences sont extrêmement importantes lorsqu'on s'attache à étudier les pratiques sociales et les réactions des travailleurs vis-à-vis de ces politiques d'entreprise. Cette remarque pour dire qu'effectivement, il y aurait tout un champ de recherches comparatives, que ce soit au niveau des branches ou des multinationales.

LA FORMATION DES MILIEUX OUVRIERS AU CAMEROUN :
POLITIQUE DES ENTREPRISES ET PRATIQUES SOCIALES
(L'exemple de la cité ouvrière d'ALUCAM, Edéa)

M. AGIER

La question centrale de cette communication est la suivante : quel est l'effet de l'industrialisation et du passage au salariat sur les structures et les pratiques familiales des travailleurs?

Une recherche réalisée dans l'usine et dans la cité ouvrière d'ALUCAM (entreprise créée par Péchiney en 1957) montre qu'il existe deux conceptions différentes des relations travail/hors travail : d'un côté, le modèle social de l'ouvrier "fordien" inspire la politique salariale et sociale de l'entreprise; d'un autre côté, les pratiques familiales des salariés tendent à renforcer leurs statuts dans leurs lignages d'appartenance. Alors même qu'ils présentent une grande stabilité dans l'entreprise, les ouvriers enquêtés dans la cité entretiennent des alternatives économiques et résidentielles hors du salariat et liées à leur statut familial.

1. ALUCAM, une usine-ville?

Les usines de production et de transformation de l'aluminium ALUCAM-SOCATRAL, à Edéa (ville de 50.000 hab. , chef-lieu du département de la Sanaga Maritime) emploient 1270 salariés. Un millier travaillent dans les différents secteurs de la transformation de l'alumine et de l'aluminium. Parmi eux, 40% sont des ouvriers ayant une qualification professionnelle (mécaniciens, électriciens, soudeurs, chaudronniers,

N.B. Un résumé de ce texte fut traduit en portugais pour le colloque "Structures de l'emploi et dynamique spatiale de la force de travail", Salvador de Bahia (Brésil), nov. 1985. Une version abrégée a été présentée au colloque "Stratégies urbaines dans les PVD", Paris, sept. 1985.

niers, etc.) et 42 % d'ouvriers ayant une formations spécialisée "maison" (ouvriers d'électrolyse, lamineurs, etc.), dont 6,5 % de conducteurs de machine. Dans tous les cas, les ouvriers recrutés à ALUCAM reçoivent dès leur embauche une formation dans un Centre installé dans l'entreprise, pendant trois ou six mois selon les besoins. Les agents de maîtrise et les cadres camerounais (45 % des cadres) peuvent suivre des stages dans les usines de Pechiney en France.

Si l'instauration du "haut salaire" est la "mutation fondamentale" réalisée par le fordisme (cf. B. Coriat, L'atelier et le chronomètre, 1979, pp. 89-106), alors l'entreprise ALUCAM est bien "fordienne". En effet, cette usine se distingue des autres par les hauts salaires qui y sont versés. Les différentes catégories de salaires se distribuent de la façon suivante (chiffres de 1981 pour ALUCAM) :

Catégorie de salaires	% ALUCAM-SOCATRAL	% ensemble sect. indus. (1970) Cam.	% ensemble des salariés (1970) Cam.
. 1-2 : manoeuvres	0,4 %	40,7 %	46,6 %
. 3-4-5-6 : ouvriers, employés, qualifiés ou de formation spécialisée	83,8 %	53,6 %	47,2 %
. 7-8-9-10 agents de maîtrise et cadres 11- 12.	15,8 %	5,7 %	6,2 %

Les revenus des ouvriers d'ALUCAM représentent, en moyenne, deux à trois fois ceux des salariés des entreprises forestières de la même région et plus de trois fois ceux des ouvriers des plantations industrielles.

Mais la pratique des "hauts salaires" n'est ni la seule caractéristique du fordisme ni la seule façon qu'a ALUCAM de constituer une main d'oeuvre sûre (techniquement et socialement) et stable.

L'entreprise prête de l'argent à ses salariés pour l'achat de véhicules, de mobilier ou pour la construction de maisons. Le prêt est remboursable par des prélèvements mensuels sur le salaire. En avril 1982, 563 salariés, soit 44,3 % du personnel, étaient ainsi en train de rembourser un emprunt. Le montant des dettes va de moins de 10 000 francs CFA (48 cas) à plus de 500 000 francs CFA (12 cas). La moitié du personnel endetté a plus de 60 000 francs CFA de dette, pour

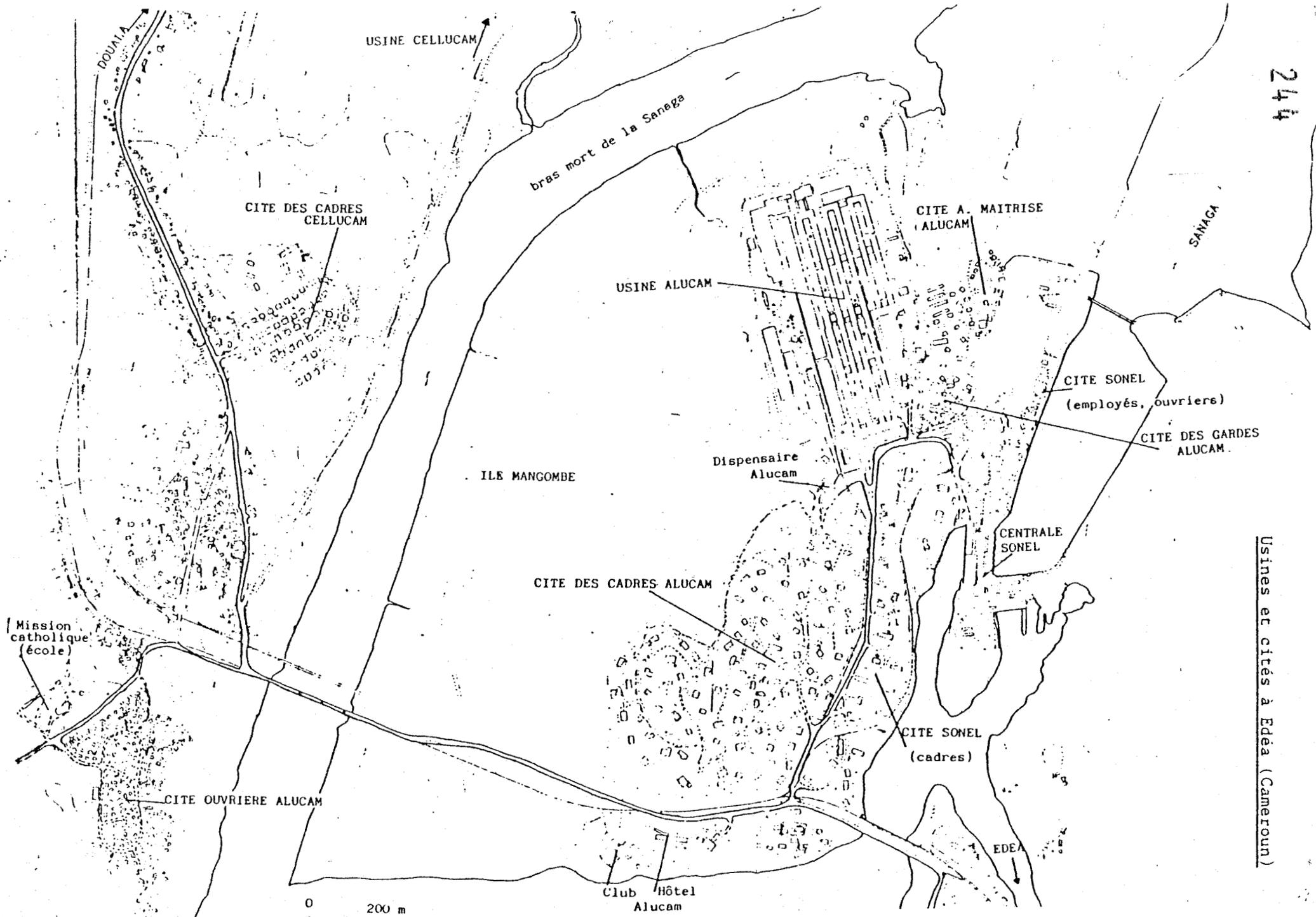
un salaire médian équivalent : la moitié du personnel à un salaire supérieur à 65 000 francs CFA*. Si cet endettement lie les salariés à leur employeur, il lie aussi l'employeur aux salariés endettés, pour lesquels le prêt peut être considéré comme une avance globale de salaire restituable par du travail à venir. L'endettement des salariés renforce ainsi l'interdépendance entre l'entreprise et son personnel. Il est un facteur de stabilité de la main d'oeuvre.

Dans divers domaines (sports, loisirs, santé et en partie scolarisation et approvisionnement vivrier), l'entreprise prend en charge la vie hors-travail de ses salariés. La plus importante expression de cette prise en charge est l'existence de plusieurs cités logeant la totalité des cadres, une partie des agents de maîtrise, les gardiens de l'usine et 20 % des ouvriers.

La ville d'Edéa dans son ensemble est marquée par cette gestion directe du domaine hors-travail, et notamment du logement, par les entreprises.

Alors que la ville elle-même s'est développée à l'est du fleuve Sanaga, plus ou moins "spontanément" (jusqu'à ce que certains quartiers trop denses soient "déguerpis" en 1980), un double de la ville s'est progressivement construit à l'ouest : sur l'île de Mangombé, se trouvent regroupés l'établissement industriel ALUCAM et le barrage hydro-électrique de la Société Nationale d'Electricité (SONEL, 250 salariés), et leurs cités respectives : une pour les ouvriers et employés de la SONEL et une pour ses cadres ; la cité des cadres ALUCAM (86 maisons, un ensemble scolaire-maternelle, primaire, secondaire-, un économat, une chapelle) ; la cité des gardes de l'usine (36 maisons) et celle des agents de maîtrise (27 maisons) (voir carte). Hors de l'île, en continuant vers l'ouest, on trouve la cité "Bilalang" (du nom de la rivière qui la longe) où sont logées 195 familles d'ouvriers et employés ALUCAM, puis une cité des cadres CELLUCAM ("Cellulose du Cameroun", usine de pâte à papier à capitaux majoritairement publics, mise en service en 1980 et employant 2 000 salariés en 1981) comprenant 54 maisons et, un peu plus loin, en

* le salaire minimum à la même époque est de 14 000 francs CFA dans l'industrie et de 12 500 francs CFA dans le secteur agricole.



Usines et cités à Edéa (Cameroun)

allant vers le nord et juste à côté de l'usine CELLUCAM (située à 4 km de la route de Douala), on trouve une autre cité, encore en construction, destinée aux agents de maîtrise CELLUCAM (250 logements sont prévus ; en 1982, quelques dizaines étaient habités).

Ces entreprises ont ainsi créé leurs propres "espaces urbains", à l'écart de la ville, leurs propres normes d'habitat et aussi, comme le montre le cas de la cité ouvrière d'ALUCAM, leurs propres normes de consommations et de pratiques hors-travail. (En 1976, d'après le recensement d'Edéa, 15 % des chefs d'unité d'habitation de la commune étaient "logés par l'employeur").

2. Le ménage contraint (la politique de l'entreprise)

Les documents de l'entreprise reproduits ci-dessous explicitent les références de la politique d'ALUCAM à l'égard du logement et des autres aspects de la vie sociale : les "réalisations sociales" de l'entreprise doivent développer chez les salariés un "esprit ALUCAM", le "sentiment d'appartenir à une organisation industrielle modèle".

Si, à l'origine, la cité a été construite pour loger des travailleurs migrants avant une éventuelle installation en ville, les natifs de l'arrondissement d'Edéa représentent cependant 15 % des chefs de ménage de la cité (pour 21 % de l'ensemble de l'usine) et l'ensemble du département de la Sanaga Maritime regroupe 36 % des lieux de naissance des chefs de ménage de la cité (41 % de l'ensemble de l'usine). Les originaires du Nord-Cameroun et du Tchad regroupés (ethnies Moundang et Toupouri), régions les plus éloignées d'Edéa (plus de 800 km), représentent 6,5 % de l'ensemble du personnel ALUCAM et 10 % des chefs de ménage de la cité.

Ainsi, les chiffres ne confirment pas vraiment cette fonction de "transit" des migrants. En outre, elle est contredite par une remarquable stabilité dans la cité, qui double la stabilité dans l'entreprise : la moitié des résidents vit dans la cité depuis plus de 12 ans ; mais il faut ajouter cinq années pour atteindre l'ancienneté médiane dans l'entreprise (la moitié des résidents a été embauchée il y a plus de 17 ans). En d'autres termes, l'attente pour avoir un logement dans la cité peut durer autour de cinq années. Si, actuellement, près de 200 ouvriers et employés et

leurs familles sont logés, 200 autres figurent sur une liste d'attente et entrèrent à la cité au fur et à mesure des départs à la retraite ou d'éventuels licenciements ou expulsions des résidents.

L'accès à la cité se fait à la fois en fonction de l'ancienneté et de la "bonne moralité" des demandeurs, vérifiée par le service social de l'entreprise. Le contrôle sur les comportements se fait plus serré dès que l'ouvrier entre avec sa famille dans un logement de la cité, qui est une maison "en dur", équipée en eau et électricité (voir les descriptions dans la brochure ALUCAM ci-dessous ; 69,5 % des maisons ont 2 chambres, 7 % ont 3 chambres, 21 % ont 4 chambres et 2,5 % ont 5 chambres).

Tout nouveau résident s'engage à respecter le règlement de la cité. Celui-ci contient, dans le détail, tous les éléments de la politique de l'entreprise à l'égard de la vie hors-travail des salariés, aussi bien pour ce qui concerne l'hygiène, la morale, la composition des ménages ou l'économie familiale. On n'en citera que les extraits les plus significatifs :

Le locataire* s'engage à utiliser et à entretenir son logement "en bon père de famille". Il s'engage également :

- "à ne loger que les membres de sa famille légalement à sa charge, c'est-à-dire conjoint et descendants directs,
- à ne pas troubler le repos de ses voisins par des activités bruyantes,
- à ne pas exercer ou laisser exercer de commerce ou d'activité artisanale dans les locaux mis à sa disposition,
- à n'apporter aucune modification aux lieux sans l'autorisation expresse et écrite de la Compagnie ALUCAM, et notamment à n'y établir aucune construction annexe en quelque matériau que ce soit, à l'usage de cuisine, garage, poulailler, etc...,

 * Les résidents paient une "redevance d'occupation" minime (de 1 000 à 2 000 francs CFA selon le nombre de chambres) qui est retenu sur le salaire.

LES REALISATIONS SOCIALES

Les conditions d'habitat et de vie du personnel ont été pour ALUCAM, comme elles le sont pour les Sociétés PECHINEY et UGINE en France, au premier plan des préoccupations.

Il existe un slogan selon lequel le travail doit signifier : « Bien-être pour tous ». Travailler à l'usine d'EDÉA doit donc entraîner pour l'Africain, comme pour l'Européen, la possibilité d'accéder à un mode de vie meilleur.

Enfin, ALUCAM souhaite que se développe au sein de ceux qui lui apportent leur travail, un esprit ALUCAM, c'est-à-dire, le sentiment d'appartenir à une organisation industrielle modèle où le rendement exigé de chacun vaut à tous les bienfaits d'un juste salaire, la garantie de l'avenir et la sécurité.

Trois cités ont ainsi été édifiées : la première pour le personnel d'encadrement, appelée « Cité des Palmes », à proximité immédiate de l'usine une cité destinée aux gardes privés de la Société, dite « Cité des Gardes », enfin une cité ouvrière la « Cité de Bilalang ».

Les Cités

Cité des Palmes



Elle s'étend à l'ouest de l'usine, dans l'île d'Edéa. La cité se compose de 82 maisons individuelles, en dur, dotées du confort moderne, se répartissant entre 5 types différents suivant qu'elles ont de 2 à 6 chambres.

Elle comporte les commodités usuelles d'une petite ville : église, écoles, centre commercial, etc...

Cité de Bilalang



Pour l'édification de cette cité, le choix d'ALUCAM s'est porté sur une palmeraie de 32 ha délimitée par la route de la Dizangué, la Sanaga, le village d'Ekité et le petit marigot de Bilalang. C'est ce dernier qui donne son nom à la cité.

En même temps qu'elle poursuivait ses recherches de terrains, ALUCAM faisait édifier, sur un plan type, trois cases construites en matériaux différents - parpaings, bois et stipes de palmes - et les soumettait aux suffrages de son personnel. Celui-ci

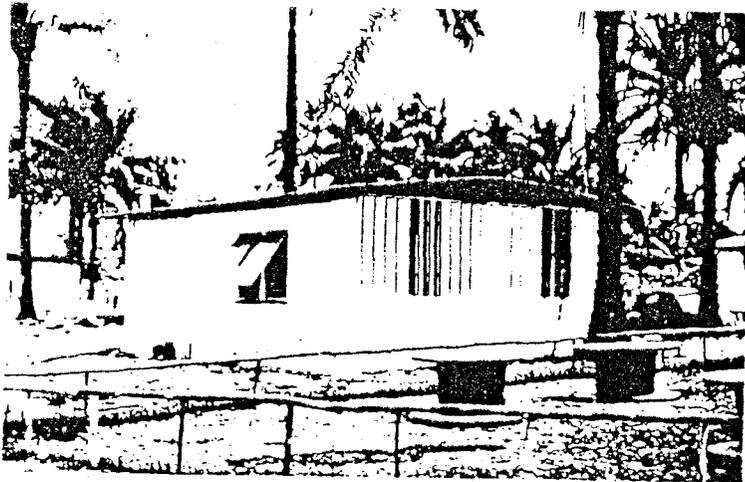
a opté à l'unanimité pour la construction en agglomérés de ciment, d'ailleurs plus durable et d'un entretien plus facile. Les couvertures sont naturellement en aluminium.

La maison type est de 52 m². Des maisons plus vastes ont été construites pour familles nombreuses. Elles comprennent une entrée donnant d'un côté sur le living-room, où s'ouvrent des chambres, et de l'autre côté sur la cuisine. Des équipements sanitaires, l'eau courante, l'électricité complètent cette installation qui offre à ses occupants, sous l'ombrage des palmiers de la cité, un intérieur confortable.

Les habitations sont groupées par ensembles d'une vingtaine disposant d'une petite place centrale où se situe un lavoir couvert. Les ensembles sont séparés par des zones de verdure et desservis par des rues.

La question scolaire se trouve résolue par l'école des Missions Catholiques, installée à proximité immédiate. De même un terrain de sport a été aménagé, ainsi qu'un jardin d'enfants. Tandis qu'est également assurée par les Assistantes Sociales la formation ménagère des femmes et des filles des agents de la Compagnie.

Une maison prototype en aluminium



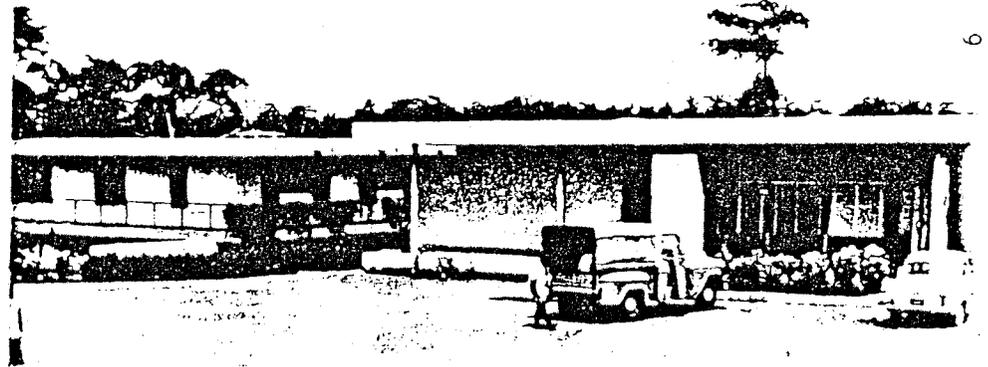
Cité des Gardes

La Cité des Gardes, construite à proximité immédiate de l'usine comporte de son côté 42 habitations destinées à loger les gardes privés et leur famille. Ces maisons sont du même type que celles de Bilalang.

..

Pour desservir ces cités ont été aménagés : un centre médico-social, un centre commercial, des écoles et jardins d'enfants, un hôtel et des clubs.

Le centre médico-social



Situé avant l'entrée de l'usine, et dirigé par un médecin attaché à ALUCAM, il est formé de deux corps de bâtiment :

- d'un côté, le groupe « consultation » qui comprend entre autres : service radio, laboratoire d'analyses, salles de pharmacie, de pansements; salle de réanimation, bloc chirurgical avec service d'anesthésie et de stérilisation permettant de pratiquer les petites interventions.

L'air qui circule dans cet ensemble est climatisé et ozonisé par un système propre à ce bâtiment;

- de l'autre côté d'une cour-jardin, un groupe « hospitalisation » comportant des chambres d'hospitalisation et une maternité, ainsi que le logement de l'infirmière et de l'assistante sociale.

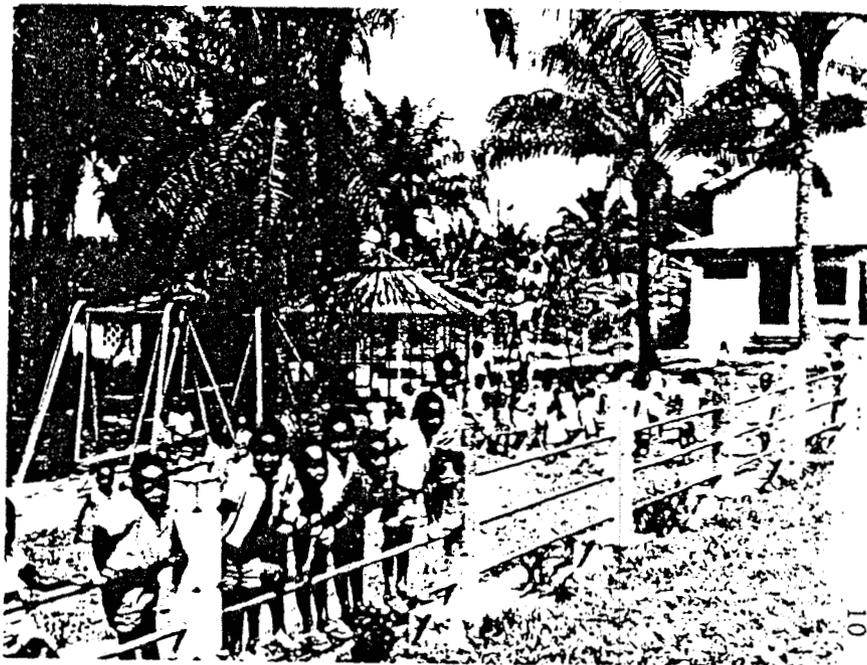
Ce bloc est complété par un cabinet dentaire où un dentiste de Douala donne des soins une fois par semaine.

Le centre commercial

A l'entrée de la cité des Palmes a été construit un centre commercial qui comprend un économat d'entreprise réservé au personnel de l'usine. Européens et Africains peuvent y trouver les produits courants, l'épicerie et les vivres nécessaires. Dans le même bâtiment, trois boutiques concédées à des commerçants abritent boulanger, boucher et coiffeur.



Les écoles et le jardin d'enfants



Le jardin d'enfants de la Cité de Bilalang

Le problème de la scolarisation des enfants du personnel a été résolu de différentes façons.

Au centre de la Cité des Palmes, une école publique dispense aux enfants de la cité l'enseignement primaire; à côté de ces classes primaires a été ouvert un cours secondaire privé qui permet aux enfants du personnel d'ALUCAM de poursuivre leurs études de la 6^e à la 3^e. Des professeurs ont été spécialement recrutés par ALUCAM; ils sont assistés par des chargés de cours à mi-temps. Cet ensemble est complété par une garderie réservée aux tout jeunes enfants.

Rappelons qu'à la cité de Bilalang, l'enseignement primaire est dispensé par la Mission Catholique.

- à tenir son logement en état de propreté ainsi que le jardin y atten-
nant et se conformer aux dispositions en vigueur pour le dépôt des
ordures ménagères et l'entretien des haies mitoyennes,
- à balayer son logement et ses abords extérieurs,
- à ne pas faire la cuisine hors du local et des installations prévues
à cet effet, et à ne pas fendre du bois au contact du revêtement des
sols,
- à n'entretenir aucun animal susceptible de causer des dégradations
dans la propreté ou incommoder les voisins, cette interdiction
s'appliquant en particulier à l'élevage des porcs, chèvres, et mou-
tons..."

Des contrôles réguliers sont faits par le service social de l'entreprise qui vérifie la bonne application du règlement. Outre la responsable du service social de l'entreprise (Titulaire d'un BTS d'assistante sociale passé en France), une assistante sociale vit dans la cité (elle a exercé auparavant pendant plusieurs années dans une Mission catholique). En outre, la cité est décomposée en dix "quartiers", chacun comptant une vingtaine de logements et un lavoir. Un homme et une femmes sont "désignés par les habitants" pour être les chefs du quartier. Ensemble, tous les hommes et femmes chefs de quartier sont regroupés dans un "conseil de la cité" à la tête duquel se trouve une personne nommée le "maire" de la cité, désigné par la Direction (c'est un des plus anciens salariés de l'entreprise, embauché en 1956 et employé au service du personnel). Le "conseil" de la cité se réunit rarement, en général pour enregistrer les décisions ou recommandations de l'entreprise transmises par la responsable du service social et à répercuter dans la cité. Au centre de la cité, une des maisons fait fonction de "case sociale". C'est là que l'aide sociale donne des enseignements aux femmes de la cité : couture, cuisine, hygiène.

Les principaux aspects du règlement qui font l'objet d'un contrôle permanent sont : l'hygiène dans les maisons, la propreté des quartiers (problèmes fréquents à propos du nettoyage du lavoir de chaque quartier : les femmes doivent le nettoyer à tour de rôle et ne le font pas assez régulièrement, selon l'assistante sociale), le statut des personnes vivant

dans les maisons. Le service social organise donc des "recensements". Il s'agit surtout, selon les responsables du service social, "de repérer les étrangers logés chez des gens de la cité". Deux personnes ont ainsi été expulsées, l'une étant le "cousin" et l'autre "le fils adulte, turbulent" de deux chefs de ménage de la cité, mesures qui touchaient les principes d'une part de la famille élargie, d'autre part de la famille étendue (création d'un deuxième "ménage" dans une maison).

Les "hauts salaires" et la pratique des prêts de l'entreprise permettent d'ajouter, à ces normes de pratiques, des normes de consommation qui tendent à identifier le milieu des ouvriers salariés de la cité par une forte distinction sociale autant qu'économique par rapport à son environnement. D'abord, sur le plan de l'habitat proprement dit : toutes les maisons de la cité sont construites "en dur" alors que seulement 16 % des maisons de l'ensemble de la ville d'Edéa sont dans ce cas. Toutes les maisons de la cité disposent de l'électricité alors que pour l'ensemble de la ville d'Edéa, 26 % des maisons s'éclairent à l'électricité et 74 % à la lampe à pétrole. Toutes les maisons de la cité ont l'eau courante alors que ce n'est le cas que pour 13,5 % des maisons d'Edéa.

On trouve fréquemment, dans les maisons de la cité, les biens domestiques caractéristiques d'une "occidentalisation" des consommations : 74 % des maisons de la cité ont un réfrigérateur ; la cuisine se fait au gaz dans 59 % des cas ; 42 % des chefs de ménage ont un moyen de locomotion (vélomoteur ou motocyclette).

L'intérieur des maisons est plutôt sombre : une entrée et à droite un coin cuisine-lavabo séparé de l'entrée par une petite murette. En face, à côté d'un petit wc "à la turque", un magasin où sont stockés les aliments : macabo, huile de palme, et des cuvettes pour la cuisine. A gauche de l'entrée, le salon : table, fauteuils, divan, buffet, chaîne Hi-Fi ou radio-cassette, et trois ou quatre diplômes (médailles d'honneur du travail, etc.) encadrés sous verre et accrochés au mur, à côté des diplômes scolaires des enfants (certificat d'études primaires, B.E.P.C., etc.) ; également sur le mur, on voit parfois un grand poster de l'équipe de foot-ball du "Canon de Yaoundé" (vainqueur de la coupe d'Afrique des Clubs de 1980). Du salon, on passe directement aux chambres, quelques

unes sont équipées de lits superposés.

La majorité des chefs de ménage est en 5ème catégorie (53,5 %), et la plupart des autres en catégories 4 ou 6, c'est-à-dire que les salaires, dans la cité, oscillent tous autour du salaire médian de l'entreprise qui est de 65 000 francs CFA.

On voit, dans cette situation où l'entreprise est un "acteur urbain" producteur d'espace, un modèle spatial qui englobe un modèle social. La référence aux idéologies urbanistiques et hygiénistes de la fin du XIX^e siècle en Europe structure l'entreprise à penser l'espace et la vie hors-travail de ses salariés sous le double aspect du paternalisme (prise en charge de tous les aspects de la vie quotidienne) et de l'instauration de normes de comportements et de consommations devant garantir la stabilité et la disponibilité de la main d'oeuvre.

Les résidents de la cité ouvrière sont donc confrontés à une réglementation exogène de leur vie quotidienne et à des pratiques de contrôle devant assurer l'exécution de ces règles. Si la politique de logement de l'entreprise est une politique d'occupation de l'espace et d'habitat, elle est aussi, indissociablement, une "politique des modes de vie". L'attention portée par la Direction de l'usine à la cité ouvrière est centrée sur la famille logée, sa composition, sa taille, son fonctionnement. Et c'est précisément dans les pratiques familiales des salariés que les résistances les plus nettes apparaissent face au volontarisme de l'entreprise.

3. Famille et résidence des ouvriers

Les pratiques familiales des salariés vivant dans la cité "Bilalang" (85 % d'ouvriers et 15 % d'employés des services administratifs et commercial de l'usine) seront évoqués dans trois domaines : les ménages, et plus brièvement les associations et les relations aux villages d'origine. On situera dans ce cadre leurs stratégies résidentielles*.

* Ces données sont tirées d'une enquête par questionnaire réalisée auprès de 162 ménages de la cité en janvier 1983 par M. Agier avec l'aide des instituteurs de l'école de la mission catholique voisine de la cité, et d'observations et d'entretiens réalisés dans l'entreprise et dans la cité au cours des années 1981 et 1982.

Les ménages : la taille moyenne des ménages de la cité est de 7,7 personnes. On compte en effet 1210 personnes recensées dans 158 ménages dont le chef est un homme*. Cette taille des ménages est beaucoup plus forte que dans l'ensemble de la ville d'Edéa (4,9 personnes par ménage). De plus, elle augmente sensiblement avec le salaire. De quatre personnes par ménage pour la catégorie la plus basse de la cité, on passe à 8 personnes par ménage pour les salariés de la 7ème catégorie.

Catégories de salaires	Nombre de résidents	Nombre de ménages	Taille moyenne des ménages
3ème	8	2	4
4ème	209	28	7,5
5ème	638	84	7,6
6ème	245	31	7,9
7ème	64	8	8
8ème	22	2	11
TOTAL indiqués	1186	155	7,7

On se trouve donc dans une situation comparable à celle des salariés d'Abidjan étudiés par Alain Dubresson, où, note l'auteur, l'"accès à l'emploi salarié et à la condition citadine n'ont pas provoqué, pour le moment, d'individualisation massive sous forme d'émergence de structures familiales de type nucléaire semblables à celle des pays industrialisés. C'est même dans les logements conçus à partir des normes occidentales (logements économiques) que la taille moyenne des ménages est la plus élevée (7,33 contre 6,38 pour les cours collectives et 4,54 pour l'habitat sommaire)" (A. Dubresson : Les salariés de l'industrie manufacturière à Abidjan, 1985, p.27), situation comparable aussi à celle de l'ensemble

* Il y a d'autre part quatre ménages dirigés par une femme et comptant en tout 17 personnes, soit au total 1227 habitants dans les 162 logements qui ont pu être enquêtés. Le nombre total d'habitants de la cité (197 ménages en principe ; plusieurs chefs de ménage étaient absents, en congé ou malades, au moment de l'enquête, et quelques logements étaient provisoirement inoccupés) est donc estimé à 1500 personnes. Par ailleurs, on a compté 32 visiteurs non résidents.

"Pikine-cités", dans le quartier Pikine de Dakar étudié par Marc Vernière, où les cités créées par une entreprise textile forment, par rapport au reste du quartier, "une entité socialement à part : caractérisée par l'uniformité des maisons en dur de bonne qualité, elle est peuplée en quasi-totalité d'occupants salariés, jouissant d'un bon niveau de vie (...) et présente une très forte densité d'occupation des parcelles" (Marc Vernière : Dakar et son double ; Dagoudane Pikine, 1977, p. 104) ; l'auteur (qui remarque que "l'argent appelle la famille") note que le nombre moyen d'habitants par parcelle est, dans les cités, supérieur à 12 alors qu'il est inférieur à 10, voire à 8 personnes, dans les autres sous-ensembles de Pikine.

L'étude de la structure des ménages de la cité ouvrière ALUCAM confirme l'importance du modèle de la famille élargie* comme forme de mise en situation urbaine de règles et structures familiales produites hors de la ville et du salariat :

Autour d'un noyau formé par la réalisation du modèle imposé par l'entreprise, c'est-à-dire la famille élémentaire simple (le salarié, son épouse et leurs descendants directs) qui représente, sous cette forme, un tiers des ménages de la cité, des ramifications se développent, par le fait de la polygamie (9,5 % des ménages) et/ou par l'élargissement du ménage à d'autres parents venant de la parenté du chef de ménage ou de celle de son ou ses épouse(s). Ce modèle de la famille élargie est présent dans six ménages sur dix :

* On se réfère ici aux différents modèles de famille dans les villes africaines présentés par E. Le Bris, A. Marie, A. Osmont, A. Sinou : "Résidence, stratégies, parenté dans les villes africaines", Les annales de la recherche urbaine, n° 25, 1984, pp. 13-30.

Répartition des ménages selon leur structure :

STRUCTURE	FAMILLE ELEMENTAIRE			FAMILLE ELARGIE			AUTRES CAS		TOTAL
	Mono-game	Poly-game	Ensemble	Mono-game	Poly-game	Ensemble	Elémentaire (1)	Elargie (2)	
Nombre	51	4	55	82	11	93	3	7	158
%	32,3	2,5	34,8	51,9	7	58,9	1,9	4,4	100 %
Taille moyenne des ménages	6,7	9,2	6,9	8,3	9,5	8,4	2,7	6	7,7

(1) Un ménage comprenant le C.M. seul et ses enfants + deux ménages comprenant le C.M. et son épouse sans enfant ni autre parent.

(2) Quatre ménages comprenant le C.M. seul, son ou ses enfants et d'autres parents à charge + trois ménages comprenant le C.M. et son épouse sans enfant mais avec d'autres parents à charge.

Comme on le voit dans le tableau ci-dessus, la structure de la famille détermine son importance numérique, la taille la plus forte correspondant à la structure la plus développée (famille polygamique élargie : 9,5 personnes par ménage). Mais le développement de cette structure s'appuie sur la politique salariale de l'entreprise : le "haut salaire" permet de constituer de nouvelles compensations matrimoniales débouchant sur une famille polygamique et il permet de nourrir et de scolariser de jeunes parents envoyés du village par d'autres membres de la famille.

L'importance de la famille élargie dans la cité peut s'expliquer en re-situant les ouvriers et leurs salaires dans des systèmes de solidarités et de dominations lignagères ou "villageoises" dont l'accueil de parents, la prise en charge de neveux et nièces scolarisés ou cherchant un emploi, etc, sont des expressions partielles localisées dans les ménages/logements de la cité. Ce nécessaire élargissement de l'observation est vérifié, au niveau de l'ensemble de la cité, par le fait que les salariés recou-

rent aussi, en réciprocité de leurs propres prestations familiales, au soutien familial pour la prise en charge de leurs propres descendants ne vivant pas chez eux. En effet, sur un total de 114 descendants de chefs de ménages de la cité ALUCAM ne vivant pas chez leur père, on compte 60 % de jeunes scolarisés (des deux sexes) ou de jeunes hommes à la recherche d'un emploi. Qu'ils soient, jeunes enfants, gardés au village d'origine où ils suivent un enseignement primaire, ou qu'ils poursuivent, à Douala ou Yaoundé, des études secondaires ou professionnelles, ils sont généralement pris en charge, aidés et parfois logés par un parent. Si l'on fait, pour l'ensemble de la cité, le rapport entre le nombre de descendants des familles de la cité scolarisés et pris en charge hors de la cité et le nombre de parents à la charge des chefs de ménage de la cité, on a un rapport de 68 pour 190, c'est-à-dire une "sortie" pour 2,8 "entrées". Cela signifie que les salariés d'ALUCAM logés à la cité "donnent" près de trois fois plus à la "solidarité familiale" qu'ils ne "reçoivent" d'elle.

L'importance des structures lignagères dans lesquelles se situent les "ménages" de la cité est également observable dans les pratiques des salariés* :

Les associations : 95 chefs de ménage participent à une "cotisation" (soit 59 %). Les "cotisations" sont des associations regroupant de dix à une trentaine de personnes, parfois plus, dans lesquelles se pratiquent des épargnes tournantes ("tontine"), parfois des secours à un des membres pour une occasion particulière (funéraille, mariage, naissance) ; les associations se réunissent généralement une fois par mois (dans quelques cas, plus rares, tous les quinze jours), la remise de l'épargne collective à l'un des membres étant l'occasion d'une réception et d'un repas qui ont lieu le dimanche.

* On présente ici brièvement quelques résultats d'enquête qui seront développés dans un texte ultérieur.

Principes de regroupement des associations :

- Famille, village, ethnie	: 35	(36,8 %)	} 49,4 %
- Double participation (famille/service ou cité)	: 12	(12,6 %)	
- Même service (usine)	: 19	(20 %)	} 55,8 %
- Voisinage (cité)	: 22	(23,2 %)	
- Non indiqué	: 7	(7,4 %)	
- TOTAL	: 95	(100 %)	

Les références salariale et familiale se partagent à peu près également les cotisations des membres de la cité. L'importance des relations de voisinage dans la cité est cependant à noter (23 % des participations), sans que l'on puisse délimiter, à partir de cette enquête, comment certains clivages "ethniques" se ré-introduisent dans ces associations de voisinage, phénomène que l'on a pu observer en général, hors du cas particulier des associations.

Les relations au village d'origine : l'enquête a porté sur les dernière et avant-dernière visites au village d'origine. Il en ressort que 80 % des chefs de ménage de la cité (126 sur 157 réponses) ont fait au moins une visite à leur village d'origine dans l'année précédant l'enquête. Plus du tiers de ceux-ci (49 sur 157) se sont rendus dans leur village au cours du mois précédant l'enquête. Il s'agit principalement de natifs de l'arrondissement d'Edéa ou des arrondissements voisins. Dans la mesure où certains salariés (notamment les natifs de régions plus éloignées) ne prennent de congé que tous les deux ans pour cumuler deux mois de congé, on peut dire que la quasi totalité des salariés de la cité passent leur congé annuel dans leur village d'origine.

Les stratégies résidentielles des ouvriers de la cité sont à considérer à partir de ces relations intensives avec le milieu familial d'origine.

Sur 162 chefs de ménage (158 hommes et 4 femmes), 95 personnes (soit 58,6 %) ne déclarent aucune propriété. Cela ne les empêche pas de prévoir, dans leur avenir, d'hériter de terrains familiaux. La régularité des

visites au village d'origine et l'importance de la solidarité familiale dans la composition des ménages de la cité maintiennent ces salariés actuellement non-proprétaires dans leurs systèmes familiaux desquels ils peuvent prétendre hériter un terrain. C'est déjà le cas pour 21 % des chefs de ménage de la cité qui sont aussi propriétaires d'une maison familiale dans leur village d'origine. 11 % ont acheté leur propriété à Edéa et près de 9 % l'ont fait dans une autre localité (le plus souvent dans la petite ville proche de leur village d'origine).

Statut résidentiel des chefs de ménage de la cité :

- Aucune propriété	95	(58,6 %)
- Maison familiale	34	(21 %)
- Achat à Edéa	18	(11,1 %)
- Achat ailleurs	14	(8,6 %)
- Non indiqué	1	(0,6 %)
- TOTAL	162	(100 0)

Le problème du statut résidentiel apparaît comme un élément important du statut social des salariés de la cité. L'accès au logement dans la cité ouvrière est perçu à la fois comme une "promotion" vers un confort moderne lié à un salariat stable (maison en dur, électricité, eau, assainissement, hygiène) et comme une assistance (le règlement de la cité stipule bien que "le logement est concédé à titre d'accessoire du Contrat de Travail") qui, même si elle est durable, nécessite la ré-affirmation, en parallèle, de l'autre statut résidentiel, celui de la personne elle-même et non plus du salarié. Ainsi, lors d'une vérification de la propreté des lavoirs de la cité, l'aide sociale se heurte à une femme qui refuse d'assurer à son tour l'entretien du lavoir. Face aux menaces de "sanctions sévères et exemplaires", la femme dit que si on la chasse de la cité, "elle s'en fout" car son mari a une maison à Edéa. Lors d'une dispute entre un jeune, fils d'un salarié de l'usine et vivant chez son père dans la cité, et un homme plus âgé, ouvrier et logé dans la cité, le jeune insulte le plus âgé en lui disant qu'il "n'est rien sans l'usine", qu'il est un "assisté" ; celui-ci entreprend alors de se situer : "tu sais bien que je suis originaire du département de l'Océan, ... c'est là-bas que j'ai mon terrain", etc.

Cette remise en situation dans le cadre lignager des pratiques résidentielles des salariés permet de relever deux effets contradictoires de la politique "fordienne" de l'entreprise :

- Effet contradictoire de la politique du "haut salaire" : il permet un développement de la structure des ménages par la polygamie et surtout par l'aide aux membres du lignage ou aux familles alliées, ce qui a pour résultat de renforcer la position (et donc l'insertion) du salarié dans son système familial étendu.

- Effet contradictoire de la résidence dans la cité ouvrière : que ce soit par l'accueil de parents dans le logement fourni par l'entreprise ou que ce soit grâce à la quasi-gratuité de ce logement qui permet d'autres investissements économiques de la part des salariés, ceux-ci entretiennent et développent des possibilités d'alternative résidentielle hors du cadre de l'entreprise.

Les salariés de la cité ouvrière ALUCAM sont ainsi parfaitement stabilisés dans l'entreprise et dans leur statut de salariés (plus stables encore que l'ensemble des salariés d'ALUCAM : pour l'ensemble de l'usine, l'ancienneté médiane est de 8 ans alors qu'elle est de 17 ans dans la cité), relativement intégrés dans les associations d'épargne, sportives, etc., créées par l'entreprise ou dans son enceinte ; mais ils sont aussi et en même temps les sujets de leurs propres règles de solidarité et de dominations lignagères qui les font opérer, pour la plupart, une "utilisation" de la politique salariale et sociale de l'entreprise dans un but différent de celui de l'employeur, c'est-à-dire dans le maintien et le renforcement de leur statut familial et d'alternatives économiques et résidentielles liées à ce statut et hors du salariat.

DEBAT SUR L'EXPOSE

DE M. AGIER

M. AGIER : (en réponse à une question non enregistrée)

En fait, cela représente une résistance par rapport à la norme de l'entreprise, et ça ne va pas sans problèmes : le service social a été entièrement supprimé pendant cinq ans, face à la résistance des salariés qui reprochaient à la Direction de l'entreprise de s'occuper trop de leur vie privée.

Jusqu'aux années 75, c'était une européenne qui s'occupait du service social. C'est à partir de 1981, au moment où je faisais mes enquêtes, qu'une nouvelle assistante sociale venait d'arriver et avait à nouveau la tâche d'essayer de contrôler ce qu'il y avait dans les maisons de la cité, tout en sachant qu'il y avait des familles polygames dans la cité, qu'il y avait des parents n'étant pas du ménage de la famille ?????

C'est sur ce problème de structure familiale que beaucoup de conflits et de discussions avaient lieu.

R. COULOMB :

Finalement, cette pseudo-tolérance peut faire partie de la stratégie de l'entreprise pour le contrôle des gens : on contrôle encore plus l'ouvrier s'il a toute une clientèle féminine, avec la polygamie, la famille, etc... ; sa dépendance par rapport à l'entreprise est encore plus forte.

Je ne vois pas en quoi la structure familiale est gênante pour l'entreprise.

M. AGIER :

Elle n'est pas gênante pour l'entreprise, mais elle entretient l'instabilité de la main-d'oeuvre : même s'il n'y a pas tellement de mouvements sociaux et de mouvements revendicatifs à caractère politique, il y a une incapacité à contrôler la main-d'oeuvre qui peut très bien s'en aller du jour au lendemain, parce que beaucoup de solutions différentes existent dans le secteur informel dominant. Ce dont je parle, c'est une situation très minoritaire par rapport à l'ensemble de l'emploi dans le pays. Les salariés de l'industrie et de l'agro-industrie au Cameroun, c'est 5 % de la population active.

A. BELBAHRI :

Comment s'est fait le recrutement de la main-d'oeuvre au départ, en 1954 ?

Est-ce qu'il y a eu prélèvement d'une main-d'oeuvre sur place ou importation en provenance d'une autre région ?

M. AGIER :

Dans l'ensemble, elle vient du sud du pays. C'est une main-d'oeuvre relativement scolarisée, relativement formée. Par rapport à d'autres stratégies d'entreprises qui jouent tout à fait sur les réseaux familiaux, par exemple, pour l'embauche, c'est une entreprise qui dès le début a voulu couper toutes les possibilités de réseau en installant des tests psycho-techniques faits par des européens à l'embauche. A l'heure actuelle encore, ce sont des français qui font ces tests explicitement pour être sans engagements de type ethnique ou familial.

A. BELBAHRI :

Là, on comprend le contrôle sur la taille de la famille, c'est la même logique.

E. LONGUENESSE :

Il me semble que parmi les ouvriers, beaucoup doivent souhaiter limiter les familles. C'est une protection par rapport à la famille.

M. AGIER :

J'ai parlé de contraintes. Je ne parlais pas de volontarisme ou d'une subjectivité au premier degré. Je pense que les personnes qui sont salariées des entreprises sont aussi impliquées dans des systèmes familiaux pré-existant à leur salarisation. Ce qui fait qu'il y a des contraintes, même si ça ne leur plaît pas.

B. GANNE :

Quelle est l'importance de la mobilité de ces différents types de population ?

M. AGIER :

Dans l'entreprise, c'est très stable. Il y a ceux qui sont là depuis les débuts de l'entreprise. Pour une grosse proportion, il y a plus de dix ans d'ancienneté.

B. GANNE :

Est-ce que les femmes ont la possibilité de travailler la terre ?

M. AGIER :

Officiellement, des terres ont été données il y a très longtemps pour l'utilisation par les salariés ou leur famille. En fait, c'est très peu pratiqué. Ce sont des terrains qui sont très difficiles à cultiver. C'est le contraire pour d'autres entreprises voisines, mais très différentes, par exemple, des scieries, des exploitations forestières, où la population joue davantage cette carte des cultures vivrières pour les salariés.

D. POITOU :

Est-ce qu'il y a une population qui ne peut se loger dans la cité mais vit quand même de salaires ? Y-a-t-il des gens qui, au lieu de s'en aller en période de stagnation de la production, attendent la reprise et constituent tout un quartier, une population flottante ?

M. AGIER :

Non ! D'une part, il n'y a pas ce genre d'installations autour de la cité. A l'entrée de la cité, il y a quelques commerces et très peu de vendeuses à l'intérieur. Par ailleurs, je n'ai pas du tout enquêté dans la ville à côté. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'effets induits au niveau des consommateurs. En tout cas au niveau industriel, il n'y en a aucun.

F. METRAL :

As-tu une idée sur la mobilité dans la cité ? Tu as parlé d'une politique de prêts dans l'entreprise. Est-ce que ces prêts peuvent être pour construire ailleurs ?

M. AGIER :

Ca peut être pour construire, acheter des mobylettes, des équipements, etc... Je n'ai pas eu de données par type d'achat. Je n'ai pas enquêté en dehors de la cité. Je n'ai pas non plus étudié la politique de stabilisation de la main-d'oeuvre par le biais du logement, et donc des prêts pour construire.

D. POITOU :

Par rapport à une pratique induite, formation induite de promotion, à propos de mobilité dans la cité, ils peuvent commencer par la cité des ouvriers pour ensuite passer.....

M. AGIER :

Oui ! En fait, certains travailleurs ont commencé comme ouvriers et en attendant d'avoir une place dans la cité des agents de maîtrise, restent dans la cité ouvrière.

D. POITOU :

Est-ce qu'il y a des ségrégations entre cadres expatriés blancs et autres, au niveau de l'habitat et des loisirs ?

M. AGIER :

Il y a une cité des cadres où ils sont très démarqués du reste en principe, mais où coexistent européens et camerounais. Il y a un club de loisirs ouvert aux cadres européens et camerounais. La différence se fait entre cadres, agents de maîtrise et ouvriers.

MOBILITE RESIDENTIELLE, EMPLOI ET PRODUCTION**DE L'HABITAT DU PLUS GRAND NOMBRE****(de quelques débats au Mexique et en Amérique latine)****R. COULOMB**

L'urbanisation accélérée de l'Amérique Latine, et l'expansion "explosive" de l'habitat populaire périphérique qui l'accompagne, était interprétée au début des années soixante comme étant le produit des migrations paysannes, et de l'arrivée dans les périphéries des villes de masses de paysans déracinés, qui s'installaient dans des quartiers qualifiés de "marginiaux", non intégrés à la ville formelle - "villes miserias" (villes misères), dont le radicalisme politique latent rendait leur élimination, leur relocalisation ou, dans le meilleur des cas, leur réhabilitation comme étant indispensables.

C'est dans ce contexte de la définition de politiques et de projets (autant de la part des gouvernements locaux que des agences internationales de développement) à l'égard de l'habitat du plus grand nombre, que s'inscrivent les travaux de plusieurs chercheurs, tels que W. MANGIN, A. et E. LEEDS, et, bien entendu, John TURNER, qui tendent à démontrer que ces quartiers populaires constituent une solution viable à l'habitat des plus pauvres, autant pour les gouvernements que pour les habitants eux-mêmes.

Le modèle interprétatif élaboré par TURNER aura une influence certaine sur les politiques dirigées vers "l'habitat spontané" du plus grand nombre en Amérique Latine. En ce qui concerne la recherche urbaine, ses différents courants feront presque toujours référence au modèle de TURNER, soit pour y souscrire, soit pour le critiquer plus ou moins violemment.

1 - LE MODELE INTEGRATIONISTE DE JOHN TURNER

1.1 - Les trois fonctions de l'habitat

Après une ample recherche de terrain effectuée à LIMA (PEROU), TURNER propose une reconceptualisation de l'habitat qui ne doit pas être assimilée au logement lui-même, et aux conditions matérielles de l'habitation, mais qui doit bien plutôt considérer les relations fonctionnelles entre l'habitat et l'habitant (ce que certains nomment aujourd'hui "l'habiter"). Selon TURNER, ces relations fonctionnelles concernent fondamentalement :

- La localisation du logement dans la ville, c'est-à-dire son articulation avec la localisation des activités, en particulier la proximité des opportunités d'emploi non qualifié des secteurs du commerce et des services
- La tenure du logement, la sécurité de la propriété (ou de la possession) représentant une source de sécurité sociale et économique pour l'habitant
- Le confort du logement, qui ne devient prioritaire que lorsque l'unité familiale s'élève dans l'échelle des revenus

1.2 - Priorité à l'insertion économique dans la ville

C'est à partir des relations fonctionnelles de l'habitat que John TURNER construit un modèle de mobilité résidentielle intra-urbaine des couches populaires, directement articulé avec leur niveau d'intégration économique dans la ville (mobilité socio-économique). D'après ce modèle, les migrants ruraux récemment installés en ville privilègient (choisissent) la localisation de leur logement dans la ville centrale en tant que marché de l'emploi (artisanat, commerce de rue, services non qualifiés, etc...). Ils s'y installent sous le mode de la location d'une pièce de "Vecindad" (habitat locatif très souvent détérioré). Postérieurement, la croissance de sa famille, les menaces d'expulsion ou bien l'obligation de payer régulièrement le loyer, etc... poussent le migrant, dont la situation économique est en train de se consolider, à sacrifier l'avantage de la localisation au profit d'un logement plus ample et plus sûr : un logement autoconstruit dans les quartiers populaires périphériques en voie de consolidation.

Certains contradicteurs empiriques obligèrent TURNER à reconnaître que ce modèle de mobilité économique et spatiale ne correspondait pas exactement aux migrations intra-urbaines que connaissent les grandes villes latino-américaines dans l'étape "contemporaine" (terme de TURNER) de leur croissance urbaine. En effet, ce sont les espaces périphériques des années cinquante qui sont devenus aujourd'hui les nouvelles zones de réception des migrations vers les villes, en substitution de la ville centrale saturée. C'est là que se développe un habitat locatif à bas coût, et c'est là que s'originent les flux migratoires intra-urbains vers les quartiers autoconstruits de la grande périphérie.

TURNER en est quite pour complexifier son modèle, mais continue de penser qu'il justifie amplement ses recommandations politiques en ce qui concerne l'autoconstruction, et ses campagnes en faveur de la "liberté pour construire" ("Freedom to build"). En effet, l'autoconstruction - ou l'autoproduction - du logement du plus grand nombre (42 % en 1974, 60 % en 1980 des logements de l'agglomération de Mexico) présente, selon lui, plusieurs avantages :

- une consolidation progressive de l'habitat populaire, en fonction des ressources changeantes et instables des plus pauvres (alors que les prêts publics ne tiennent pas compte de cette réalité, d'où l'échec des programmes gouvernementaux ou de la Banque Mondiale)
- la capitalisation de l'effort et de l'insertion économique dans la ville
- une source de sécurité sociale et économique, face à l'insécurité de la tenure locative.

1.3 - La thèse politique

L'impact politique de la thèse de TURNER pourrait être résumé de la façon suivante :

- l'habitat spontané des périphéries urbaines des pays en voie de développement n'est pas l'espace des migrants marginaux et non intégrés, socialement et politiquement dangereux, mais bien plutôt celui auquel aspirent les couches urbaines à bas revenus, lorsqu'elles sont en quête d'un habitat stable, signe de leur intégration, à la fois urbaine et socio-économique, à la ville

- l'échec des planificateurs urbains et des programmes publics de logement populaire réside dans une méconnaissance des fonctions socio-économiques que joue cet espace spécifique. Au lieu d'essayer maladroitement de substituer de façon autoritaire cet habitat spontané du plus grand nombre, il faut en reconnaître la valeur autogestive et d'auto-dépassement, et l'appuyer au niveau de la régularisation de la tenure du sol et de l'amélioration de l'infrastructure et des services.

2 - DE QUELQUES ENJEUX POLITIQUES D'UN DEBAT TRES CHARGE D'IDEOLOGIES

2.1 - Ségrégation spatiale et mobilité socio-économique

Les références implicites du modèle de TURNER aux théories de l'Écologie Humaine des fondateurs de l'École de Chicago sont nombreuses, et il convient ici de les souligner. A notre avis, TURNER partage les principales thèses élaborées par WIRTH, PARK, BURGESS, etc... sur la base d'une perception de l'espace urbain comme étant "naturellement" structuré par les lois économiques du marché. La ségrégation spatiale apparaît ainsi comme le produit naturel de la compétition économique entre les usages plus ou moins rentables de la ville (production, services, habitat, commerce, administration et gestion), et entre les différentes catégories socio-économiques, pour l'appropriation de l'espace urbain. De même qu'il y a un espace de la réussite économique et sociale (et donc du Pouvoir), il y a également une marginalité écologique qui correspond à une marginalité sociale et économique. Ernest BURGESS et ses émules s'attacheront à définir ces espaces de la ségrégation : le Central Business District, la zone de transition des taudis du centre ville, la moyenne périphérie industrielle et ouvrière, la périphérie des classes moyennes.....

Reprenant ce principe explicatif, TURNER recherche, au travers d'un modèle de mobilité résidentielle des masses urbaines des villes latino-américaines, la légitimation de la ville structurée à partir des réussites ou des échecs des habitants de la ville (des "citadins"), pour s'imposer dans la lutte sociale et économique pour la survie et pour l'appropriation d'un espace (dépendance de l'écologie Darwinienne).

Dans cette compétition pour l'accès aux ressources et à l'espace, certains sont en marge. C'est la "culture de la pauvreté" qui fleurit dans les taudis du centre ville, espace de ceux qui ne peuvent, ou ne veulent pas lutter pour s'élever dans l'échelle sociale et sortir du ghetto. L'anthropologie américaine sera friante de

ces études sur la culture du ghetto et de la marginalité, sur la persistance en ville du modèle d'intégration socio-économique, fondé sur la famille élargie et les solidarités socio-économiques qui dominaient la société paysanne, de laquelle ont été déracinés les migrants. Le ghetto qui cohésionne, mais qui représente un frein à l'autodépassement de l'individu qui en est le prisonnier. Les anthropologues latino-américains se demandent "comment survivent les marginaux " (L. LOMNITZ) en ville, comment fonctionnent leurs réseaux de solidarités, quelle est la culture urbaine des plus pauvres (disciples de REDFIELD). L'arrière fond du problème politique posé par l'intégration à la société urbaine des masses paysannes est évident.

Face aux politiques autoritaires des gouvernements latino-américains, TURNER fait figure de progressiste en proposant qu'au lieu d'imposer aux plus pauvres des standards de vie urbaine, auxquels seules les classes moyennes peuvent accéder et s'approprier, il s'agit d'appuyer l'effort des plus pauvres pour s'approprier d'un espace à eux, construit à leur rythme et qui est le seul lieu concret de leur progressive intégration à la ville.

2.2 - Le "développement" et l'idéologie du progrès

Les thèses de TURNER sont largement dépendantes du contexte historique et politique dans lequel elles furent produites : la croisade pour le développement lancée par les Etats-Unis après la révolution urbaine : "l'alliance pour le progrès", en Amérique Latine. Son modèle de mobilité résidentielle repose sur une profession de foi implicite en faveur du progrès social des masses urbaines des agglomérations latino-américaines.

Plusieurs contradicteurs des thèses de TURNER et des apologistes de l'autoconstruction périphérique se sont attachés à démontrer empiriquement que les quartiers d'habitat spontané présentent le plus souvent une grande hétérogénéité dans leur composition sociale, et en ce qui concerne la qualité de confort des logements. De nombreuses études montrent comment l'amélioration de l'habitat des urbanisations périphériques est inégale et qu'elle dépend de l'insertion différentielle des autoconstructeurs sur le marché de l'emploi. Alors que pour TURNER, l'habitat spontané périphérique représentait une opportunité, pour le plus grand nombre, de dépasser les conditionnements structurels de la pauvreté, plusieurs chercheurs semblent au contraire penser que ces conditionnements (difficultés d'accès à l'éducation, à un emploi stable, aux bénéfices de la Sécurité Sociale, etc...) "inhibent le succès potentiel

de l'autoconstruction" (P. WARD). Loin d'être une "solution", l'habitat populaire autoconstruit n'est qu'une réponse obligée des plus pauvres aux opportunités limitées que les sociétés latino-américaines peuvent offrir à leurs membres.

Le modèle de mobilité sociale et résidentielle de TURNER, de même que la manipulation idéologique des "bienfaits de l'autoconstruction" qui en découle, reprend de plus l'idée banale néo-libérale selon laquelle les familles "choisissent" de louer leur logement tant que leur assiette économique (emploi et revenus stables) n'est pas assurée. En fait, il semble bien que la location du logement ne soit pas l'objet d'un choix, mais plutôt le produit résiduel d'une série de contraintes qui empêchent les catégories sociales les plus pauvres d'accéder à la propriété, même pas celle d'un lot irrégulier à urbaniser (A. GILBERT, P. WARD, M. EDWARDS).

2.3 - Autoconstruction et exploitation des masses urbaines appauvries

TURNER et ses disciples (gouvernements, Banque Mondiale, etc...) ont été accusés par la plupart des chercheurs latino-américains se réclamant du matérialisme historique, d'encourager l'exploitation des masses urbaines. En effet, en termes de reproduction de la force de travail, l'autoconstruction peut être considérée comme un plus travail auquel sont contraints les plus pauvres, à cause de l'insuffisance de leurs revenus, qui ne leur permettent pas d'accéder au marché formel des terrains urbanisés et du logement social. Promouvoir l'autoconstruction comme "solution viable", c'est donc encourager cet état de fait, justifier les politiques qui bénéficient au capital immobilier et aux classes moyennes, et appuyer des structures socio-économiques d'exploitation.

E. PRADILLA, M. SCHTEINGART, P. CONNOLLY et bien d'autres, vont alors privilégier l'analyse en termes de politiques foncières et du logement, et de systèmes de production de l'espace urbain et de l'habitat. Il apparaît alors que le marché foncier et du logement est largement monopolistique et que, dans ce contexte, la liberté de choix et de mobilité spatiale des pauvres n'existe que dans l'esprit néo-libéral de TURNER. La plupart des familles à faible revenu ne peuvent, en réalité, avoir accès qu'à trois types d'alternatives résidentielles : la location à bas prix, l'appropriation irrégulière d'un terrain périphérique non urbanisé et autoconstruit, ou bien l'acquisition d'un logement social grâce aux prêts aidés des fonds publics "dévalorisés" (JARAMILLO).

Or, dans le cas de la ville de Mexico, le marché locatif des quartiers centraux taudifiés est, depuis 1950, saturé, ce qui conduisit les pouvoirs publics à un "laisser-faire" au niveau de la seule alternative pour l'habitat des plus pauvres : l'urbanisation irrégulière périphérique. Loin de correspondre à une mobilité sociale ascendante, le développement de cette "solution" est largement tributaire de l'inadéquation structurelle entre le niveau des revenus et le coût de l'habitat, ainsi que des politiques visant à protéger les propriétaires et à favoriser le développement de la promotion immobilière.

Dans le même sens, certaines études tendent à démontrer que le rythme d'expansion de l'habitat spontané autoconstruit tend à décroître, lorsque les pouvoirs publics se décident à financer de façon significative des programmes massifs de logements sociaux. En ce qui concerne la location, M. EDWARDS montre que son importance est directement fonction des politiques foncières dans les périphéries des agglomérations. Il semble, par exemple, que le développement important de la production par les autoconstructeurs d'un habitat locatif à bas coût soit directement lié, à Mexico, avec la décision politique de freiner l'expansion territoriale de l'agglomération (COULOMB).

3 -

3.1 - Habitat et activités populaires : le cas de la ville centrale

Une analyse de la ville centrale de Mexico permet de reprendre une des intuitions initiales de TURNER, qui concerne l'articulation entre l'espace de la reproduction de la force de travail et l'espace où s'applique cette force de travail. Le lecteur aura noté comment TURNER, après avoir noté l'importance de la localisation du logement en relation à la localisation (centrale) des activités commerciales et de services, en minimise ensuite la "fonction", au profit de la sécurité de la tenure du logement et de son confort.

Nos travaux de recherche semblent montrer, cependant, que, face à la crise économique et à l'exacerbation du chômage et du sous-emploi, la concentration des activités économiques du secteur tertiaire ("formel" et "informel") dans la ville centrale de Mexico, fait que le sous-marché locatif des vieux quartiers centraux représente une localisation résidentielle privilégiée pour une grande partie des populations à bas revenus, et pas seulement pour les migrants récents ou les jeunes ménages (TURNER ne se demande d'ailleurs pas pourquoi ce sous-marché est depuis longtemps saturé).

Dans la ville centrale de Mexico (le 1/20ème de l'espace urbanisé de l'agglomération), le nombre des établissements commerciaux a augmenté de 36 % entre 1970 et 1980, et les services s'y sont multiplié par deux (+ 106 %), alors que l'activité industrielle y connaissait un taux de décroissance de 25 %. Sur dix nouveaux emplois créés ces dix dernières années dans la ville de Mexico (District Federal), six l'ont été dans la ville centrale. C'est là qu'étaient concentrés, en 1980, 76 % des emplois offerts par l'activité commerciale et 84 % des emplois du secteur des "services" (terme qui, on le sait, concerne une très grande partie des activités du secteur "informel" de l'économie). C'est là qu'étaient également concentrés 28 % de l'administration publique du pays : 280 000 fonctionnaires !

Cette énorme opportunité d'emplois, offerts par la ville centrale aux habitants des quartiers populaires du centre ville, peut être mesurée par le temps de leurs déplacements résidence/lieu de travail : moins de 15 minutes pour le tiers d'entre eux, et moins de 30 minutes pour plus de la moitié. En contrepartie, les masses urbaines des périphéries populaires requièrent en moyenne plus d'une heure et demie (parfois plus de trois heures), le coût de ces déplacements représentant 25 % du salaire minimum environ.

Il est intéressant de noter ici qu'un chercheur "marxiste" tel que JARAMILLO (1983) incorpore la localisation du logement à ses analyses de la rente immobilière. Après avoir rappelé que la rente immobilière est en grande partie une rente de monopole (le prix des loyers dépendant moins des conditions de production de la marchandise - logement, que des conditions de circulation de cette marchandise sur le marché), JARAMILLO souligne le poids spécifique qu'a la localisation du logement dans la détermination du prix. Pour les classes à bas revenus, la rente de monopole prend la forme d'une "rente différentielle du logement", qui est fonction de l'articulation spatiale entre celui-ci et les localisations des emplois, ainsi que des moyens de reproduction collective de la force de travail (équipements éducatifs, de santé, etc...).

Le séisme récent qui a touché exclusivement la ville centrale de Mexico (19/09/85) a largement mis en valeur l'importance de cette articulation : jamais les organisations de locataires des quartiers centraux n'avaient défendu avec autant de clarté et de force la localisation centrale de leur habitat, préférant les conditions très précaires des campements improvisés dans la rue aux relogements périphériques offerts par les pouvoirs publics (lots urbanisés ou logements sociaux).

3.2 - La production de l'espace habité en tant qu'activité économique

TURNER n'a pas tort de vouloir explorer la relation qui existe entre l'appropriation et la construction des espaces périphériques en voie d'urbanisation et l'insertion des autoconstructeurs dans la structure socio-économique de la ville. Dépassant ses évidentes limitations idéologiques, plusieurs chercheurs ont repris l'hypothèse et commencent à produire des résultats intéressants.

La relation entre le rythme de l'autoconstruction (la vitesse de consolidation de l'habitat spontané) et les cycles de conjoncture économique (taux d'emploi, évolution de l'inflation et du pouvoir d'achat, en particulier des matériaux de construction), a été analysée par plusieurs auteurs (LEGORRETA, SCHTEINGART).

D'autres (CONNOLLY) explorent le rôle du travail non salarié dans la production du cadre bâti des quartiers populaires, en relation à la structure de l'emploi du groupe familial. On découvre ainsi que les habitants les mieux intégrés sur le marché capitaliste de l'emploi sont ceux qui investissent le moins leur propre main-d'oeuvre non rémunérée dans l'amélioration de leur logement ou de leur quartier.

On franchit un pas important dans la compréhension de l'habitat et de l'économie des plus pauvres, lorsque les activités de production de l'habitat dit "spontané" ou "sous-intégré" sont analysées comme de véritables activités productrices, et pas seulement comme des activités liées à la reproduction de la force de travail.

S'il est vrai que les quartiers populaires s'améliorent au fil des années, ce n'est pas toujours au bénéfice des occupants originels. Il existe, dans les contingents de squatters, des spéculateurs qui revendent leur lot, le plus souvent après l'avoir subdivisé, lorsque la valeur commerciale des terrains augmente, au rythme des programmes de régularisation foncière et d'amélioration des infrastructures et des équipements. Ils trouvent comme clients des membres de catégories sociales plus aisées, et même de petits promoteurs immobiliers, qui ont attendu jusque là que l'insécurité de la tenure foncière et que la déficience des équipements aient été résolues par les mobilisations revendicatrices et le travail des premiers "colons".

Se constitue alors un véritable marché du foncier et de l'immobilier au travers duquel s'effectue un transfert de la plus-value produite par les autoconstructeurs vers des tiers, qui bénéficient de valeurs

d'usage élevées, mais acquises à moindre coût. L'autoconstruction apparaît alors comme un mécanisme pervers "d'auto-exploitation", où la force de travail des autoconstructeurs est emputée d'une partie de la plus-value qu'ils ont créée : prix de vente des lots, ou des logements autoproduits, inférieurs à leur valeur, et qui n'incluent pas le coût du travail non-payé investi (LEGORETTA, JARAMILLO, PRADILLA, CONNOLLY, etc...). Des ventes auxquelles les "colons" sont bien souvent contraints au gré des pertes d'emploi, des effondrements du pouvoir d'achat et des "stratégies" économiques des masses urbaines appauvries.

"Stratégies", voilà un mot problématique enfin lancé ! Mais, pourquoi ne pas reconnaître que, à l'intérieur des structures socio-économiques et spatiales fondées sur l'inégalité dans la compétition pour l'accès aux ressources et sur l'exploitation des masses urbaines, il existe des stratégies individuelles, ou de groupes familiaux, qui visent à réguler (non à résoudre) les tensions générées par la division sociale et spatiale du travail ? C'est tout un champ de connaissances qui s'ouvre alors au chercheur, et où les "relations fonctionnelles" de l'habiter avancées par TURNER peuvent être reprises et corrigées (en ce qui concerne leur fonctionnalisme néo-libéral et leur idéologie sur le progrès des citoyens "en voie de développement").

On s'intéressera avec profit aux pratiques de ces "colons" qui optent pour freiner l'amélioration de leur logement au profit d'investissements réalisés dans la création d'un fond de commerce, d'un atelier artisanal ou l'achat d'un taxi - aux employés qui préfèrent rester dans leur pièce taudifiée du centre ville, au profit d'une épargne qui leur permet d'investir dans l'éducation des enfants, ou d'assurer une meilleure intégration dans le réseau d'influences de l'administration publique et du clientélisme politique - à ces travailleurs de la construction qui utilisent leur cycle de chômage pour s'assurer des revenus stables en construisant sur leur lot des pièces pour la location. Bref, à ces dizaines de milliers de "citadins" pour qui l'appropriation d'un espace dans la ville met en jeu, à la fois, leur travail et leur résidence.

Ces brèves notes sur quelques débats récents en Amérique Latine, particulièrement au Mexique, veulent seulement souligner l'intérêt épistémologique d'une approche de la ville, comprise à la fois comme espace de la production et de la reproduction, comme espace de la production et production de l'espace, comme espace des activités et espace de l'habiter. Nos analyses des villes et des citoyens du Tiers Monde sont encore largement dichotomiques, et nous avons beaucoup à faire pour construire des hypothèses qui articulent à la fois la ségrégation spatiale, les processus économiques d'exploitation, les pratiques de contrôle politique et les "stratégies" de survie des masses urbaines, pour l'appropriation de l'espace et l'accès aux ressources.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BURGESS Ernest W. The grow of the city : an introduction to a research project, In BURGESS/MACKENZIE/PARK, "The City", Chicago, The university of Chicago Press, 1925, p 47-62
- CONNOLLY Priscilla - Investigacion sobre vivienda, volumes II, III et IV, COPEVI, Mexico, 1977
 - Autoconstruction Espontanea. Solucion o Problema ?, revue Autogobierno n° 11, Mexico
- COULOMB René La vivienda de alquiler en zonas de reciente urbanizacion, PEVAL/Institute for Housing Studies, Medellin, 1984
- EDWARDS Michael Residential mobility in a changing housing market : the case of Bucaramanga, Urban Studies n° 20, 1983, p 131-145
- GILBERT Alan et
 WARD Peter Housing, the State and the poor : policy and practice in three Latin American Cities, London, Cambridge University Press, 1984, p 319
- JARAMILLO Samuel Hacia una teorie de la renta del suelo urbano, Bogota, Centra de Estudio, pare el Desavollo Economico, Universided de Los Andes, 1977, p 122
- LEGORRETA Jorge La autoconstruccion de vivienda en Mexico, Mexico, CECODES, 1984, p 204
- LOMNITZ Larissa Como sobreviven los marginados, Mexico, Siglo XXI Editores, 1975

- PARADILLA Emilio Autoconstruction, explotacion de la fuerza de trabajo y politica del Estado en America Latina, in "Ensayos sobre el problema de la vivienda", Mexico, UAM, 1982, p 268-344
- REDFIELD Robert The folk society and culture, in "American Journal of Sociology", n° 52
- SCHTEINGART Martha La accion habitacional del estado mexicano, Mexico, El Colegio de Mexico, 1978, p 245
- TURNER John Housing priorities, settlement patterns and urban development in modernizing countries, Journal of the American Institute of Planers n° 34, 1968, p 354-363
- Barriers and channels for Housing Development in Modernizing Countries, Journal of the American Institute of Planers n° 33, 1967, p 167-181
- Housing by People, London, Marion Boyars, 1976, (en français : Le logement est votre affaire, Senil, 1979)
- WARD Peter Self Help Housing, a critique, London, Mansell, 1982, p 296

DEBAT SUR L'EXPOSE
DE R. COULOMB

J. METRAL :

Je n'ai pas compris ta conclusion. Ta conclusion, c'est : il faut articuler Turner et Chicago ? L'orientation de l'écologie humaine de Chicago mise au goût du jour ?

R. COULOMB :

A mon avis, cette méthode d'approche de l'espace doit être conservée. Le problème, c'est ce qu'on a fait de cette intuition au niveau politique : on en a fait une recherche de l'intégration sociale ou une justification de l'inégalité, de la lutte des classes, etc...

Même si l'on ne suit pas Turner quand il explique qu'il est tout-à-fait normal que tout le monde, à part quelques individus, progresse dans l'échelle de la réussite sociale, il a quand même raison de se demander s'il n'y a pas une articulation très précise entre l'évolution socio-économique et l'évolution spatiale d'un couple, par exemple, à l'intérieur de la ville.

Le livre de Turner a un public européen. Moi, je lis Turner dans son discours originel, dans son expérience à Lima au Pérou, contre les programmes officiels de logement. Mais les échecs étaient au niveau du fait que ces programmes sociaux ne bénéficiaient pas réellement à la population qu'on prétendait aider.

Turner disait que l'autoconstruction était bien moins chère ; qu'à travers elle, les gens pouvaient accéder parce que c'était un rythme plus lent : c'est sur 10, 15, 20 ans que les gens obtiennent leur logement et pas par à-coups. Ca correspondait à l'économie des gens qui ne peuvent pas payer pendant 15 ans un amortissement régulier etc....

B. GANNE :

Discours autogestionnaire et multiforme. Je crois qu'il n'a pas la même consonnance et résonance en Amérique Latine que celle qu'il peut avoir chez nous, même si c'est les mêmes mots.

R. COULOMB :

"Liberté pour construire". Tout le monde peut mettre ce qu'il veut là-dedans !

A. BELBAHRI :

Deux choses sont un peu embrouillées :

- Il y a d'une part la présentation de Turner s'inspirant essentiellement du schéma du développement urbain de l'école de Chicago,

- Et, en même temps, tu as fait référence à la culture de pauvreté, la persistance de la pauvreté, qui a été montrée par Oscar Lewis, non seulement pour le Mexique, mais aussi pour la ville américaine elle-même, c'est-à-dire contredisant un peu ce schéma d'intégration progressive des migrants dans la ville.

Alors là, ce qui manque du point de vue de l'information, c'est la part de l'Etat, son rôle, la part du marché privé dans le logement, le foncier, etc...

Je voudrais avoir des renseignements là-dessus pour bien comprendre, parce qu'il me semble que ce modèle s'est appliqué et s'applique peut-être encore à la vie américaine : le départ progressif, l'individu s'insère dans la société. Il connaît une mobilité résidentielle qui va du centre vers la périphérie, et, selon le modèle des villes américaines, la périphérie, c'est les couches moyennes, c'est pas la périphérie des pauvres.

Or, dans les villes comme Mexico, il me semble que c'est une périphérie de gens pauvres. Donc, comment ça se combine, et quelle est la part du marché privé ?

R. COULOMB :

Il est évident que les plus grosses critiques qui ont été faites de la part des marxistes Latino-américains à Turner, c'est qu'il n'intègre pas dans son schéma la grande détermination des politiques foncières immobilières.

Ces études ont le grand défaut de ne pas intégrer l'espace. Dans ce que j'ai voulu présenter comme critiques de Turner, je n'ai pas tenu compte de ces critiques qui sont les principales, parce que, pendant dix ans en Amérique Latine, on a étudié les politiques de logement, les politiques foncières. C'est 90 % de notre production de recherche.

Mais, ça ne pose pas le problème que pose Turner. Mon intervention, c'est pour vous dire : "attention, il y a dans Turner et dans l'école de Chicago une exigence épistémologique qu'il faut reprendre".

L'origine de l'école de Chicago, de tout le courant de l'anthropologie américaine, qui a été plaqué dessus en Amérique Latine, est un courant d'intégration de la marginalité.

Alors, ça a été complètement refusé par toute une école latino-américaine. Ceci dit, il n'y a pas, à mon avis aujourd'hui, de la part des marxistes qui s'intéressent aux études urbaines en Amérique-Latine, ce souci de penser un espace à la fois en termes de production de l'espace, qui est 80 % de notre littérature sur les politiques de l'habitat, les politiques foncières, etc... et de l'espace de la production.

Alors, la ville marché de l'emploi, nous, en Amérique Latine, on ne connaît pas. Et il faudrait peut-être essayer de voir comment intégrer ça.

B. GANNE :

Ce que tu veux même dire, c'est peut-être marché de l'emploi non pas uniquement du point de vue des politiques de firme, mais du point de vue de la stratégie des gens qui sont employés. On a vu différents modèles de fonctionnement de firme, mais très souvent, les études économiques ou urbaines sont faites à partir du modèle des grandes firmes. On découvre maintenant les PME qu'on ne comprend pas et qui ont un peu le même rôle que l'informel dans les études PVD.

R. COULOMB :

C'est là qu'à mon avis l'école de Chicago a eu une intention fondamentale : il y a une compétition généralisée pour l'accès aux ressources. L'une de ces ressources, c'est l'espace, l'autre, c'est l'accès au capital, l'accès à l'emploi, etc... Donc, si c'est ça l'espace, finalement, la lutte pour la survie dans cet espace, c'est la lutte pour se loger, c'est la lutte pour avoir un emploi, c'est aussi la lutte de certains pour en loger d'autres ou pour les exploiter en les logeant, les exploiter en leur donnant un emploi, etc...

Donc, c'est quoi la ville ? C'est la question qu'on posait à K. COIT. Qu'est-ce qui fait l'intégration d'un espace qu'on peut appeler la ville ? Quelles sont les limites de l'urbain ? C'est quoi l'urbain ? C'est quoi l'espace, finalement ?

B. GANNE :

Pour toi, l'intuition de Turner dépouillée des orientations idéologiques selon lesquelles elle a été exploitée, est quand même ce qui permet de "révaluer" l'espace, voire de réévaluer l'espace. Alors que les approches générales, économiques, marxisantes, sur la plus-value, etc... parlent en fait d'un espace un peu abstrait. Est-ce que c'est ça ?

R. COULOMB :

Qui, il faut quand même reconnaître qu'au niveau des études qu'on a produites sur les politiques de logement, le logement est perçu comme quatre murs, comme l'abri. Et parfois, ça ne permet pas de comprendre des tas d'autres phénomènes. J'ai même de bons amis qui parfois commettent des erreurs monumentales sur des cas concrets.

Par exemple, le grand scandale du séisme, on m'a dit : "c'est quand même insensé, des gens qui ont été touchés par le séisme, qui vivaient dans des chambres de bonne, sur les terrasses de logements sociaux dans le centre ville, gagnaient 10 fois le salaire minimum et vivaient dans 15 m²".

Mais, j'ai répondu que peut-être cette localisation était fondamentale pour des tas de raisons. C'est quoi un logement ?

K. COIT :

Comme disait Turner, "housing" c'est un verbe, c'est une action, c'est pas une chose. C'est le processus qui l'intéresse, mais pas la chose statique.

Je voudrais reprendre ce qui a été dit tout-à-l'heure. Je pense qu'on ne comprend pas Turner si on ne voit pas une de ses luttes qui est celle d'un militant anti-Etat. Il veut que les gens fassent leur logement sans que l'Etat intervienne. C'est ça tout son problème avec les socialistes et les marxistes, car il a quelque chose contre tout logement social.

F. METRAL :

C'est comme ça que je l'avais lu, et, en fait, je l'avais mal lu : c'était anti-Etat dans le sens où l'Etat pense aussi logement-abri, et n'a pas pensé tout le rapport du logement avec l'évolution des revenus, avec la localisation, avec les réseaux de relation, etc... On peut retrouver des études qui ont été faites différemment sur les bidonvilles, pas pour valoriser le bidonville, mais pour montrer comment les gens y vivaient et comment ils y trouvaient des réseaux de solidarité qui étaient, pour eux, un moyen de première insertion pour des migrants qui arrivaient dans la grande ville.

Alors, on ne va pas défendre le bidonville à cause de ça, mais les analyses montrent qu'il y a dans le bidonville des choses que l'on ne trouve pas quand on vous colle un logement anonyme dans une banlieue.

R. COULOMB :

Turner, c'est le néo-libéral. C'est pour ça que je le fais découler complètement de l'école de Chicago, parce que l'école de Chicago a produit aussi des planificateurs qui sont contre la planification de l'Etat dans l'aménagement du territoire.

Si on conçoit avec Darwin que finalement l'évolution de l'humanité se règle par la lutte, on a d'une part ceux qui perdent et meurent, et d'autre part ceux qui gagnent et deviennent des hommes, dans la compétition pour des ressources limitées, on retrouve la même démarche, le même ordre.

Pour l'école de Chicago, l'ordre urbain, c'est que tout le monde accepte que l'espace urbain est l'espace de la compétition économique, qu'il y a une sanction spatiale de cette compétition économique, et que tout le monde a la chance de pouvoir choisir, en fonction de sa réussite ou de son échec, de meilleurs ou de plus mauvais espaces.

A l'intérieur de cette grande vente idéologique, il est évident que chacun peut progresser s'il veut progresser. Et les marginaux, c'est des gens qui ne rentrent pas dans cette logique.

K. COIT :

Oui, mais si on dépasse ça, je pense qu'il est intéressant de voir ce qui manque dans tout cela, et c'est justement le rôle de l'Etat, qui, à mon avis, doit être celui d'arbitre pour empêcher la spéculation, pour faire une répartition des choses monopolisables, des choses rares, les terrains surtout. L'Etat doit justement régler cette compétition pour que ce ne soit pas une lutte entre ceux qui sont inégaux de toute façon.

M. AGIER :

Je ne souscris pas entièrement à ce que tu disais de la notion de culture de pauvreté d'Oscar Lewis.

1ère remarque :

Je pense que, là aussi, débarrassé de quelques connotations idéologiques particulières, c'est quand même un concept qui a permis et qui permet encore de repérer un grand nombre de pratiques sociales dans un ensemble économique et un ensemble de population, qui, d'une manière très générale et approximative, échappe au contrôle de l'Etat, échappe à l'économie officielle, et aux secteurs salariés.

Personnellement, dans les enquêtes que j'ai pu faire en Afrique, j'ai retrouvé dans une première approche, dans les milieux "marginaux", c'est-à-dire à économie de type informel échappant au contrôle et aux décisions de l'Etat, des caractéristiques très proches de celles qu'Oscar Lewis met dans ses

définitions de la culture de pauvreté : système d'épargne, système de solidarité, problèmes d'accès à l'argent, problèmes de conception de l'habitat, etc..

C'est un premier point qui permet au moins, comme concept descriptif, de prendre en compte des pratiques sociales qui, effectivement, sont difficiles à situer sur le plan économique, mais qui sont bien réelles, et quelque chose qui serait grosso-modo "marginal".

2ème remarque :

J'ai été tout-à-fait effaré à Rio des pratiques en matière urbaine qui sont très proches d'un certain nombre de choses que tu as décrites. En particulier, il existe des favellas complètement stabilisées. C'est une question de rapport de force en fait entre ces dynamiques qui sont un peu culturels, sociaux, etc... et l'Etat.

On dit favellas à Rio, on dit autrement ailleurs, ça s'appelle souvent des invasions.

Lorsque certains groupes de population repèrent un terrain convenable, ils s'y installent ; quand ils ont construit un toit, ils ne peuvent plus, d'après certains textes, être immédiatement délogés. Donc, à partir de cette situation, ils peuvent engager une procédure pour avoir un titre foncier.

A Brasilia, il y a une politique tout-à-fait différente parce que l'Etat est omniprésent et a de l'argent, donc, dès qu'il y a une invasion, ils détruisent immédiatement, et donnent un logement confortable un peu plus loin.

Mais, à Rio, à Salvador, ou ailleurs, ce n'est pas le cas : des collines entières autour de la ville sont couvertes de favellas stabilisées par l'autoconstruction ou l'autoproduction d'habitat, c'est-à-dire, avec éventuellement des maisons à étages. Elles sont reconnues par l'Etat, c'est-à-dire qu'il y a des installations d'électricité, d'assainissement, d'évacuation, et même, à Rio, un funiculaire construit par un maire.

R. COULOMB :

Turner, comme je l'ai signalé, a eu un impact sur les politiques.

M. AGIER :

Oui, mais ce que je veux dire par là, c'est que d'une part, il y a un rapport de force entre l'Etat et ces populations, et d'autre part, il y a un dynamisme culturel, social dans ces populations qui, pour être repéré, doit passer par des conceptualisations même approximatives genre cultures de pauvreté, ou en tous cas, passer par un repérage des comportements, des pratiques, des réseaux de solidarité, qui font que c'est un lieu dynamique et qui fonctionne. Est-ce que cette stabilisation des favellas s'est faite à la suite d'une

revendication des gens, des favellas eux-mêmes, ou bien est-ce que c'est l'Etat qui a décidé ?

M. AGIER :

Non, ce sont les gens eux-mêmes qui revendiquent.

B. GANNE :

Pour Oscar Nunez, les intermédiaires dans les quartiers ne sont pas du tout des intermédiaires individuels comme en Afrique, mais sont devenus de véritables interlocuteurs avec les institutions.

R. COULOMB :

Oui, mais vous avez vu que Turner, au début, dit qu'il y a un manque de contrôle, un problème politique. Ca, c'était sur l'Amérique Latine. L'article date de 1968. Il y a 20 ans quand même. Il faut situer.

B. GANNE :

C'est un article fondateur.

C'est vrai qu'il y a un détournement assez phénoménal : Turner a donné lieu à la politique officielle de la Banque Mondiale, qui est la politique la plus centralisée de programmation d'autoconstruction. C'est la perversion de la chose, et au nom des mêmes principes. La Banque Mondiale, c'est dans le local, mais nous travaillons aussi dans le local. On est pris un peu dans les mêmes zones du point de vue idéologique. C'est peut-être ça qui, pour nous, n'est pas facile à dissocier.

R. COULOMB :

N'y aurait-il pas finalement derrière tout ça l'idée que seul a la sagesse et la compréhension de la ville celui qui vit dans un quartier. Alors, Oscar Lewis, les cultures de pauvreté, ce serait un essai pour comprendre finalement les logiques de la stratégie de ces gens-là, que l'Etat est incapable de comprendre, c'est la position de Turner. Pourquoi l'école de Chicago et Turner ont-ils produit le contre-courant à l'aménagement, à la planification du territoire ?

L'espace est le produit de milliers de stratégies individuelles, qui ont leur propre logique. L'anthropologue peut essayer de voir comment ça marche. Mais, quand l'Etat intervient.....

J. METRAL :

Tout-à-l'heure, tu demandais qu'est-ce que la ville ?

J'ai envie de te demander maintenant, qu'est-ce que l'espace ? Et, qu'est-ce qui va se jouer dans les espaces ?

Je suis très gêné parce que je n'ai jamais su exactement de quoi on parle. Est-ce qu'on parle des méthodes et des concepts théoriques qui permettraient aux sociologues de comprendre la ville, dans sa définition, son fonctionnement, etc...? De comprendre les politiques urbaines qui sont toujours le résultat d'un rapport entre un Etat et des citoyens ?

R. COULOMB :

Moi, je n'ai pas parlé des politiques urbaines.

J. METRAL :

Et pourtant, tu as toujours interprété en disant : "l'école de Chicago ça a donné ça au niveau des politiques urbaines, Turner, ça a donné ça au niveau de la Banque Mondiale..." Et, sans arrêt, tu nous as tirés de ce côté là. Moi, je suis très mal à l'aise de ne pas savoir quel est l'objet du débat.

R. COULOMB :

Si j'introduis les politiques dans mon intervention, c'est seulement pour essayer de faire l'historique du débat. Le débat, c'est : "pourquoi critique-t-on Turner ?".

Les marxistes ont essayé de démolir Turner justement sur ces questions de politique, en disant : "vous êtes en train de promouvoir l'auto-exploitation des gens, etc...". Moi, je dis que chez Turner, il y a quand même des choses à reprendre.

J. METRAL :

Mais plus on veut comprendre la ville, moins il faut faire des politiques.

R. COULOMB :

Voilà, c'est ça.

K. COIT :

Je crois que l'idée de Turner est une utopie. Il veut construire une ville meilleure, il propose une politique de logement, si ce n'est une politique urbaine.

R. COULOMB :

D'ailleurs, il annonce sa politique : il ne propose pas de construire pour les gens, mais de construire avec eux.

E. LONGUENESSE :

En Syrie, il y a une très importante politique de logement social, sur laquelle on manque totalement d'informations. C'est une politique de logement social en accès à la propriété, avec, d'une part, des logements directement construits par l'Etat et par divers organismes coopératifs : coopératives professionnelles, syndicats, assurances sociales... Les entreprises sont dans une certaine mesure un biais par lequel les ouvriers peuvent, théoriquement, accéder à un certain logement social. Il y a autour de ce logement social une énorme spéculation. Donc, il y a soit disant un contrôle de l'Etat pour développer un logement social, mais, en fait, c'est complètement perverti par le marché noir.

F. METRAL :

En Syrie, on est frappé par l'absence de bidonvilles, alors que la croissance urbaine est très importante. Il faut essayer de comprendre les causes de cette différence entre la Syrie et le Maghreb.

J. METRAL :

La question, c'est : "Turner, Chicago, ou Oscar Lewis ?"

B. GANNE :

Je crois que nous sommes en train de faire une épistémologie des courants. Apparemment, au travers des mêmes thèmes, les préoccupations sont très différentes en Amérique Latine, au Maghreb, en Afrique, au Moyen-Orient.

Chaque fois que l'on parle d'Amérique Latine, la dimension politique est omniprésente, comme cela apparaît dans le discours de COULOMB.

A.M. BIANQUIS :

Est-ce qu'il y a de la part de l'Etat une politique de production de l'emploi en plus de la production d'espace et de logements, en fonction de ces installations périphériques ?

R. COULOMB :

J'ai cité des chiffres : 3 heures de déplacement dans la ville de Mexico en moyenne entre les quartiers périphériques et la zone de l'emploi. Ceux qui ont de l'argent choisissent leur accès à l'espace : le logement n'est pas compétitif avec la cité industrielle, il va s'installer dans le résidu d'espace qu'on lui laisse. Il s'installe à trois heures du site de l'emploi industriel, c'est la règle du jeu, et l'Etat ne doit pas intervenir. C'est le schéma de l'école de Chicago, libérale.

Dans l'exposé d'AGIER, c'est tout le contraire, mais qu'est-ce que cet espace qu'il nous décrit, parfaitement rationalisé ?

M. AGIER :

Il n'est pas reçu comme rationalisé. Il est détourné ; c'est ce que j'ai cherché à montrer.

B. GANNE :

C'est le modèle grande entreprise, qu'on retrouve absolument partout, même au XIXe siècle chez nous. D'autres modèles existent comme celui de la petite entreprise, tel qu'il a été présenté par E. LONGUENESSE, avec toute l'approche anthropologique des réseaux familiaux : l'espace de la petite entreprise est tout à fait différent.

F. METRAL :

On pourrait se demander dans quelle mesure l'installation de ces petites entreprises dans le centre permet aussi le maintien de la population dans le centre, puisqu'il y a un emploi. Il y a aussi une articulation entre l'emploi et la structure familiale.

DEBATS MIS EN FORME PAR J.C. DAVID

DECRYPTAGE DE C. CAYRE

RESUME

B. Ganne introduit la séance en la reliant à des thèmes abordés l'année précédente, en insistant sur l'importance à donner à l'insertion des activités dans la ville, sur leurs implications dans l'espace.

Après l'intervention d'E. Longuenesse, les questions portent surtout sur des précisions de méthodologie, puis sur la comparaison entre des systèmes proches de division du travail dans la bonneterie à Damas et à Roanne, et entre les politiques de gestion de main-d'oeuvre dans les grandes entreprises multinationales au Brésil et au Cameroun.

Après l'intervention de M. Agier, des précisions sont demandées sur les stratégies de contrôle des familles de salariés, mises en oeuvre dans les cités et autour des cités; sur les prêts financiers accordés par l'entreprise; sur les ségrégations sociales et raciales.

Après l'intervention de K. Coit sur les Petites Antilles, se pose le problème de la définition de la ville et des critères de la citoyenneté.

Après l'intervention de R. Coulomb, de nombreuses questions sont posées. La discussion porte principalement sur les thèmes suivants :

- . Turner, le libéralisme, l'école de Chicago, les références à la culture de la pauvreté de Lewis.
- . L'utilisation politique de Turner, son détournement par le libéralisme américain, la critique marxiste.
- . La défense de Turner et de ses intuitions sur la compétition pour l'espace, et de ses positions en faveur de l'intégration de la marginalité, et contre l'Etat.

Pour finir, des comparaisons sont tentées entre les systèmes propres à chaque région présentée au cours des quatre interventions (Proche-Orient, Afrique centrale, Caraïbes, Mexique).

Jean-Claude DAVID

SOUS-GROUPE DE TRAVAIL "ACTIVITES/EMPLOIS"
RECAPITULATION DE LA REUNION DU MARDI 26 NOVEMBRE 1985

Présents: B. GANNE - J. METRAL - K. BELBAHRI - D. POITOU - J. D'HONT - K. COIT _
N. KHOURY-DAGHER - M. AGIER - R. COULOMB - E. LONGUENESSE

La discussion a été extrêmement riche ; partant de réactions tendant à trouver des éléments de comparaisons dans des pays très différents, on a d'abord eu tendance à privilégier certains aspects universels, puis en s'interrogeant sur la définition de l'espace du point de vue de la question du travail et de l'emploi, on a retrouvé l'importance des aspects extra-économiques et la notion de territoire.

Les lignes qui suivent ne sont qu'un résumé où j'ai essayé de dégager les principales idées avancées.

Tous les intervenants ne sont pas cités, que l'on veuille bien m'en excuser.

1) UNE DETERMINATION TECHNIQUE DES STRUCTURES DE TRAVAIL ET DE LEUR APPROPRIATION

(B. GANNE) Les deux cas présentés (bonneterie à Damas, cité ouvrière de Pechiney au Cameroun), au lieu de faire partir l'analyse des structures économiques, montraient comment des systèmes de production différents avaient des implications spatiales différentes.

Ils proposaient une lecture anthropologique des activités, en faisant intervenir les stratégies familiales.

En même temps, plusieurs participants ont réagi en les comparant à des situations analogues en France ou ailleurs dans le monde, gommant toute spécificité culturelle.

D'un côté la gestion de sa main-d'oeuvre par une firme multinationale, de l'autre une industrie morcelée.

Comme si on était en présence d'une détermination technique telle que les contraintes de la production seraient à l'origine de structures de travail analogues, par exemple dans la bonneterie à Roanne et à Damas ; les choses fonctionnant de la même manière, malgré des situations de classe différentes.

Nadia KHOURY-DAGHER conteste l'idée de "prégnance d'un modèle économique" et pense plutôt qu'il y a réappropriation d'une production selon un modèle de fonctionnement ancien : ainsi du regroupement des établissements d'une même industrie dans un même quartier...

Mais même ce mode de regroupement, parfaitement fonctionnel, ne se retrouve-t-il pas ailleurs que dans le monde arabe.

2) LA STRATEGIE DU CAPITAL S'INVESTIT DANS L'ESPACE

(R. COULOMB) Ce qui est intéressant, c'est que la stratégie du capital s'investit spatialement : stratégie de contrôle de Pechiney d'un côté, stratégie morcelée, aboutissant au morcellement de l'espace de l'autre. Les agents organisant leurs activités ont une stratégie de production ayant une implication spatiale. L'espace est une ressource comme la main d'oeuvre, comme les matières premières. La dimension spatiale fait partie du processus de production.

Ce n'est pas un hasard si à Mexico, l'aménagement de la voirie a été suggéré par les grosses entreprises. Le rêve du capital : organiser son espace. Mais ça ne fonctionne que dans des cas d'exception, pour les villes industrielles ou minières. Ailleurs, comme à Mexico, il y a compétition d'agents.

(M. AGIER) Mais précisément, même là où le capital organise son espace, on retrouve des logiques sociales propres aux populations concernées qui dévoient, transgressent cette organisation.

A Mexico existait une ville pré-industrielle intégrée, que le capital a voulu faire éclater. Quand le capital trouve un terrain vierge, il fait tout, il impose sa territorialité ; cela donne les villes industrielles ; dans le cas inverse, qui est le cas le plus fréquent, il doit composer avec ce qui existe.

(B. GANNE) En outre, les stratégies d'entreprises ne sont pas toujours cohérentes ; elles sont parfois le résultat de conflits entre personnes ou groupes sociaux, sans compter qu'elles doivent tenir compte de contraintes extérieures.

La logique du souk est-elle économique ou sociale ?

Certaines P.M.E. font des choix aberrants sur le plan strictement économique, de ne pas se déplacer, de ne pas grossir.

3) RELATION ET DIFFERENCIATION DE L'ESPACE

(R. COULOMB) L'espace est une relation, le capital fait venir la main d'oeuvre, les matières premières. Face à lui, la stratégie des citoyens vise à accéder à l'emploi, mais aussi à autre chose.

(K. BELBAHRI) Il y a stratégie des groupes, qui se traduit spatialement.

Topalov dit que la rente foncière naît de la différenciation de l'espace et non l'inverse. Ce qui définit l'espace est qu'il est différencié, non pas physiquement, mais par son utilisation. Pourquoi parle-t-on de centre et de périphérie ?...

(J. METRAL) Attention, on revient à une analyse fonctionnaliste. Il faut aller au delà d'une définition du centre par ses fonctions.

4) L'ESPACE-TERRITOIRE, LIEU DE SOCIABILITE

(METRAL) L'espace est aussi le lieu de rapports socio-culturels.

Ainsi du souk dans la ville arabe. On ne peut se contenter de le définir fonctionnellement. Il est bien plus. Il est le lieu ouvert où les gens n'habitent pas, où l'on passe, et où l'étranger a sa place. Par opposition au quartier où l'on ne peut aller que si l'on y habite, où l'étranger n'a pas sa place, à moins d'être l'hôte d'un habitant.

C'est pourquoi, à la différence du quartier, le souk est un espace multi confessionnel.

C'est bien plus qu'un espace du commerce s'opposant à un espace de résidence : ce sont les rôles et les statuts, les rapports socio-culturels, qui diffèrent de l'un à l'autre.

La centralité serait alors définie par la multiplicité des rapports que l'on peut y entretenir.

(B. GANNE) La grosse firme aura beaucoup plus de mal à s'approprier un tel espace contrairement à ce qui se passe à la campagne.

(METRAL) A partir de là, le passage du village à la ville dans le monde arabe sera bien plus que l'apparition de nouvelles fonctions : ce sera surtout la transformation des rapports de *asabiyya* en rapports de coexistence.

(M. AGIER) Dans la cité ouvrière de Pechiney, les positions lignagières des individus ne changent pas, au contraire des statuts qui se transforment du fait que l'ouvrier gagne beaucoup plus d'argent que les autres...

5) UNE OPPOSITION IRREDUCTIBLE AMERIQUE LATINE / AFRIQUE ?

(R. COULOMB) L'Amérique latine n'a rien à voir avec l'Afrique. Les villes d'Amérique latine ont fait table rase des rapports sociaux paysans : d'où les mouvements sociaux...

Les analyses de l'Ecole de Chicago partaient du constat que l'on ne peut pas réutiliser les rapports sociaux antérieurs pour reconstruire quelque chose...

Les seuls quartiers où l'on retrouve des structures pré-urbaines sont justement ceux où il n'y a pas de mouvements sociaux.

(N. KHOURY-DAGHER) La croissance urbaine a été aussi brutale et rigide en Afrique qu'en Amérique latine, mais en Amérique latine, les populations indigènes ont été décimées ou marginalisées de sorte que l'urbanisation n'y a pas intégré de traditions culturelles anciennes, au contraire de l'Afrique.

(R. COULOMB) Au centre de Mexico, le quartier de Tepito est le plus ouvert de la ville.

Un million de personnes y passe chaque jour. Mais les habitants du quartier se connaissent tous, s'identifient au quartier, sont reconnus par les voisins.

Au point qu'ils se définissent plus par leur quartier que par leur mexicanité.

On l'a découvert après le seisme quand ils ont refusé d'être relogés ailleurs.

A la réflexion, ce qui est étrange c'est que ce quartier est situé sur l'emplacement d'une agglomération existant antérieurement à la conquête espagnole..

6) Pourquoi l'espace industriel échapperait-il à cette dimension de territorialité, y compris à l'intérieur de l'usine ?

E. LONGUENESSE

CHAPITRE IV

ETHNICITE ET CULTURES URBAINES

EXPOSES

par Elizabeth LONGUENESSE

Ethnicité et cultures urbaines, ce thème est le dernier à s'inscrire dans le cadre de notre dossier "Anthropologie et sociologie de l'espace urbain". Nous avons abordé celui-ci sous l'angle de la mobilité, en partant de ce que nous avons appelé la mobilité fugitive, c'est-à-dire la mobilité liée aux transports dans l'espace urbain, les déplacements quotidiens liés au travail, aux loisirs et à l'approvisionnement.

Ces déplacements quotidiens, au-delà de leur dimension technique, nous ont renvoyés à une interrogation sur les comportements différenciés selon les groupes ethniques, les classes sociales, les classes d'âge, à un rapport à la ville, à la consommation de l'espace urbain, et à la gestion du temps. D'autre part, cela renvoyait bien entendu aux déterminations socio-économiques et à la mobilité résidentielle et professionnelle, qui a été l'objet de la séance suivante, consacrée plus généralement aux ségrégations spatiales et socio-spatiales, à l'habitat et à la mobilité socio-professionnelle, et à la différenciation de l'espace urbain, lié aux structures socio-économiques, donc au positionnement des différents groupes sociaux dans cet espace et à leurs stratégies dans la constitution des différents quartiers des villes.

A partir de là, nous sommes arrivés à nous interroger sur les stratégies des agents économiques et sur la manière dont ces stratégies étaient contrecarrées ou canalisées par des déterminations, des relations sociales extra-économiques. Ce qui a abouti à la définition des deux thèmes de cette année : le thème sur lequel nous avons travaillé lors de la séance de novembre, sur les activités économiques en ville, et le thème d'aujourd'hui sur les déterminations ethniques et culturelles.

En examinant les différentes formes prises par les relations de travail, dans des cas aussi extrêmes que, d'un côté la stratégie des firmes multinationales au Cameroun, ou au contraire des structures artisanales, dans des régions très différentes, de l'Amérique à l'Afrique, en passant par le Moyen-Orient et la Syrie, nous avons retrouvé face à des stratégies économiques, dans le cadre de ces stratégies d'agents économiques, l'importance des stratégies familiales, et le réinvestissement en quelque sorte de relations communautaires ou villageoises.

Et alors qu'on a pu trouver des analogies dans des contextes très différents, y compris en évoquant des situations françaises, on s'est demandé comment et jusqu'à quel point ces facteurs extra-économiques prolongeaient ou faisaient revivre des héritages culturels spécifiques.

Ainsi, par exemple, on a évoqué l'opposition dans la ville arabe du souk et des quartiers résidentiels. Donc, comment l'héritage de structures sociales spécifiques marque des stratégies économiques, qui peuvent par ailleurs avoir certaines analogies, et la part respective des différents facteurs. A un autre bout,

à Mexico, où à première vue la société urbaine paraissait totalement structurée par la stratégie du capital, on s'est aperçu que, justement, le vieux centre était, au contraire, si je ne me trompe, un lieu d'identification et d'appartenance, renvoyant peut-être à un substrat hérité de la période pré-coloniale.

Aujourd'hui donc, on aborde la structuration de l'espace urbain par le problème auquel on s'est heurté au cours des séances précédentes : celui de la définition des groupes humains à l'intérieur de la ville par une identité commune, qu'on désigne quelquefois comme ethnique, qu'ailleurs on désigne autrement. Le mot ethnie est rarement employé au Moyen-Orient, on parle plutôt de confessions ou de minorités culturelles. On s'interrogera sur les termes employés.

Au Moyen-Orient, la répartition en quartiers était en partie définie par des appartenances confessionnelles ou communautaires. En Afrique, J.L. Amselle développe la thèse du lien entre ethnicité et urbanisation, mais dans son papier j'ai aussi retenu le fait qu'il s'interroge sur le lien entre la problématique ethnique et la colonisation. Dans le monde arabe aussi, je crois que l'on trouvera des analogies. Je pense que la cristallisation des appartenances ethniques dans l'Empire Ottoman est liée au développement des luttes nationales et au démantèlement de l'Empire. On pourra peut-être aussi évoquer le développement caricatural qu'a été le conflit libanais dans ces dernières années. Enfin, bien sûr, la question de la spécialisation économique des différentes ethnies ou des différents groupes communautaires sera posée, ainsi que celle de la coïncidence clivage socio-économique/clivage communautaire.

Dernière remarque : il me semble qu'il faudra peut-être préciser de quel niveau l'on parle, dans la mesure où l'appartenance ethnique, confessionnelle ou communautaire est un niveau parmi d'autres dans un système plus large de relations fondées sur une logique segmentaire peut-être, pour employer un concept à la mode.

Quatre interventions sont prévues :

- . M. Agier, sur Lomé
- . M. Aubrée, sur les sectes religieuses à Récife (Brésil)
- . J.L. Amselle, sur ethnicité et espace en Afrique noire
- . J. et F. Métral, sur la négociation d'identité en ville (monde arabe)

L'ETHNICITE URBAINE

LE CAS DE "HAOUSSA" A LOME (TOGO)

M. AGIER

1. Hétérogénéité ethnique de la capitale togolaise

La ville de Lomé (environ 350.000 habitants en 1980) est composée d'une vaste mosaïque ethnique. Elle regroupe plus d'une cinquantaine d'ethnies. On peut les classer sommairement à partir d'un découpage ethnico-géographique. Outre un peu plus de 10 % d'ethnies trop peu représentées pour être prises en compte, la ville comprend :

- les ethnies côtières (principalement : Mina, Evhé, Ouatchi); représentent les autochtones et/ou les premiers arrivants. Leurs principales caractéristiques sont l'ancienneté de leur contact avec les européens datant de la traite des esclaves (XVII^e-XVIII^e siècles), leur fond religieux "Vaudou" (panthéon de l'aire culturelle aja-éwé comparable aux orixa des Yoruba) sur lequel s'est plaqué une christianisation massive, et la position importante qu'y occupent les femmes, sur les plans démographique, économique, social et religieux (cette position renvoie à un système ancien de parenté matrilineaire, propre aux aires Aja et Yoruba). L'ensemble des ethnies côtières représentent 72 % de la population loméenne.
- les allochtones togolais (13,5 % de la population de Lomé) : cet ensemble comprend diverses populations de l'intérieur du Togo (Kabyé et Losso, Kotokoli, Moba), dont certaines sont islamisées (Kotokoli) et qui ont connu des mouvements migratoires vers la capitale togolaise différents selon les ethnies quant à leur importance, leurs causes et leurs formes.
- les ethnies étrangères (4 % de la population de la ville) peuvent être différenciées en deux groupes principaux : les "Nago" sont de la même aire culturelle que les autochtones de Lomé. Ils sont un élément, détaché au XVIII^e siècle, de l'ensemble Yoruba. Plus de la moitié d'entre eux sont islamisés, de même que les Yoruba, d'arrivée récente à Lomé et peu nombreux. D'autre part, l'ensemble "haoussa" -vocabulaire sous lequel on met à Lomé les Haoussa proprement dit (originaires du Nord-Nigéria et du Niger) les Mossi (du Burkina) les Djerma-Songhaï (du Niger et du Mali) et les Peul (Niger, Burkina, Mali) - représente davantage le pôle étranger vis-à-vis de la population loméenne.

N.B. Ce texte, rédigé postérieurement au débat, inclut une partie des acquis de celui-ci

Commençant d'arriver à Lomé dès la seconde moitié du XIX^e siècle, ils sont les seuls à marquer l'espace urbain de leur empreinte, étant regroupés dans un quartier spécifique, le "zongo", quartier des commerçants étrangers musulmans. Spécialisés depuis leur arrivée dans le commerce du bétail local et de la viande, de la kola, dans l'artisanat du cuir et le commerce des peaux, ils ont pris en charge à partir de 1940 l'approvisionnement de la capitale en gros bétail importé ; depuis les années 1960, ils occupent quelques positions dans des commerces récents : planches, objets d'art, fripes, produits européens.

Ils sont dans la position la plus marquée de minorité déracinée tendant, en dehors de toute relation concrète avec leurs lointains pays d'origine, à organiser leur vie sociale "en circuit fermé". Le quartier zongo a une position de ghetto ("lieu où une communauté vit, séparée du reste de la population"), le terme de "zongo" désignant aussi bien la communauté des étrangers que le quartier où elle vit. Il représente aussi un îlot d'islamisés dans la ville chrétienne et "vaudou".

Signe et conséquence de sa marginalité, le quartier zongo (qui regroupait, en 1975, 7500 personnes, soit environ 3 % de la population de Lomé) a été détruit en 1977 et déplacé à 15 km du centre de la ville.

La population du zongo est cependant hétérogène sur le plan ethnique : les Haoussa n'en représentent que la moitié ; l'ensemble des ethnies étrangères les trois-quarts ; le quart restant est composé d'allochtones togolais musulmans (principalement des Kotokoli) et de quelques autochtones évhé, mina et fon (où dominant les femmes).

2. Réseaux et ethnies. Les procédures de l'ethnologie urbaine

Une telle diversité ethnique pose plusieurs problèmes : comment repérer les groupes sociaux réels, ceux produisant les références identitaires des citadins ? Comment trouver des niveaux de cohérence permettant d'identifier des groupes, de rendre compte des distinctions qui s'opèrent entre les citadins ?

L'énumération faite ci-dessus des ethnies loméennes est immédiatement critiquable. Les outils statistiques dont on dispose (ici, ceux du recensement général de la population) pour aborder l'ethnicité urbaine fournissent des classifications a priori à partir d'ethnonymes douteux ("Mina", "Haoussa", "Kotokoli", etc) dont l'attribution - généralement faite par le colonisateur au moment de son entreprise de classement et territorialisation des populations africaines - a figé les contours humains et spatiaux. Ceci a eu pour effet de nier, dans la terminologie adoptée et maintenant utilisée, l'histoire et les dynamiques sociales de transformations des groupes humains.

Dès lors, l'approche en termes de réseaux sociaux et de système de relations inter-individuelles ("face to face relationship") (cf. Goffman, Southall) fournit les outils d'un empirisme contrôlé. Parlant, à propos des situations urbaines, de "fluidité astructurée", Southall note que les citadins improvisent et il suggère de repérer les groupes sociaux "au plus bas niveau, en commençant avec n'importe quelle personne qui sera considérée

comme le noyau potentiel d'un réseau de relations" (1). Quelques individus ne tarderont pas apparaître au centre de ces réseaux... C'est en procédant à une recomposition des règles inspirant ces relations (autrement dit : en passant des relations aux rapport sociaux, qui sont des relations pensées dans un système spécifique) que l'on retrouvera les codes issus des langages ethniques.

Cela induit, d'emblée, la procédure de l'enquête ethnologique en ville. La ville est constituée d'un ensemble de réseaux d'inter-connaissance, repérables dans les relations de travail ou tout autre mode d'acquisition de numéraire, de nourriture, de logement, etc., dans les cérémonies religieuses, les réunions familiales, les fêtes et rituels, les temps de repos, les rencontres, bref tous les temps et espaces de la vie quotidienne. On en est, là, à un degré zéro de la connaissance sociologique. Mais en suivant les sujets reconstituant, par leurs paroles ou leurs pratiques quotidiennes, pour l'observateur ou malgré sa présence, le tissu de leurs allégeances et de leurs pouvoirs, l'enquête emprunte nécessairement les voies tracées par la sociabilité étudiée. En d'autres termes, l'unité sociale de référence des sujets est déjà définie par le parcours de l'enquête. Reste à en reconstituer la structure et les règles.

Dans l'univers des commerçants étrangers musulmans de Lomé, dits "Haoussa", toute la vie économique et sociale - des repas quotidiens jusqu'aux mariages - est structurée par des réseaux de relation de dépendance focalisés sur quelques grands commerçants. Chacun de ces négociants (de bétail, de planches, de kola) fait travailler jusqu'à une douzaine de manoeuvres, revendeurs, convoyeurs, assistants, les uns et les autres ayant su inventer diverses formes de rétribution du travail : commission, part sur les ventes, ponction et revente d'une partie de la marchandise, "cadeau", le cas extrême étant atteint par l'absence de rétribution monétaire compensée par la prise en charge par son "patron" pour la nourriture, le vêtement, l'hébergement.

du dépendant

Ces relations économiques s'inscrivent dans différents types de relations sociales : dans les rapports figés père/fils, dans lesquels les uns et les autres trouvent de moins en moins leur compte, soit à cause de l'incompétence technique du fils, soit à cause de sa sur-exploitation, celui-ci fournissant le plus souvent un travail quasi-gratuit à son père sans grand espoir d'indépendance. Elles peuvent s'inscrire dans une relation de parenté plus distante ; cette dernière est néanmoins rare et peu efficiente dans une société d'étrangers détachés de leur pays, et donc de leur parentèle d'origine. Enfin et surtout, une autre possibilité est l'instauration d'une relation permanente de dépendance (exclusive de toute parenté) entre un jeune et le commerçant qui l'accueille, celui-ci devenant à plus ou moins long terme, en même temps que le "patron" dans le travail, le "père" social de la personne accueillie (relation de "zumunci", terme haoussa qui a connu selon les auteurs mentionnant cette relation, diverses traductions : affinité, relation de parenté ou d'alliance, sentiment clanique, entente, quasi-parenté). La finalité logique de cette relation est le passage du statut de "yaro" (enfant, dépendant) ou "bara" (serviteur) à celui de gendre ("suruki") par son mariage avec une fille donnée par le "père"/patron ("mai gida"). La relation de "suruki" (beaux-parents) elle-même contient la possibilité de rapports commerciaux et éventuellement de travail.

(1) Aiden SOUTHALL : Social change in Modern Africa (Introduction), Oxford U.P., Londres, 1961, p. 26

Indirectement, d'autres personnes sont liées à ces commerçants : épouses et enfants des dépendants directs, d'une part, aides occasionnels d'autre part, dont les rétributions ponctuelles prennent le plus souvent la forme de l'aumône.

De ses réseaux, une stratification sociale se dégage : à partir de la position dominante que chacun occupe dans son réseau de dépendants, les grands commerçants forment un sous-groupe dominant. Qui dominent-ils ? Ceux qui, directement ou indirectement, bénéficient des redistributions que les commerçants font de leur profit marchand. La redistribution dépasse le seul groupe des proches dépendants. Elle s'effectue aussi, sous une forme institutionnalisée, dans une Association d'entraide ("Zumunta club", le nom de l'Association reprenant le terme haoussa utilisé pour désigner le lien de dépendance entre deux personnes sans parenté), par la pratique quotidienne de l'aumône ("sadaka" en haoussa, don propitiatoire réglé par la loi islamique), par des dons personnalisés instaurateurs de relations d'échange ("alheri"), par une pratique permanente d'accueil et d'aide des nouveaux arrivants et des "étrangers", etc.

On est ainsi dans la situation d'un groupe social urbain dont la cohésion se traduit par un marché du travail protégé, une aire matrimoniale relativement bien définie (83 % des mariages se font à l'intérieur des ethnies "soudanaises" : Haoussa, Songhaï, Mossi, Peul, 56 % sont intra-ethniques), par des systèmes de dépendance résidentielle et la référence à un quartier qui, malgré sa destruction et sa lente reconstruction loin du centre de la ville, garde son identité spécifique.

3. L'ethnie redéfinie dans son nouveau territoire

Si l'on s'interroge sur l'origine des références des différentes situations de relations sociales que l'on observe, on trouve une terminologie haoussa, utilisée par tous, qu'ils soient ou non originaires du pays haoussa. Ces termes sont agencés dans une théorie particulière de la vie sociale qui, elle, renvoie à une identification comme "zongolais" (terme utilisé, en français par les originaires, habitants ou ex-habitants du quartier zongo, dans un jeu de mot les opposant aux "togolais") autant qu'Haoussa. Cette théorie rassemble des conceptions particulières, que l'on va résumer dans cinq registres : les relations de parenté, l'échange, la richesse, le territoire urbain, le rapport à l'autre.

La conception des relations de parenté : Trois notions recouvrent ce domaine : "dan uwanci" (la parenté cognatique), "suruki" (l'alliance) et "zumunci" (la relation de clientèle). Cette dernière s'oppose à la parenté : il n'y a pas de "zumunci" ("quasi-parenté") entre deux personnes déjà liées entre elles par la filiation ou l'alliance. La relation de dépendance "zumunci" qui, elle, peut déboucher sur une alliance ("suruki"), implique certaines dispositions morales, telles que la confiance ("amana") et la vérité ("gaskiya"). Elle est particulièrement opérante dans une situation où la condition d'étranger associe deux positions d'égale importance : les gens du zongo sont étrangers par rapport à la société loméenne d'accueil ; et ils sont étrangers vis-à-vis de leurs lointains pays d'origine. Ainsi,

les termes haoussa impliquant des relations plus figées, moins improvisées, sont peu utilisés : "dangi" (patrilignage), "iyayi" (famille) et "gida" (maison, maisonnée) sont des références moins utilisées que "dan uwanci", construction à partir de "dan uwa" (littéralement "fils de mère" et signifiant "parent" au sens large). Le terme lui-même de "mai gida", originellement "chef de maisonnée", prend un usage polysémique désignant aussi bien le sens originel que ceux de propriétaire (d'une maison ou de toute chose), patron (d'un commerce, mais aussi dans la relation de dépendance "mai gida"/"yaro"), logeur (personnage central des réseaux commerciaux arrivant au zongo, mais aussi, d'une manière générale, logeur d'étrangers hébergés au titre de l'aumône) et enfin commerçant en général.

La conception des échanges : elle se construit à partir du couple "sadaka"/"alheri", l'aumône et la faveur. La "sadaka" est une notion laxiste, avec laquelle les acteurs peuvent jouer. Jeu économique : la "sadaka" peut être une forme de salaire pour des prestations de travail occasionnelles. Jeu social : en différentes occasions, le domaine de l'aumône est investi par des prestations impliquant la réciprocité : hospitalité, fête du mouton, etc. Un glissement s'opère du don à Dieu au don à autrui. C'est le passage à l'"alheri", la faveur. Une personne identifiée est mise en situation de rendre le don d'argent, de nourriture, d'hébergement, dont elle a bénéficié. On est passé de l'anonymat à la relation inter-individuelle. L'échange peut devenir relation de travail et de dépendance ("zumunci"). Et l'étranger, accueilli d'abord au titre de l'aumône par "celui qui accueille les étrangers" ("mai karban baki"), peut devenir un protégé.

La conception de la richesse : trois termes haoussa sont utilisés : "albarka" (fortune ; ce mot sert aussi à surenchérir dans les transactions commerciales), "sa'a" (chance, grâce ou fortune), "arziki" (richesse). Chacun de ses termes joue sur une certaine ambiguïté. La richesse est une qualité personnelle autant qu'un avoir, une propriété. C'est un tout constitué par le patrimoine foncier (mais qui est rarement utilisé autrement que pour loger des parents, des dépendants, ou des étrangers de passage, au titre de la faveur ou de l'aumône), le capital économique (qui se forme et se reproduit dans des réseaux marchands qui sont autant de systèmes de relations sociales) et la richesse en hommes ("arzikin mutane") qui définit le réseau social d'une personne autant que sa main d'oeuvre, et donc sa force personnelle en toute situation. Le "mai gida", dans la multiplicité des sens de ce terme, incarne toutes ces richesses à la fois.

La conception d'un territoire urbain : Le terme "zongo" (ou "zango") est un mot de la langue haoussa servant à désigner les constructions provisoires, les paillottes situées à la marge d'une ville, par opposition au terme "birni" qui désigne les habitations construites dans l'enceinte de la cité.

Dans toute la partie orientale de l'Afrique de l'Ouest, on trouve des quartiers zongo : Niamey, Kumasi, Accra, Lomé, Cotonou, et les villes du Sud-Nigeria ont un tel quartier où s'agglomèrent les commerçants étrangers africains et les gens de passage. Ces lieux marginaux jalonnent les routes commerciales des Haoussa, routes anciennes partant du pays haoussa (Nord-Nigeria et Sud-Niger) pour aller vers la Côte, de Lagos (au Sud-Nigeria) jusqu'à Kumasi et Accra (Ghana).

Le zongo de Lomé a été fondé en 1870-1880, par des commerçants haoussa venus de Salaga, place marchande de l'époque pré-coloniale, au bout des routes commerciales des Haoussa, des Mossi et des "Dioula" et à l'entrée du royaume Ashanti (dans l'actuel Ghana). Sur la route allant de Lomé à Dapaong (au Nord-Togo) on compte vingt-six quartiers zongo haoussa.

Dans son principe, le zongo délimite l'altérité sociale des marchands ; il l'inscrit dans l'espace. Le commerçant étranger est d'abord étranger aux groupes qu'il rencontre. Selon Patricia Adolo, "l'origine de cette coutume d'établir des quartiers distincts remonte au IX^e et X^e siècles, lorsque les marchands maghrébins se sont installés au Soudan" (1). Les Haoussa auraient repris cette coutume dans l'organisation de leurs propres réseaux commerciaux. A Lomé, actuellement, le zongo est un lieu de retrouvailles, de repos et d'affaires pour les marchands venant du Nord-Togo, du Niger ou du Burkina pour vendre du bétail ou d'autres produits ou pour acheter de la kola et des marchandises européennes. Milieu d'accueil des commerçants, qu'ils soient itinérants ou toujours provisoirement sédentarisés, le zongo est donc, vis-à-vis de la société locale, le lieu des étrangers par excellence. A partir des commerçants haoussa, "premiers arrivants" qui donnent son identité au quartier, celui-ci a vu venir des populations d'autres ethnies (autres ethnies soudanaises, ou du Nord-Togo) par des voies différentes de celles du commerce. Ce faisant, il est resté le quartier des étrangers à la ville. Déplacé à plusieurs reprises depuis sa fondation, le zongo a été réinstallé et se reconstruit à quinze kilomètres du centre de Lomé. Tous les habitants de l'ancien quartier ne se sont pas retrouvés immédiatement dans le nouveau. Sur 7500 habitants de l'ancien zongo, on en comptait 1350 en 1979 et 2130 en 1982 dans le nouveau. Les autres "zongolais" sont dispersés dans la ville.

Cependant, des regroupements ponctuels, à l'occasion des travaux, des fêtes, des mariages ou de la grande prière du vendredi, délimitent des espaces précaires ou provisoirement partagés : parfois à l'intérieur du nouveau zongo (le vendredi, tous les "zongolais" habitant dans divers quartiers de Lomé se rendent à la mosquée du nouveau zongo), plus régulièrement devant ou dans les concessions des principaux "mai gida" (qu'ils résident ou non dans le nouveau quartier), sur les lieux de travail (marché de gros et de détail, gare routière, concessions des commerçants), etc.

Cet attachement au quartier et la reconstruction, symbolique ou matérielle, du zongo comme territoire, ont leur origine dans l'opposition "bako"/"arne", l'étranger et l'autochtone, par laquelle les zongolais s'opposent comme étrangers aux autochtones loméens. Mais sur leur propre territoire, la relation s'inverse, ils sont chez eux, et les loméens sont étrangers. Cette conception actuelle du territoire urbain reproduit l'opposition initiale "birni"/"zongo", la ville elle-même dans son enceinte, et son extérieur, sa marge.

(1) Patricia ADOLO : L'évolution du commerce chez les Haoussa du Nigeria, IEP Bordeaux, 1976, p

La conception du rapport à l'autre : l'opposition "bako"/"arne" (étranger/autochtone) est un paradigme qui se ré-introduit dans de nombreuses autres oppositions : écologique (gens de la ville/gens de la terre), religieuse (musulmans/païens), économique (commerçants/non-commerçants), ethnique (haoussa/non-haoussa). Cette dernière opposition se retrouve à l'intérieur du quartier zongo. Ainsi, un originaire de l'ethnie Mossi pourra être désigné (et se désigner lui-même) Haoussa à Lomé et non-Haoussa dans le zongo. On assiste en fait à une Haoussa-isation des ethnies soudanaises du zongo. Pour certains, on "devient" haoussa, pour d'autres on est "comme Haoussa". Dans cette situation, ce qui domine est l'appartenance à un même territoire, le zongo, c'est-à-dire un espace structuré par un groupe social spécifique : être Haoussa, c'est être "zongolais", et respecter l'opposition première "bako"/"arne", c'est-à-dire se maintenir dans le statut d'étranger. Il paraît évident ici, que cette forme d'ethnicité ne pourrait exister sans son contraire, qui est son environnement : l'autochtone païen. La ville le lui rend bien : l'ancien quartier zongo était jugé insalubre, trop dense, peuplé d'étrangers "qui n'était même pas propriétaires de leurs terrain". La destruction du zongo et l'expulsion du centre ville de sa population a mis à l'écart et stigmatisé un "pôle négatif" de la société urbaine. Mais précisément, le zongo, l'ethnie Haoussa à Lomé, vit de sa marginalité.

On se trouve ainsi en présence d'une structure symbolique dont les différents termes sont articulés entre eux par l'opposition étranger/autochtone. Si les termes utilisés empruntent bien à la langue haoussa, cela ne peut pas faire illusion : la référence du groupe social est son territoire, le "zongo", qui signifie, matérialise et garantit physiquement la distinction entre ceux qui lui appartiennent et à qui il appartient, et les autres. La construction du néo-logisme "zongolais" est, de ce point de vue, aussi forte de signification que l'apparent laxisme qui préside dans l'usage de l'identité haoussa.

Bako/Arne
étranger/autochtone
musulman/païen
commerçant/non commerçant
haoussa/non haoussa

Conception du rapport à
l'autre

Zongo/Birni
hors dans
murs/les murs
étrangers/autochtones

Sadaka/Alheri
aumône/faveur
anonymat/relation
étranger/protégé

Zumunci / Dan uwanci
quasi-parenté/parenté
polysémie du terme
"mai gida"

La richesse comme
propriété et
force personnelle
"Arzikin mutane",
richesse en hommes

Conception du
territoire urbain

Conception de
l'échange

Conception des
relations de parenté

Conception de la
richesse

SECTES RELIGIEUSES ET CONSTRUCTION DES CITADINITES AU BRÉSIL

M.AUBREE

Dans ce pays en 40 ans le rapport campagne/ville s'est exactement inversé autour de 30 et 70 % et, pour cette même période, la population est passée de 40 à 120 millions d'habitants soit --en 1980-- 50 % de la population ayant moins de 20 ans. Une industrialisation que je qualifierais de "forcenée" a amené le Brésil au 10ème rang mondial et lui a permis d'enregistrer, entre 1964 et 1974, le taux de croissance annuelle le plus élevé au monde (10 %).

Cette situation a engendré, au niveau socio-culturel, de profonds bouleversements dans lesquels les anciens modes de socialisation, pour la plupart hiérarchiques et patriarcaux, ont éclaté et où les systèmes collectifs de références identitaires, généralement basés sur un territoire et une histoire en commun, sont venus se diluer dans la complexité des grandes villes.

Outre les mégapoles de Sao Paulo et Rio (respectivement 12 millions $\frac{1}{2}$ et 9 millions d'habitants en 1980) on trouve au Brésil huit régions métropolitaines de plus d'un million d'habitants, parmi lesquelles, au 4ème rang national, celle de Recife (2 millions $\frac{1}{2}$). Cette ville a été le terrain privilégié de mes recherches parce qu'elle présente des caractéristiques ethno-historiques, politiques et socio-économiques qui en font une sorte de microcosme de la société brésilienne.

A Recife, comme dans les autres métropoles, pour faire face à la tendance anomique qui résulte des bouleversements mentionnés ci-dessus, nombre d'individus cherchent à reformer des groupes dont l'identité collective est basée sur l'adhésion à un système de valeurs et de conduites, partagé par tous les membres. Ce système est, dans la majorité des cas, un système religieux.

Les deux courants de croyances/pratiques actuellement les plus répandues entre les couches défavorisées dans presque toutes les grandes villes sont, d'une part, les cultes afro-brésiliens et, de l'autre, les sectes pentecôtistes. Il s'agit, pour les premiers, de la réélaboration en terre brésilienne et de la réarticulation en un système cohérent d'éléments cosmogoniques, parfois hétérogènes, amenés d'Afrique par les esclaves noirs. Les secondes représentent une forme particulière de l'évangélisme chrétien protestant dans laquelle le Saint-Esprit occupe une place très importante.

C'est à l'étude de la production des identités collectives dans ces deux courants religieux que je me suis attachée plus particulièrement car dans le panorama brésilien les pratiques religieuses constituent, à l'heure actuelle, de puissants modes de différenciation socio-culturelle et parfois politique. Au terme de cette recherche les courants en question semblent bien représenter les deux pôles entre lesquels oscille l'ensemble de la société brésilienne :

- 1) affirmation d'une tradition dynamique ancrée dans un espace culturel et social singulier (les afro-brésiliens),
- 2) aspiration à la modernité universalisante occidentale (les pentecôtistes).

Bien que ces deux mouvements attirent des couches de population se trouvant dans des conditions socio-économiques similaires, l'adhésion à l'un ou l'autre engendre deux configurations complètement différentes en ce qui concerne les attitudes et les comportements par rapport à la société globale et, comme on va le voir, par rapport à l'univers urbain.

Les cultes afro-brésiliens envisagent l'une et l'autre comme l'espace de vie et de réalisation des individus, auquel ceux-ci ne peuvent pas échapper et sur lequel ils doivent agir par manipulation magique des faisceaux de forces fastes ou néfastes qui traversent le milieu naturel et conditionnent les bonheurs et malheurs de la vie individuelle et sociale des humains. Il s'ensuit que les adeptes de ces cultes appréhendent la ville comme un milieu rude mais incontournable qu'il faut savoir se concilier et contre lequel on doit parfois se défendre ; ainsi, dans ce courant, l'activité dans le domaine du sacré a pour but principal l'augmentation du bien-être de l'individu dans la sphère du profane.

Les pentecôtistes, quant à eux, voient la société et la ville comme des milieux hostiles dans lesquels se cachent les pires embûches pour le salut de leur âme. Ils doivent s'en protéger en évitant au maximum les contacts allogènes à leur credo et, quand cela est possible, en se refermant sur l'espace communautaire qu'est le temple de leur quartier, au sein duquel leur est d'ailleurs offert un ensemble d'activités collectives dont le but est de 'sacraliser' tous les instants de leur vie dans laquelle le "temps profane" (1) n'a pas sa place.

Voici maintenant un rapide exposé d'éléments passés et présents qui permettront de mieux cerner les spécificités de l'un et l'autre mouvements dans le contexte nordestin et, en particulier, dans la ville de Recife.

 (1) ELIADE, Mircea : Le sacré et le profane, Paris, 1965 ; chap. II.

De la résistance ethnique à la "famille symbolique".

Juste une petite incursion rapide dans l'histoire pour dire que l'abolition de l'esclavage a été décrétée au Brésil en 1888. Qu'à cette date il existait déjà dans les villes un bon nombre d'ex-esclaves, le plus souvent domestiques, qui avaient racheté leur liberté. A Recife ils étaient moins nombreux qu'à Salvador car, dans le Pernambuco, la grande majorité des esclaves était employée dans les moulins à sucres (engenhos), qui ont été les derniers bastions de la résistance à l'abolitionnisme. Il y a donc eu un afflux d'anciens esclaves venus des campagnes après 1888. Les libérés "domestiques" avaient déjà une connaissance de la ville tandis que les esclaves paysans changeaient d'univers quotidien. Ils avaient donc, plus encore que les premiers, une tendance à se regrouper spatialement afin de reconstruire des solidarités de groupe. Leur situation socio-économique était le plus souvent instable dans la mesure où, à leur arrivée, beaucoup d'entre eux n'avaient pour tout bagage professionnel que la dextérité dans la coupe de la canne à sucre. Par conséquent, il s'établit dans la ville une situation qui faisait que les noirs étaient, à quelques exceptions près, les plus pauvres entre les citadins (2). Cette situation a laissé des traces jusqu'aujourd'hui puisqu'à Recife, encore maintenant, plus on est noir et plus on a de chances d'appartenir aux classes défavorisées. Ceci est l'une des différences entre Recife et Salvador car, dans cette dernière ville, il existe une bourgeoisie noire relativement bien implantée, pour des raisons historiques qui ont fait l'objet de diverses études (3).

 (2) Cf. FREYRE, Gilberto : Sobrados e Mucambos,

(3) Voir en particulier CARNEIRO DA CUNHA, Manuela : (in) Os afro-brasileiros, Recife, 1985, pp. 28-35.

Donc, situation économique précaire et situation sociale difficile de par le changement brusque de structures : passage de l'esclavage à la liberté et passage du milieu fermé et hiérarchisé de l'engenho au milieu ouvert et complexe de la ville. Ces deux facteurs ont provoqué des regroupements, soit dans des quartiers centraux délabrés, soit dans des quartiers périphériques, autour de personnes qui étaient détentrices de la "connaissance" (4) d'origine africaine, qui pourrait améliorer la situation de dénuement économique et de second bouleversement socio-culturel que vivait la grande majorité des nouveaux hommes libres.

Durant toute l'époque de l'esclavage les Africains avaient réussi à maintenir, envers et contre tout, une certaine cohérence de leur univers symbolique (polythéiste et non manichéen). J'entends par là que les différentes ethnies, même mélangées, étaient parvenues à garder un fond africain au catholicisme qui leur était imposé et il apparaît que certains des rituels de celui-ci avaient été récupérés par des groupes d'esclaves uniquement pour servir de paravent à leur propre système religieux.

Enfin, il ressort des études faites sur le sujet que l'apparition des terreiros de candomblé (Salvador) et de xangô (Recife), c'est-à-dire la mise en place de lieux de cultes réservés aux rites d'origine africaine, remonte à l'installation en ville d'esclaves qui avaient rachetés leur liberté et, la formation de groupes de fidèles, à l'arrivée massive des libérés du milieu rural. On peut dire que, à l'origine, la structuration communautaire des groupes autour d'un système de croyances inspiré de l'Afrique a permis la constitution de "familles symboliques" pour des personnes dont la famille biologique avait généralement été dispersée par le système d'esclavage.

 (4) Au sens d'ontologie.

On se trouve donc là face à un regroupement racial et culturel sur un espace donné. C'est ce regroupement qui a donné naissance à ce que l'on appelle depuis les "cultes afro-brésiliens".

A Recife, par exemple, le quartier où se sont regroupés le plus de noirs dans la première moitié du siècle, c'est le quartier d'Agua Frias qui, à l'époque, était tout à fait périphérique et se trouve maintenant en plein dans la ville. Il est, encore à l'heure actuelle, l'un des quartiers les plus "noirs" de la ville (environ 35 % de sa population) et, surtout, celui où sont implantés les terreiros (5) les plus "traditionnels", c'est-à-dire ceux qui ont le moins cédé à la vague syncrétique des 40 dernières années et tentent de maintenir un noyau mythique cohérent et des rites spécifiques où la symbolique africaine reste prépondérante. Ceci n'est pas le cas de l'umbanda (6), religion résolument syncrétique, non plus que du can-domblé de caboclo ou du catimbó, dans lesquels les éléments indigènes sont plus importants, surtout au niveau des rites.

Durant les quatre premières décennies de ce siècle les terreiros étaient plus ou moins supportés, d'une part parce qu'ils étaient localisés dans des quartiers à majorité noire et, d'autre part, parce qu'ils étaient considérés par la très positiviste classe dominante comme des survivances archaïques qui allaient disparaître en même temps qu'allait se "blanchir" la population brésilienne qui, selon les mêmes, finirait bien par absorber et digérer l'élément noir de sa composante historique. La codification de l'umbanda, sus-mentionnée, répond à ce mouvement sur le plan religieux. Dans les années 40 et 50, en particulier sous les présidences de Getulio VARGAS,

(5) Lieu sacralisé où sont réalisés les rites communautaires de chaque "famille symbolique", sous le contrôle de celui ou celle qui en est le chef.

(6) Codifiée dans les années 30, cette religion se veut religion nationale et intègre des entités catholiques, africaines et indiennes. Voir à ce sujet ORTIZ, Renato : La mort blanche du sorcier noir, E.H.E.S.S., 1975.

les cultes afro-brésiliens ont fait l'objet d'une répression très forte, tout spécialement à Recife où ils n'étaient pas --comme ce fut le cas à Salvador-- en partie protégés par le regard intéressé et les relations politiques de quelques intellectuels et chercheurs, tant brésiliens qu'étrangers, et par la bourgeoisie noire que j'ai évoquée plus haut. Ce mouvement répressif a correspondu à une volonté d'assimilation des noirs par suppression de leur particularisme culturel, dont le ciment était religieux. La répression s'étant un peu usée il y eut une prolifération des lieux de culte dont voici un aperçu pour la ville de Recife :

(1947)	(1951)	(1961)	(1975)
48	120	3.210	6.000 (7)

On les a, alors, mis sous contrôle policier en leur attribuant le statut de "lieux de divertissement public" soumis à des règles horaires strictes. Ces règles s'accordaient mal avec un système où l'on doit évoquer les divinités pendant un temps plus ou moins long avant que celles-ci ne se manifestent par la transe de ceux qui leur sont dédiés ; les nombreuses transgressions horaires qui s'ensuivaient pouvaient engendrer la fermeture du terreiro.

Depuis 1980 le contrôle policier direct a été supprimé et la tendance officielle est à les considérer comme des lieux de cultes "folkloriques" entre tous ceux qui foisonnent depuis quelques années, faisant de la religiosité l'un des hauts lieux de la créativité populaire brésilienne.

On a vu qu'à l'origine les lieux de cultes servaient de points de ralliement spatial et symbolique pour les ex-esclaves en faisant d'eux les membres d'un groupe social dominé historiquement mais conscient de sa

 (7) Cf. MENDONCA, Helio : "O crescimento e a localização dos centros e terreiros de xangô no Grande Recife", Ciência e Tropicão, vol. 3, n° 1, 1975. Le dernier chiffre est toutefois mis en question par des anthropologues qui se sont intéressés au même phénomène ; cf., en particulier, MOTTA, R. Os afro-brasileiros, Recife, 1985, p. 109.

spécificité. Ils y trouvaient, à la fois, l'affirmation d'un mode particulier de relation au monde et à la société, ancré dans le mythe et l'histoire, et y faisaient l'apprentissage d'une façon spécifique de s'insérer dans ladite société sans être totalement absorbé par elle (8).

Dans le Brésil d'aujourd'hui où le mélange racial est total au niveau du peuple, ils répondent moins à une recherche d'identité ethnique qu'à la volonté d'ancrage des identités individuelles dans un système cohérent capable de filtrer et de réarticuler la masse de données nouvelles qui s'abat sur l'ensemble de la société, de manière à permettre aux personnes une interaction positive avec leur univers social dont la formation de nombreux aspects renvoie justement à ce segment-là du mélange original (9).

Ils représentent aussi, dans la période de crise économique que traverse le Brésil, une source de revenus --primaire ou secondaire-- pour ceux qui ont la "connaissance" (ou qui, de plus en plus, font "comme si"). C'est l'une des raisons de leur multiplication dans les années 70. Cette prolifération a un caractère anarchique dans la mesure où n'existe pas, dans ce courant, d'organisme centralisateur et où l'éventuel rattachement à une fédération de cultes se fait a posteriori de la création du terreiro. A Recife, ils sont éparpillés dans tous les quartiers populaires de la ville et, à quelques rares exceptions près, leur aspect extérieur ne diffère en rien de celui des maisons voisines ; leur imbrication dans la vie de la cité est donc totale. Tous les gens du quartier (hormis, en principe, les pentecôtistes) savent précisément où ils se trouvent et la plupart y recourent en cas de problèmes quotidiens (chômage, maladie, déboires amoureux) auxquels ils tentent d'apporter des solutions par des activités à caractère magique.

(8) Cf. BASTIDE, Roger : "Le principe de co pure et le comportement afro-brésilien" (in) Annales du XXXIème Congrès International des Américanistes, 1955.

(9) Cf. AUBREE, Marion : Voyages entre corps et esprits, Paris VII, 1985, pp. 179-303.

Néanmoins, cette clientèle "sporadique" est à distinguer des personnes qui ont accepté les contraintes de l'initiation et le rattachement à un terreiro donné (= une famille symbolique). La fidélité à ce lieu n'implique pas qu'il soit situé près de chez soi mais avant tout que l'on s'y sente bien. Les initiés de ces cultes ont parfois fait un long parcours d'un terreiro à l'autre avant de trouver celui où ils vont se lier à leur protecteur invisible (orixa). Ceci n'est pas affaire de lieu mais de relations interpersonnelles. En conséquence, ce système favorise beaucoup la mobilité et l'appréhension de la ville comme réseau de relations qu'il faut apprendre à négocier.

Enfin, les afro-brésiliens ne sont pas prosélytes et ils acceptent la différence des croyances. Ceci les distingue notamment de leurs concurrents dans le champ religieux que sont les pentecôtistes.

Du dénuement au "Royaume de Dieu"

L'histoire de ces groupes à Recife est nettement plus courte que celle des afro-brésiliens puisque l'Assemblée de Dieu --la plus ancienne et plus importante des sectes pentecôtistes-- s'est installée dans la ville en 1930 ; elle ne touchait alors qu'une partie infime de la population qui se trouvait attirée par l'idéal de pauvreté que ses membres prêchaient et pratiquaient, contrairement à la hiérarchie catholique qui déployait alors ses fastes dans la ville, tout en sermonnant les pauvres sur leur non-résignation face à la pauvreté.

Le credo pentecôtiste est basé sur le dogme classique de l'évangélisme chrétien (dieu unique, éternel, omniprésent et tout-puissant, qui pourvoit aux besoins temporels de ses créatures grâce à la notion de provi-

dence et à leurs besoins spirituels grâce à celle de salut). Toutefois, il comporte quelques particularités dont les principales sont la doctrine de la prédestination, qui fait de chaque pentecôtiste un "élu de Dieu", et l'importance donnée au St Esprit dans les rapports entre le ciel et la terre, qui autorise --au sein de la communauté-- des comportements émotionnels dont le protestantisme classique s'est toujours méfié et défendu. L'éthique qui guide tous les actes de la vie quotidienne des adeptes se fonde, d'une part, sur le respect du Décalogue et, de l'autre, sur un ensemble d'interdits dont la majorité sont en opposition directe avec les comportements habituels du peuple brésilien et atteignent très particulièrement les représentations du corps, dont la prégnance dans les échanges individuels et sociaux est très grande au Brésil en raison, justement, de la composante culturelle africaine.

A partir des années 50 le nombre des pentecôtistes augmenta considérablement et dans les 10 dernières années leur taux de croissance a été d'environ 15 % l'an, toutes sectes confondues. Celles-ci se sont multipliées, tant par scissions schismatiques de la dénomination première que par apport extérieur de sectes-mères du même type. Elles étaient au nombre de 37 dans le pays en 1980.

Leur origine occidentale n'en font pas pour autant au Brésil des lieux d'affirmation d'une identité ethnique; ce qui avait été le cas dans le sud du pays pour plusieurs dénominations ressortissant à ce qu'on appelle le "protestantisme d'immigration", tels en particulier les Luthériens appartenant à la vague de migration allemande. En effet, elles s'adressent au même "melting-pot" populaire que les cultes afro-brésiliens et développent, en outre, comme je l'ai dit plus haut, des particularités éthiques propres à leur implantation brésilienne.

D'autre part, leur système d'organisation congrégationaliste donne, théoriquement, une autonomie aux paroisses, même si ce sont les confédérations qui les chapeautent qui organisent les structures hiérarchiques et les stratégies d'expansion et d'implantation des dites sectes.

Celles-ci sont toutes orientées vers la réunion du plus grand nombre de fidèles pour établir, sur terre, le "Royaume de Dieu". J'ai fait plus haut mention du prosélytisme des pentecôtistes ; il s'exerce à travers la prédication de l'Évangile dans les lieux publics (les "croisades d'évangélisation") mais aussi à travers l'établissement de lieux de prière dans tous les quartiers de la ville. Dans les zones de vieille implantation urbaine ce sont, en général, des temples de bonnes dimensions et bien visibles qui ont été construits avec l'aide bénévole des hommes de la communauté pentecôtiste du quartier ; ils donnent à celle-ci un lieu pour célébrer les cultes et réunions (Ecole de la Bible, formation des jeunes, cercles de prière, etc.) qui vont en se diversifiant à mesure que le groupe croît en volume et en "masse sociale". Dans les quartiers nouveaux, les pentecôtistes occupent immédiatement l'espace grâce aux "salons de prière" ; il s'agit de petites baraques d'une dizaine de mètres carrés dans lesquelles viennent tous les soirs prêcher et prier des fidèles d'autres communautés qui resteront là jusqu'à ce que leur prosélytisme ait porté ses fruits et que puisse se constituer un noyau local de "croyants" (10) qui, à leur tour, entreprendront sur place la tâche évangélique.

(10) Ce mot, à l'origine générique, signifie "croyants" ; il est actuellement employé au Brésil spécifiquement pour désigner les pentecôtistes.

Les chiffres sur trois ans fournis par l'Assemblée de Dieu, qui regroupe environ 4 % de la population métropolitaine, et leur comparaison avec ceux de l'église catholique, qui est censée (11) représenter 90 % de cette même population, donneront une idée du rythme d'implantation des lieux de culte et de prière ainsi que des ressources humaines engagées dans le développement du mouvement pentecôtiste.

<u>Chiffres de l'Assemblée de Dieu :</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>
Temples	110	115	120
Salons de prière	12	17	25
Clergé salarié	217	247	286
<u>Chiffres de l'église catholique :</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>	<u>1983</u>
Nombre d'églises	288	292	
Nombre de prêtres	116	125	

On voit donc que la tactique de base de l'expansion de cette secte est l'occupation immédiate des nouveaux espaces urbains ; celle-ci est, pour l'ensemble du courant évangélique (12), primordiale dans l'occupation de l'espace symbolique. Dans le pentecôtisme l'accent est mis sur la fixation des gens à un lieu de culte placé près du lieu de vie, de façon à favoriser l'imbrication des différents niveaux de relations sociales dans le "temps sacré" évoqué au début de cet article.

(11) Les chiffres du catholicisme recueillis par le recensement de 1980 sont sujets à caution car beaucoup de gens se déclarent catholiques du simple fait d'avoir été baptisés dans cette église sans qu'il s'ensuive une pratique du culte. Cf. LOYOLA, M.A. : "Cure des corps et cure des âmes", Actes de la Recherche en Sciences Sociales, n° 43, 1982, p. 14.

(12) Voir à ce sujet, AUBREE, Marion : Voyages ..., op. cit., p. 40.

Si l'on considère que les fidèles pentecôtistes sont, pour les 2/3, des femmes que leur doctrine elle-même incite à rester au foyer --surtout lorsqu'elles sont mariées-- on pourra induire toute l'importance qu'a cette forme d'implantation et de rattachement pour la relation desdites femmes à l'espace urbain. Le rapport symbiotique qui, souvent, se développe chez elles avec l'espace protégé qu'est la communauté de quartier limite leur mobilité dans la ville et donc leur capacité à négocier, individuellement, les rencontres et les conflits inhérents à la vie dans les métropoles. Le cas des hommes pentecôtistes est différent puisque beaucoup d'entre eux sont soumis, par leur profession, à des contacts divers ; à moins que, appartenant à une grande secte telle l'Assemblée de Dieu, ils ne soient employés par celle-ci, soit comme membres de la hiérarchie (évangélistes, diacres, vicaires ou pasteurs), soit dans les services administratifs. Dans ces deux cas les contacts avec l'extérieur, quand ils ont lieu, se font au nom de l'institution qui, alors, tient lieu de protection sociale plus large.

Par ailleurs, les groupes pentecôtistes n'ont jamais été l'objet de la moindre répression ou restriction à leurs activités de la part des autorités. Celles-ci, loin de mettre un frein à leur croissance, les ont appuyés tacitement, surtout sous les gouvernements militaires de 1964 à 1984. On a vu, en particulier, le président Figueiredo apparaître dans divers rassemblements évangéliques à une époque (1978-1982) où se jouait le destin de l'ouverture démocratique. En effet, les tenants d'une société d'ordre, sinon de progrès, voyaient d'un bon oeil l'augmentation impressionnante du nombre des fidèles de ces sectes dont les hiérarchies ont clairement exprimé, en particulier lors des élections de 1982 (13), leur option pour un pouvoir

 (13) Voir à ce sujet AUBREE, Marion : "Du pentecôtisme en Amérique Latine", Critique Socialiste, ° 47, 4ème trim. 83, p. 49.

fort, autoritaire et capable de lutter contre "la dégradation des mœurs". Ceci à une heure où d'autres forces religieuses (église catholique et certaines dénominations protestantes) contestaient des gouvernements dont les options économiques et politiques n'avaient fait qu'augmenter encore la misère de la grande majorité des Brésiliens.

Conclusion.

Si l'on reprend les deux cas étudiés on peut constater, d'un côté, un continuum historique au cours duquel les noirs du Brésil, qui sont à l'origine des cultes afro-brésiliens, ont enregistré dans leurs relations avec la société dominante les étapes suivantes :

(1) esclavage - Avec tout ce que cette situation comporte de destruction et de résistance individuelle et collective à cette destruction.

(2) rejet - Après les révoltes de noirs, surtout à Salvador et Recife, entre 1820 et 1840, les autorités impériales ont voulu renvoyer en Afrique tous les noirs libres.

(3) ségrégation - Les noirs africains n'avaient pas, même après l'abolition et l'avènement de la République, des droits civiques identiques à ceux des blancs (14).

(4) marginalisation spatiale - Elle était fomentée par deux facteurs d'ordre différent : le premier, à caractère externe, tenait à la situation socio-économique de la majorité des noirs ; le second répondait à un certain désir de regroupement des afro-brésiliens pour affirmer leurs particularités culturelles. Ils n'en restaient pas moins liés à la société

(14) Voir CARNEIRO DA CUNHA, Manuela : "O Africano no Brasil entre a Independência e o movimento abolicionista" (in) MOTTA, Roberto (ed.) : Os Afro-brasileiros, Recife, 1985, pp. 28-35.

globale sans laquelle cette affirmation n'eût pas trouvé son sens (15).

(5) discrimination sociale et culturelle - Celle-ci commence tout juste à s'atténuer parce que certains Brésiliens découvrent, et le font savoir, que ce segment culturel qui semblait avoir été dominé a, en fait, donné à la "culture brésilienne" une bonne partie de ses traits les plus distinctifs et contribué pour beaucoup à en faire ce qu'elle est aujourd'hui.

Ce long cheminement a fait des afro-brésiliens les agents d'une dynamique socio-culturelle spécifique qui s'articule sur une cosmovision qui, bien que d'origine africaine, est étroitement liée à l'histoire des grandes villes du littoral brésilien. Ils ont été amenés, par les diverses situations de domination qu'ont vécues leurs antécédents, à impulser à leur système des rééquilibres successifs qui, jusqu'ici, lui ont permis de faire face avec souplesse aux chocs et transformations de la situation, tout en maintenant sa cohérence. Cette profondeur historique leur permet une interaction avec la société globale, basée sur une bonne connaissance du fonctionnement de celle-ci puisque la participation à ce système symbolique, aujourd'hui comme auparavant, renvoie continuellement l'initié à la société dans laquelle il vit et à ce qu'est cette société, c'est-à-dire un ensemble complexe et conflictuel.

Du côté du pentecôtisme on observe l'histoire encore courte d'une doctrine qui participe du tronc chrétien et dont l'éthique qu'elle prône ne s'oppose en rien aux options socio-économiques et politiques des classes dominantes brésiliennes. Cette orientation convergente a mis, jusqu'à présent,

 (15) Voir BASTIDE, Roger : "Le principe de coupure et le comportement afro-brésilien" (in) Annales du XXXIème Congrès International des Américanistes, 1955, pp. 493-503.

le mouvement pentecôtiste à l'abri du rejet et, partant, des heurts et des ruptures qui accompagnent celui-ci. Cela lui a permis d'enregistrer une audience croissante dans la population, en particulier durant les 20 dernières années. En effet, ceux qui adhèrent au pentecôtisme, de rejetés ou marginaux qu'ils étaient ou se sentaient peut-être, deviennent des "élus de Dieu", regroupés en une communauté locale qui les protège et leur fournit une reconnaissance sociale, sinon en tant qu'individus au moins en tant que membres d'une institution qui a fait sa place dans la société et ne cesse de s'y étendre.

Cette expansion est envisagée par eux comme une "conquête" ; elle se fait à travers les "croisades d'évangélisation" que mènent les prédicateurs. Ceux-ci sont les pionniers d'une ligne de front du symbolique tandis que les fidèles des nouvelles communautés figurent les colons qui vont défendre et fixer un espace récemment gagné sur les plans tant physique que symbolique.

Il s'ensuit que les pentecôtistes adhèrent, pour leur part, à un système de croyance qui participe d'une culture dominante qu'eux-mêmes se représentent comme telle. Il se caractérise par un cadre éthique rigide, modèle de perfection sur lequel chacun devra se calquer. Ce cadre idéal détermine ce que la société doit devenir et il tend à couper les fidèles du monde qui les entoure en les faisant se refermer sur leur groupe de croyance. Cette appréhension des choses entraîne, surtout pour les femmes pour les raisons que nous avons vues, un éloignement par rapport à la réalité, en particulier la réalité urbaine qui est la plus complexe et la plus éloignée du modèle parfait.

**DEBAT SUR LES EXPOSES
DE MICHEL AGIER ET DE MARION AUBREE**

J. L. AMSELLE :

J'ai quelques questions et remarques à faire sur le livre d'AGIER.

1ère remarque : à propos de certains ethnonymes qu'il rapporte, Mina et un autre que j'ai oublié, ce qui m'intéresse beaucoup, c'est que ce sont en fait des toponymes.

Les ethnonymes, les noms ethniques sont en fait des toponymes, c'est-à-dire des noms qui réfèrent à un espace, à une ville, à un lieu particulier. Cela m'intéresse beaucoup puisque je mets l'accent sur l'espace pour ce qui concerne la définition de l'ethnie.

2ème remarque : tu utilises la notion de soudanais, tu parles des ethnies soudanaises ou des civilisations soudanaises. Si on se réfère à une période récente, le terme soudanais est un terme colonial. Plus anciennement, c'est un terme arabe : les soudans, ce sont les noirs. Il y a le Bilad al soudan, le pays des noirs, par opposition au Dilad al beidan, le pays des blancs. On retrouve cette opposition dans les oppositions ethniques.

3ème remarque : tu as parlé de prosélytisme haoussa. Je voulais savoir si c'était vraiment un prosélytisme haoussa ou un prosélytisme musulman.

4ème remarque : tu as parlé du travail d'Adner Cohen, qui a fait une monographie sur les commerçants haoussa d'Ibadan, mais qui est également un théoricien du symbolisme. Je crois que sa vision des haoussa est très criticable, dans la mesure où à propos des commerçants haoussa, par exemple, il parle de monopole tribal. Ceci ayant été critiqué d'ailleurs par des historiens comme Lovejoy, en montrant que cette homogénéité haoussa est tout-à-fait fictive et que des gens d'origines très diverses sont regroupés à l'intérieur d'un même cadre, en ville.

Donc, les historiens là-dessus nous sont précieux, car ils critiquent les sociologues et les anthropologues, mais, en même temps, je crois que les historiens sont très criticables aussi, parce qu'ils utilisent abondamment la notion d'ethnie sans la critiquer.

J. METRAL :

Je voudrais compléter sa question : la production des nouveaux patronymes ne se fait-elle qu'en référence à des lieux, ou ne peut-elle aussi se faire en référence à d'autres éléments : la profession, les caractères physiques, les surnoms, etc...?

Dans la notion de Nisbah, par exemple, on a un emboîtement d'éléments permettant l'identification ; le nom qui renvoie à un toponyme n'est qu'un élément parmi d'autres, et le choix parmi ces éléments va être en fonction de la situation d'interaction.

M. AGIER :

Il y a effectivement des noms qui font référence à la profession. Je pense à Issa Capinta, "Carpenter", qui est d'une famille de menuisiers originaire du Nigéria ou du Ghana, donc de régions anglophones.

Il y a aussi Mai-Lorry : "lorry" c'est un camion et "mai" exprime la possession ou la qualité d'une personne. Mai-Guida, à l'origine, c'est celui qui possède une maison, ça peut être aussi la qualité d'une personne.

La référence à la profession est claire et on pourrait reconstituer l'ensemble des possibilités de noms à partir de la profession, de l'origine, etc..

J'ai relevé aussi des surnoms qui étaient en fait beaucoup plus utilisés que les noms et faisaient référence à des événements de la vie : Babakéké, "baba" c'est le père, "kéké" c'est le vélo. C'était celui qui, paraît-il, avait été le premier à circuler en vélo. Maigari : "gari" est le nom d'une poudre de manioc très employée à Lomé. Maigari, c'est donc quelqu'un dont on dit qu'il a toujours un sac de gari pour offrir aux visiteurs. A la limite, le surnom peut devenir le nom.

La population Mina est un champ d'étude assez intéressant pour ce genre de problématique : émigrés du Ghana vers le Togo aux XVI^e et XVII^e siècles, ils se sont installés dans la ville d'Ameo, première capitale du Togo, où ils ont formé une bourgeoisie que a encore actuellement une bonne partie du pouvoir commercial et économique à Lomé. Plus que les autres, ils ont été en contact avec les européens dont ils étaient les agents commerciaux, etc....

Certains d'entre eux sont appelés les brésiliens. Et, effectivement, on le constate quand on regarde les noms de la bourgeoisie Mina de Lomé : De Souza, etc...

M. AUBREE :

Ce sont ceux qui ont été renvoyés après les grandes révoltes de Bahia en 1830 et 1840.

M. AGIER :

En ce qui concerne le terme "soudanais", j'ai nommé ainsi cet ensemble parce c'était ce qui paraissait le plus raisonnable. Mais, effectivement, il faudrait savoir si ça correspond à une aire culturelle. A L'intérieur, il y a effectivement des différences entre les Mousi et les Haoussa ; on ne peut pas considérer que c'est la même aire, mais il y a un fait significatif, c'est que les soudanais ont en plus une référence islamique assez importante.

J. L. AMSELLE :

C'est-à-dire que le Mali s'appelait le Soudan sou la colonisation.

X. (participante africaine) :

Le terme de Zongo provient-il des autochtones ou des haoussa eux-mêmes ?

Je pose cette question parce que le même quartier existe à Cotonou et a le même nom.

M. AGIER :

En fait, il y a une opposition dans la langue haoussa entre Zongo et Birni. Birni, c'est la ville dans son enceinte, la ville construite, et Zongo, c'est les paillottes, les constructions provisoires qui sont à l'extérieur de la ville. Avec les déplacements, c'est devenu le campement, puis le marché haoussa pour les autochtones des régions où ils se déplaçaient.

C'est en général maintenant le quartier des étrangers. Mais il y en a effectivement autant au Benin qu'au Togo. Il y en a aussi au Nigéria et au Ghana. Il y a un Zongo à Koumassi qui est l'un des plus beaux quartiers de la ville. Au Nigéria, le terme de Zongo peut être utilisé, mais aussi d'autres noms de quartiers, ce sont toujours des quartiers haoussa.

A. BELBAHRI :

Je me demandais si le terme Dilali, par lequel les haoussa désignent un personnage qui est à la fois un logeur et un intermédiaire commercial, ne venait pas du mot arabe Dallal. En dialectal, c'est un intermédiaire dans les ventes aux enchères.

M. AGIER :

Le terme Dilali veut dire intermédiaire. Il est utilisé aussi maintenant pour dire petit revendeur. Le terme qui désigne le logeur intermédiaire dans un commerce de longue distance et une personne qui fait l'intermédiaire entre le commerçant itinérant et l'acheteur sur place qui va acheter et revendre, c'est Meguida dilali. Il a plusieurs fonctions importantes : loger l'étranger, être le garant pour le crédit, être le garant de l'acheteur pour le revendeur, conserver l'argent liquide que lui versent régulièrement les acheteurs.

Y. :

Pourriez-vous donner quelques éléments sur la question du prosélytisme ?

M. AGIER :

Je n'ai pas étudié ce milieu en tant que milieu musulman. Ce n'est pas un Islam de couverture ou de pacotille, cependant, la claustration des femmes, par exemple, est très peu pratiquée ; dans toute la population que j'ai étudiée, seules deux personnes la pratiquaient : l'imam et un grand commerçant.

En général, les femmes étaient très marquées par l'environnement loméen où tout le commerce du tissu et du poisson est féminin, et généralement tout ce qui n'est pas commerce du bétail et des bijoux : donc, certaines femmes du Zongo faisaient aussi du commerce.

Donc, les pratiques quotidiennes de l'islam n'étaient pas pratiquées d'une façon très rigoureuses : en certaines circonstances, les musulmans avaient abondamment recours aux féticheurs qu'ils dénigraient en les appelant féticheurs vaudous, animistes.

P. HAERINGER :

Il y a quand même une importante pratique de la prière.

J. L. AMSELLE :

Oui, tout-à-fait. Il faut dire aussi que ces pratiques fétichistes existent ailleurs, au Maghreb, par exemple, et que personne ne trouve à y redire. Le pèlerinage à la Mecque est fait par certains. Au Mali, certains ? cloîtent leur femme et la voilent complètement, mais, chez les autres, les femmes peuvent aller au marché. Les gens qui appartiennent à ce que l'on appelle des confréries laissent leur femme circuler librement ; elles ne sont ni voilées, ni cloîtrées. Je ne sais pas s'il s'agit d'un prosélytisme haoussa ou musulman, mais c'est un prosélytisme tolérant.

M. AGIER :

Il y a prosélytisme musulman dans la mesure où quand il y a mariage avec une femme loméenne, d'origine catholique ou pratiquant les cultes vaudous, elle devient musulmane.

J. L. AMSELLE :

L'Islam n'est-il pas une forme d'identité au moins aussi importante que le fait d'être haoussa ?
Enfin, est-ce que le fait d'être haoussa, ce n'est pas aussi être musulman ?

K. COIT :

Quel est le pourcentage des différentes groupes que donne M. AUBREE pour le Brésil ?

M. AUBREE :

Actuellement, le courant évangélique représente à peu près 7 % de la population du Brésil. C'est la seule religion qui se démarque vraiment par rapport au catholicisme.

Au recensement de 1980, le catholicisme représentait 89 % de la population, mais ce pourcentage n'est pas significatif car on peut très bien être catholique et pratiquer d'autres religions.

En ce qui concerne les cultes afro-brésiliens, on n'arrive pas à obtenir des chiffres précis, mais on considère qu'à Recife, plus de 50 % de la population les fréquente.

K. COIT :

En Haïti, tout le monde est catholique, mais beaucoup pratiquent aussi le vaudou : ils sont catholiques le jour et vaudous la nuit.

Le créole et le vaudou sont liés à l'africanisme et considérés comme spécifiques des villages et de la campagne. Pour évoluer, il faut apprendre le français ; on ne peut pas éliminer le vaudou, mais ce n'est pas ce qu'il faut mettre en avant pour être moderne.

M. AUBREE :

Au Brésil, au contraire, la dimension afro-brésilienne ne correspond absolument pas à la campagne ; les sectes afro-brésiliennes se sont développées dans les grandes métropoles, parce que la plupart des esclaves, même quand ils venaient du milieu rural, sont venus dans les villes, justement pour échapper peut-être à une certaine ségrégation, et aussi parce que c'était les seuls endroits où ils pouvaient trouver des possibilités de travailler.

K. COIT :

Quel est leur rapport à la modernité, au développement ?

M. AUBREE :

Tout dépend de l'idée qu'on se fait de la modernité.

Les pentecôtistes se considèrent comme des gens modernes. Pour les afro-brésiliens, la modernité ne signifie rien. Ils sont eux-mêmes. Leur référence n'est pas à l'extérieur mais à l'intérieur. Ce qui est important pour eux, c'est de savoir vivre dans la ville, de se relier avec les autres dans la ville, sur le plan économique, sur le plan social...

F. METRAL :

Est-ce que c'est générateur d'identité, est-ce que cette appartenance est affichée ?

M. AUBREE :

Oui ! C'est tout-à-fait affiché et de plus en plus. Ils ont subi une répression très forte pendant des années. Maintenant, un processus intéressant est en cours depuis une dizaine d'années, c'est le rejet de plus en plus affirmé des saints catholiques. On a toujours parlé de syncrétisme au Brésil, parce que sur chaque Horicha, il y avait un saint catholique, mais, en fait, le fond symbolique du système était entièrement africain et les saints étaient là essentiellement pour protéger les Horicha africains.

N. BEYHUM :

On peut poser la question du rapport des pouvoirs avec les différentes sectes.

M. AUBREE :

La classe dominante au Brésil a vu ces cultes comme des archaïsmes qui allaient disparaître parce qu'elle allait finir par les absorber, et, en réalité, elle n'a pas pu les absorber, parce que, pour des raisons économiques, ils sont actuellement la base de survie de beaucoup de familles en milieu urbain.

On a d'abord essayé de les intégrer à travers cette dimension de divertissement public, et puis, maintenant, comme toutes les expressions religieuses actuellement au Brésil sont laissées libres, elles

font partie de l'expression religieuse.

Mais, elles ne sont pas encore reconnues comme religions avec un grand "R".

Pour les pentecôtistes, par exemple, la notion de religion est très très limitée, puisque n'est religion que l'évangélisme, c'est-à-dire, les pentecôtistes, et quelques brebis égarées : les baptistes, les luthériens,

mais qui font partie du courant évangélique. Le catholicisme n'est pas une religion, les sectes afro-brésiliennes non plus, de même que les sectes orientalistes qui se développent énormément aussi au Brésil.

Y. :

J'ai une question sur le prosélytisme des congrégations... Est-ce que le prosélytisme se limite à leur quartier ou bien va jusqu'à la possession de journaux, de chaînes de radio ou de télévision ?

M. AUBREE :

Effectivement, si les pentecôtistes n'autorisent pas leurs fidèles à regarder la télévision, ils l'emploient beaucoup pour faire leur propre propagande.

Y. :

Les congrégations qui viennent des Etats-Unis sont-elles importantes ? Apportent-elles une aide financière ?

J'aimerais aussi connaître la mentalité ou la moralité de ces congrégations par rapport à divers éléments de la société civile comme les syndicats, les partis politiques.

M. AUBREE :

Actuellement, il y a les pentecôtistes qui viennent des Etats-Unis. Et puis, il y a un autre système très développé en Amérique Latine, ce qu'on appelle les missions pour la foi. Ce sont des groupes de gens salariés aux Etats-Unis qui sont envoyés pour faire du prosélytisme évangélique. Il y en a actuellement 167 au Brésil. Ils sont itinérants et leur but est de former des noyaux autochtones.

Pour ce qui est de l'aide financière extérieure, certains pensent que la CIA n'est pas loin, mais on n'a pas de preuves. Ce sont donc des impressions essentiellement.

J'ai moi-même écrit un article :- Au Guatemala, le Président Rios Mont appartenait à "l'église" du verbe, proche de l'église pentecôtiste. Au moment où il est devenu Président, par un coup d'Etat, une grande quantité de lettres ont été envoyées aux Etat-Unis, aux membres du Congrès, puis à des Directeurs de grandes entreprises ; j'ai eu des originaux de ces lettres, et j'en ai publié quelques extraits. Il y était bien dit "Maintenant que ce miracle est arrivé et que le Président Rios Mont est au pouvoir, vous devez nous aider à développer l'évangélisme au Guatemala, contre les guérilleros marxistes, pour éviter que le Guatemala ne tombe du côté de la guérilla".

Pourtant, en ce qui concerne l'aide financière réelle, je ne pense pas que l'on puisse avoir de preuves.

Y. :

Au niveau de l'idéologie, ces gens axent-ils leur travail sur la famille ou sur l'individu ?

M. AUBREE :

Sur l'individu !

Y. :

Y a-t-il un rejet des syndicats, des partis ?

M. AUBREE

Cela diffère suivant les sectes : au Brésil, les baptistes, les presbytériens étaient très actifs dans le nord-est, dans l'élite paysanne, avant le coup d'Etat. Chez les pentecôtistes, au contraire, on part du principe que ce qui est important, c'est le salut de l'âme : on doit faire du prosélytisme vis-à-vis du reste de la population, mais on ne peut pas s'engager individuellement dans un mouvement politique. Par contre, les sectes elles-mêmes s'engagent, puisqu'aux élections de 1982 à Recife, le courant évangélique a appuyé le candidat gouverneur des militaires.

E. LONGUENESSE :

Quels sont les milieux sociaux, les catégories, dans lesquels sont implantées ces sectes ?

M. AUBREE :

Ce sont les milieux les plus défavorisés. Les pentecôtistes et les afro-brésiliens s'adressent exactement aux mêmes milieux, c'est pour cela que j'ai entamé cette étude ; je ne comprenais pas comment des gens

de même origine pouvaient aller vers des groupes aussi différents. Je n'ai que des débuts de réponse sur le plan individuel : les groupes pentecôtistes construisent des temples et des églises, les individus se sentent donc représentés socialement par le groupe, ce qui est très important pour des gens qui n'avaient droit ni à la parole, ni à aucune représentation de groupe.

J. METRAL :

Si ce sont des pauvres, d'où vient l'argent nécessaire ?

M. AUBREE :

Toute personne doit donner 10 % de son salaire à l'église, mais ceci est certainement insuffisant. Les communautés ne donnent pas de chiffres mais il est évident qu'elles ont des apports extérieurs, ne serait-ce que pour financer les heures de publicité télévisée.

Tous les dimanches matin, il y a une heure d'école de la Bible à la télévision, sur la chaîne Globo qui est la chaîne la plus connue du pays, la plus chère aussi...

Z. :

Qu'en est-il des communautés chrétiennes qui appartiennent au courant de l'apologie de la libération ?

M. AUBREE :

C'est le catholicisme, donc, ce sont les communautés ecclésiales de base. Elles commencent à s'organiser de plus en plus. Beaucoup d'habitants de Récife sortaient de la ville pour travailler en milieu rural, et avaient donc un type d'organisation plutôt lié au milieu rural, que la très forte répression des années 1964 et 1968 a pas mal désorganisée. A Fortaleza, où les communautés ecclésiales de base se sont fortement développées, le pentecôtisme est beaucoup moins important et il semblerait qu'il recrute beaucoup plus dans les classes "les plus défavorisées", c'est-à-dire surtout chez les salariés, ce qui n'est pas le cas à Récife.

P. HAERINGER :

J'aimerais maintenant qu'on élargisse la discussion pour comparer si possible, terme à terme, deux continents. Il est clair, par exemple, qu'en Afrique, la notion de réseau d'originaires est tout-à-fait importante dans l'identité, dans la formation des identités et dans l'organisation de la vie quotidienne.

Au Brésil, à travers l'exposé qu'on vient d'avoir, il n'y aurait pas trace de ce genre de réseau, de relations : est-ce que les identifications décrites, notamment de populations se référant à des pratiques afro-brésiliennes, empêchent qu'existent par ailleurs des filiations par rapport aux régions d'origine ?

Je pense que le bassin versant démographique de Récife est assez vaste, et qu'il doit y avoir des différenciations liées à l'histoire des migrations.

M. AUBREE :

J'ai essayé de montrer que les sectes afro-brésiliennes avaient eu une dimension ethnique. Elles n'en ont plus à l'heure actuelle. D'autre part, Récife, de par sa situation géographique et peut-être aussi historique, est actuellement une plaque tournante, c'est-à-dire que beaucoup de gens qui viennent d'autres villes du nord-est y font une première étape de migration avant de repartir vers le sud. De ce fait, il est quasiment impossible de trouver des groupes d'identité basés sur la provenance régionale. C'est pour ça que j'ai essayé de montrer que ce ne sont plus les histoires ou les territoires en commun qui forment l'identité dans cette ville, mais au contraire les conduites et les valeurs qu'on adopte dans des groupes religieux.

P. HAERINGER :

Donc, il n'y aurait plus trace des filières d'originaires. Le gros des migrations vers Récife a pourtant eu lieu assez récemment.....

M. AUBREE :

Elles ont continuellement lieu. Le Brésil est un pays où il y a une mobilité absolument incroyable d'une ville à une autre.

M. AGIER :

Le Brésil a une population urbaine ancienne, ce qui le différencie à la base de l'Afrique. Je ne dis pas que les systèmes de réseaux d'originaires, les relations villes/campagne, ça n'existe pas au Brésil, mais apparemment c'est beaucoup moins évident et beaucoup moins important qu'en Afrique, à cause de l'ancienneté de l'urbanisation.

P. HAERINGER :

Dans le cas précis de Récife, on a affaire à des populations noires et mulâtres, issues de l'esclavage rural. Le peuplement de Récife s'est fait à partir des zones rurales.

M. AUBREE :

Oui, mais ça fait trop longtemps. Ils se sont tous arrivés en bloc à la fin du siècle dernier.

F. METRAL :

N'y a-t-il pas aussi destruction d'identité du fait de l'esclavage ?

K. COIT :

Dans les Caraïbes, les appartenances sont liées à la couleur : on est noir, mulâtre ou blanc. On peut aussi se définir comme originaire de telle ou telle île, mais seulement quand on voyage à l'étranger.

M. AUBREE :

Dans les groupes d'esclaves, on essayait au maximum de ne pas mettre ensemble des gens qui appartenaient à la même ethnie. Il y avait un système de destructuration très développé. De ce fait, les familles biologiques avaient disparu. Ce qui s'est réformé. Ce sont justement des familles symboliques. Les appartenances, même à ce moment là, alors que les gens avaient la même couleur de peau, n'étaient pas des appartenances ethniques. La nouvelle référence a été créée à partir d'éléments plus ou moins hétérogènes, mais elle a été créée pour tous ceux qui venaient d'Afrique.

P. HAERINGER :

On pourrait imaginer aussi que le vécu de l'esclavage ait été différent selon les régions et les situations, parce que le Brésil offre une variété de situations, ne serait-ce que physiques, importante. On pourrait imaginer qu'il y ait un sentiment de confraternité entre, par exemple, les descendants de coupeurs de canne de telle région agricole, ou bien entre les originaires de telle région minière, etc....

M. AUBREE :

Non, justement, ce qui s'est transmis, c'est plutôt à partir des pratiques religieuses. Actuellement, on distingue Ketou, Angola, Congo, Nago et puis Gégé ; toutes ces différenciations se sont faites sur des bases religieuses. Avec des noirs africains. Mais, ça ne correspond plus à des ethnies.

J. METRAL :

Lojkine pense que la particularité des populations noires, c'est que leurs cultures sont déconnectées de

l'ethnie, et se sont recomposées dans des situations d'esclavage.

R. COULOMB :

L'ethnicité dans la ville alors, c'est d'où on vient ?

E. LONGUENESSE :

C'est la question que va traiter J. L. AMSELLE.

Mise en forme du débat :

J. C. DAVID

Décryptage : C. CAYRE

**L'ETHNICITE COMME VOLONTE ET COMME REPRESENTATION :
A PROPOS DES PEULS DU WASOLON ***

J. L. AMSELLE

AVERTISSEMENT :

La rédaction de ce texte est postérieure à l'intervention orale de J. L. AMSELLE et ne la recouvre pas exactement. D'où un certain hiatus par rapport au débat reproduit plus loin. L'exposé de J. L. AMSELLE reprenait les grandes lignes du texte "Ethnies et espaces : pour une anthropologie topologique" qui constitue le premier chapitre de l'ouvrage collectif paru sous le titre "Au coeur de l'ethnie" (Edition de la Découverte). Le texte ici reproduit va plus loin en intégrant certains éléments de notre débat.

Ph. H

La notion d'ethnie qui a été empruntée aux Grecs (ethnos) désignait chez eux les barbares et postulait une homogénéité de ces populations. Reprise par les théoriciens modernes, elle a toujours été utilisée en référence à une problématique raciale.

C'est Vacher de Lapouge qui, le premier, a introduit la notion dans la langue française. Dans son livre "Les Sélections Sociales" (1896), il tente de rendre compte de la séparation de populations racialement homogènes, dont les différents segments connaissent des vicissitudes diverses, entrent en contact avec d'autres races et finissent par la cohabitation prolongée avec celles-ci à ressembler davantage, du fait

• Texte provisoire

A ne citer qu'avec l'autorisation de l'auteur

de la mixité linguistique et culturelle, à ces races qu'au segment initial dont elles s'étaient séparées. Ces nouveaux ensembles, que l'auteur nomme "nations", peuvent cependant à leur tour être morcelées sans que cesse l'attraction entre leurs parties dissociées. Pour signifier cette cohésion de groupes, Vacher de Lapouge juge impropres les termes "race", "peuple", "nation" ou "nationalité", et leur substitue ceux "d'ethne" ou "ethnie", le premier vocable lui semblant plus correct et le second plus facile à prononcer (1).

Cette problématique raciale est reprise par F. de Saussure (2), qui propose de nommer "ethnisme" des peuples racialement différents, que rapprochent des relations multiples de langue, de religion, de connaissance et de défense communes, et par Regnault qui, dans la séance du 19 juin 1939 de la Société d'Anthropologie de Paris, définit comme "ethnies" ou "glossethnies" les communautés linguistiques pour les distinguer des races (3). Regnault est fortement combattu dans les années 30 par G. Montandon, qui veut à tout prix rendre au concept "d'ethnie" son caractère racial et qui, d'ailleurs, définit sa carrière sous l'occupation allemande comme "ethnologue" au "Commissariat aux Affaires Juives".

C'est la même démarche qui prévaut chez Shirokogoroff (4) qui, dans un article consacré à la théorie de "l'ethnos", essaye vraiment de donner un contenu concret à cette notion, et de se démarquer de la biologie, tout en insistant sur la définition relationnelle de l'ethnie.

Cette notion, avec toutes les ambiguïtés qu'elle comporte, a été adoptée par beaucoup d'ethnologues qui étaient confortés en cela par la politique des administrateurs coloniaux en Afrique, et dont la préoccupation principale concernait l'identification des races.

Pourtant, un débat souterrain n'a cessé d'agiter l'anthropologie sur cette question, et nombre de chercheurs africanistes (5) ou de spécialistes d'autres aires culturelles (6) n'ont pas manqué de faire état de l'inéquation du concept d'ethnie avec la réalité qu'ils avaient été à même d'observer sur le terrain.

L'un des derniers en date, A. Southall, s'exprime à propos des Alur d'OUganda de la façon suivante : "Discuter l'unité culturelle Alur, c'est discuter le problème de l'ethnicité en Afrique - Quand j'écrivais sur les Alur en 1952, j'utilisais encore le concept de tribu, n'en connaissant pas de meilleur. Mais, en fait, ce sont les Alur eux-mêmes, comme je l'ai appris d'eux à propos de la nature de leur culture, qui, pour la première

fois, me firent découvrir l'absurdité du concept de tribu, de telle sorte que je l'ai abandonné, après y avoir réfléchi à travers ce que j'avais appris d'eux et ayant acquis assez de confiance en moi pour désavouer un concept que la majorité de mes collègues utilisaient et utilisent encore" (7).

Les Peul du Wasolon

Sans remonter aux élucubrations des officiers et des administrateurs coloniaux concernant l'origine sémitique des Peul (8), je me contenterai de répertorier les énoncés relatifs aux Peul du Wasolon, tels qu'on peut les trouver dans la littérature pour les confronter ensuite à mes propres informations.

A ma connaissance, c'est Mungo Park qui, dans son "voyage dans l'intérieur de l'Afrique", paru en 1799, mentionne le premier l'existence d'un lieu ou d'un royaume nommé Vassela ou Wassela que, selon toute probabilité, on peut assimiler au Wassolon (9).

Une vingtaine d'années plus tard, Gordon Laing, dans son "voyage dans le Timanni, le Kourando et le Soulimana", parle d'une contrée appelée Quasselà, et dont les habitants sont les Quasselans (10).

En 1827, René Caillié, au cours du périple qui le mène du Golfe de Guinée à Tombouctou, traverse une région d'extension fort limitée, située à l'est de Kankan. Cette région, qu'il désigne du terme de Quassoulo, peut, selon toute vraisemblance, être assimilée à la chefferie du Janjamana (11). Elle est peuplée de "Foulahs idolâtres, pasteurs et cultivateurs"... "qui n'en parlent pas la langue", et dont le "teint est plus clair que celui des Mandingues et un peu plus foncé que celui des nègres du Foutah Dhialon". En compagnie de ces Foulahs éleveurs et cultivateurs vivent des forgerons qui, manifestement, ne font pas partie de la même population. A l'est du Quassoulo résident les Bambaras. L'identification des Foulahs est faite par R. Caillié à Kankan, où de nombreux habitants du Quassoulo se rendent pour faire du commerce, et dont est originaire l'Alkali (12), l'un des personnages les plus importants.

En 1885, Gallieni qui a pris ses informations auprès des marchands ambulants, décrit dans un premier temps le Quassoulo comme une région peuplée d'un mélange de Bambaras et de Peuls métis, c'est-à-dire d'une race intermédiaire connue sous le nom de Quassoulounkès. Puis, il revient sur cette

première affirmation et déclare qu' : "on range le Quassoulo parmi les contrées habitées par la race Bambara" (13). En 1889, Peroz assimile l'empire de Samori au Ouassoulo, "quoique cette dénomination soit impropre, ajoute-t-il. Nous l'avons cependant adoptée, en raison de la superficie de cette province et de la densité de sa population, bien supérieure à celle des autres régions de l'Empire ; au reste, nous avons suivi en cela la coutume adoptée par les Mandingues de la rive gauche du Niger et par tous les Diulhas (colporteurs) en relation avec lui. Selon lui, cette région est peuplée de races Mandingues et Bambaras, mélangées presque partout et de quelques Peuls dispersés dans les villages. La langue parlée est le malinké ou langue mandingue (14).

En 1892, Binger, lors de son voyage de Bamako à Sikasso, décrit le Quassoulo comme étant peuplé par une "race" de Peuls métis (15).

A peu près à la même époque, les différentes cartes d'Afrique de l'ouest, dressées par les Officiers Français, mentionnent toutes l'existence d'unités politiques (régions, royaumes ou chefferies), mais très rarement celle de tribus, de peuples ou d'ethnies (16). Les premiers rapports politiques rédigés par les commandants résidant à Bougouni, cercle englobant le Wasolon soudanais, font état de l'existence d'un pays nommé Quassolo, et dont les habitants sont désignés par le terme de Quassouloukès (17).

En 1912, Delafosse estime que les habitants du Ouassoulo sont des Diallonkés et des Peuls, chassés du Futa Diallon par le Jihad des Toucouleurs et qui, à leur arrivée dans cette région, se sont unis à des Mandinges, et ont pris le nom de Foulankés (18).

En 1939, Aubert, alors commandant de cercle, décrit la coutume Bambara du cercle de Bougouni (19). En 1954, Touze, lui aussi commandant de cercle de Bougouni, rédige une monographie répertoriant l'ensemble des villages et des "cantons". Il décrit la population de l'un de ces "cantons", le Gouanan, comme étant d'origine peul, fortement métissée de Malinkés à l'ouest, de Bambaras à l'est, par suite de mariages avec des femmes choisies parmi les prises de guerre (20).

En 1962, J. Gallais, dans un article relatif à la signification du groupe ethnique au Mali, et pour illustrer sa thèse des "mutations ethniques", évoque le cas des Peuls du Ouassoulo, et particulièrement de ceux du Ba Sidibe, et du Diallo Foulla qui se disent Peuls, restent de bons éleveurs mais se sont mis à cultiver énergiquement et ont abandonné leur langue au profit du Malinké (21).

En 1963, G. Brasseur et G. Le Moal, dans la notice jointe aux "cartes ethno-démographiques d'Afrique de l'ouest", font des Wassoulous ou des Wassoulouнкés une ethnie distincte des Foulas, mais tous proches de ces derniers (22). Enfin, en 1968, dans son livre monumental sur Samori, Y. Person caractérise ainsi le Wasolon : "Caillié exagère le côté idyllique de la vie rurale des Wasulunkés, telle qu'il le découvrit en 1828, mais ce pays de cultivateurs-éleveurs était certainement propère. Sa forte personnalité ethnique, marquée par un habitat dispersé sauf en période de crise et par un dialecte original, lui donnait une place à part dans l'ensemble manding. Malgré leurs vastes kafus, ces Fulas se laissaient volontiers aller au morcellement mais face à un danger extérieur, l'ethnie toute entière montrait une aptitude remarquable au regroupement" (23).

La régression à l'infini de l'ethnie

Les relations de voyage, les archives coloniales et les travaux des chercheurs nous mettent en présence d'un toponyme aux limites imprécises - le Ouassoulou - et d'une race, d'une population ou d'une ethnie aux contours incertains - les Foulas -. Les différentes transcriptions, au-delà des "erreurs" qu'elles contiennent, révèlent déjà la nature du découpage opéré. Ainsi, la désinence Ké dans Ouassoulouнкé ou dans Foulouнкé a probablement une origine sénégalaise, car les gens du Wasolon se désignent eux-mêmes par le terme Wasolonka. Elle indique que la conquête française s'est faite d'ouest en est, et que les interprètes des officiers français étaient recrutés au Sénégal (24).

Le terme "Ouassoulou" est un toponyme à géométrie variable. Tantôt il désigne le territoire relativement bien délimité d'une chefferie, celle du Janjamana, tantôt la région peuplée de Foulhas métisés de Bambaras et de Mandingues, tantôt enfin l'empire de Samori.

Le terme Fula est une catégorie servant aux Malinkés et aux Bambaras à désigner les Peuls, ces derniers, lorsqu'ils parlent leur langue, se définissent eux-mêmes d'une autre manière (Pullo, Plur, Fulle).

Toute enquête sur les appellations qu'un groupe déterminé se donne, et donne aux groupes voisins ou éloignés, implique le recours à l'histoire du peuplement, quels que puissent être par ailleurs les obstacles méthodologiques impliqués par ce genre de travail et qui apparaissent immédiatement lorsqu'il s'agit, par

exemple, de donner un contenu précis aux notions de "premiers occupants" ou "autochtones", et de "conquérants" ou "derniers arrivés". Aussi, plutôt que d'utiliser des termes dont la définition est forcément ambiguë, je préfère recourir à l'expression "groupes les plus anciennement mémorisés", voulant signifier par là que la mémoire de la tradition orale est hautement sélective, qu'elle possède toutes les caractéristiques d'une représentation politique, et que, par conséquent, ce que le chercheur peut prendre pour de "l'histoire" est le plus souvent un schéma structurant activant une théorie du pouvoir sous-jacente qui a notamment pour fonction d'opposer les "aborigènes" aux "étrangers" (25).

Les groupes les plus anciennement mémorisés

Avant l'arrivée des groupes s'identifiant aux Fulas, le Wasolon était peuplé d'éléments que ces mêmes Fulas nomment "Bambara", "Bambaran", ou "Bambaraw", et qui est sans doute la version peul du terme "Bamma". Ce vocable n'a pas de connotation ethnique précise : il s'agit d'un terme générique englobant des populations n'ayant pas forcément la même langue ni les mêmes pratiques. Il peut référer, par exemple, à des groupes parlant le "Bambara-Malinké" ou le "Sénufo". Plus précisément, ce terme désigne sans doute dans l'esprit des descendants des conquérants, dont une partie devait être islamisée, une masse indistincte de paysans-guerriers païens, ce qui ferait de ce nom l'équivalent fonctionnel des termes kado (plur. habbe) ou ceddo (plur. sebbe) que les Peuls utilisent pour désigner les populations polysthéistes comme les "Dogons", les montagnards du nord-Cameroun ou les noirs en général (26).

Cet ancien peuplement a laissé toute une série de traces, en particulier dans la toponymie : beaucoup de noms de villages ou de chefferies ont pour origine celle du fondateur ou du chef "Bambara" qui y résidait.

Les Fulas

L'arrivée au Wasolon de populations enregistrées comme Fulas s'est faite en plusieurs étapes et est sans doute le contrecoup d'événements lointains ayant rapport, par exemple, à la chute de l'Empire du Ghana et de celui du Mali, ou à la grande migration effectuée dans toute l'Afrique occidentale au 15e et au 16e siècle par les Fulos, ayant à leur tête Tengela (27). Il faut en effet se représenter l'histoire de cette région comme une sorte de gigantesque jeu de billard où un "coup" joué en un point donné provoque une réaction en chaîne qui aboutit de proche en proche à remodeler l'équilibre instable que des populations vivant à plusieurs centaines de kilomètres de distance nouent les unes avec les autres.

Le Wasolon, qui peut être considéré comme une zone de basse pression politique par rapport à des zones de haute pression que seraient les grands empires soudanais du Moyen-Age, ou les formations politiques leur ayant succédé (Futa-Jalon, Segou, Samori, etc...), a en effet accueilli tout au long de son

histoire une série de groupes Fulas. Ces groupes vaincus ou refoulés ont fui les régions où se constituaient des organisations fortement centralisées, ou ce qui revient en partie au même, connaissaient des révolutions religieuses musulmanes (Masina, Futa-Jalon, Futa-Toro, etc..).

A cet égard, le Futa-Jalon constitue un exemple tout-à-fait révélateur. Avant le Jihad de 1725-1750, entrepris par des "Denyankes" originaires du Futa-Toro, la région était vraisemblablement peuplée de Dialonikés, de Pullis (Peuls), de Bagas, de Kouvaquis-Bassaris, de Tyapis, etc... lesquels avaient vaincu et refoulé du centre vers la périphérie du massif ou réduit à une position marginale les "premiers habitants" du pays : Nalus, Landumas et Temnes (28).

La guerre sainte du début du 18^e entraîna le départ d'une grande partie de ces "autochtones". Certains d'entre eux prirent le chemin du Golfe de Guinée, d'autres, et notamment les Pullis, s'enfuirent vers le Wasolon, où ils subjuguèrent les Bambaras et donnèrent naissance à certains des lignages Fulas qu'on rencontre dans cette région.

En s'installant au Wasolon, ces lignages d'éleveurs-nomades Pullis, parlant la langue peul, et dont certains étaient musulmans, auraient pris femme parmi les captives "Bambaras", se seraient sédentarisés et auraient renoncé à certaines de leurs pratiques.

L'abandon de la langue peul au profit de la langue bambara, la sédentarisation et le maintien d'activités d'élevage auraient donné ainsi une physionomie particulière à la population de cette région. C'est le phénomène qu'analyse J. Gallais (29) lorsqu'il décrit les Peuls du Wasolon comme des Peuls qui se disent Peuls, restent de bons éleveurs, mais se sont mis à cultiver et ont abandonné leur langue au profit du Malinké. Mais rien ne nous dit que cette vision de l'histoire du peuplement de cette région n'est pas elle-même une représentation permettant à ses habitants, ou tout au moins à certains d'entre eux, de revendiquer une spécificité et de marquer une différence par rapport aux "Malinkés" et aux "Bambaras".

environnants. Il n'est pas interdit, en particulier, de s'interroger sur le sens de cette division en Diallonkés, Pullis, Bagas, etc... et de se demander si ces Pullis parlaient véritablement le peul, s'ils étaient véritablement éleveurs ou si, tout au contraire, il ne s'agissait pas de groupes "Fulas" déjà sédentarisés et "malinkisés" au Futa-Jalon et analogues en cela aux Fulas qu'on rencontre dans le Badugu ou dans le Banimonocé. A ce processus de malinkisation ancien, dont J. Gallais n'envisage pas la possibilité, vient s'ajouter un phénomène inverse : celui de la fulanisation de lignages ou de petites appareils guerriers dont l'identité préalable fait également problème.

Tel est le cas des Bagayogos originaires de Tombouctou, qui se définissent dans un premier temps comme des Arabes musulmans. Après un long périple les menant dans la région de Bougouni, ils abandonnent l'Islam et deviennent des Banmanas, c'est-à-dire des guerriers païens, pour se transformer, au terme d'une seconde mutation intervenant pendant les guerres samoriennes de la fin du 19e siècle, en guerriers Fulas portant le patronyme Sangare.

Il en est de même pour les Konatés originaires du Jafunu, dont l'identité reste incertaine (Fulas, Soninkés, Senufos ?), et qui, à leur arrivée au Gwanan, deviennent des Fulas-Jakites.

On pourrait multiplier à l'infini les exemples, y compris ceux concernant la dé-fulanisation de certains fulas-Jakites du Gwanan et leur conversion ou leur retour à la "malinkitude", tant sont fréquents, voire systématiques dans cette région d'Afrique de l'ouest, les cas de changements d'identité de groupe. A ce stade de l'analyse se pose la question de la nature de ces changements ou des principes qui sont à l'oeuvre dans ces mécanismes de conversion.

Les énoncés identitaires

Comme on l'a déjà signalé, la déconstruction des réalités ethniques, c'est-à-dire des étiquettes qui figent abusivement telle ou telle population dans une catégorie donnée, impose la prise en considération à travers une analyse anthropologique et historique de terrain des unités sociales effectives qui sont les véritables sujets de l'histoire à chaque période considérée (30).

Il s'agit, en particulier, de définir les opérateurs qui régissent les différentes procédures d'encodage ou

d'enregistrement.

En Afrique de l'ouest, à l'époque pré-coloniale, ce sont les unités politiques de toutes tailles - royaumes, chefferies, confédérations de villages, aires matrimoniales, lignages, etc...- qui jouent ce rôle, en liaison avec l'existence de courants internationaux. L'ensemble articulé de ces différentes unités est donc la véritable matrice d'identification.

Dans le cas précis du Wasolon, ce sont les différentes chefferies (Kafo ou Jamana) qui fonctionnent comme pôles de ralliement symbolique. Lorsqu'un lignage ou un petit appareil guerrier arrive dans cette région, il peut s'y intégrer comme dominant ou comme dominé, s'il est relativement puissant, c'est-à-dire, nombreux et fortement armé, il essaie de vaincre par les armes ou de négocier son installation en s'insérant dans le système de signes prévalant au Wasolon, à savoir l'identité Fula et le choix de l'un des quatre patronymes (Jamu) Fulas disponibles dans l'aire culturelle mandé : Jalo, Jakite, Sidibe, Sangare. C'est ce processus que j'ai décrit à propos des Konates-Jakites du Gwanan et des Bagayogos-Sangares du Bolo. Si, au contraire, il est faible, il conservera son patronyme et s'assimilera aux groupes statutaires locaux (castes) et en particulier au groupe des numús (forgerons) qui ne fait pas partie de l'ensemble Fula (31). Dans les deux cas, il s'agit d'un marchandage d'identité (Geertz).

Il faut placer ici à part les esclaves (jon) qui, après avoir été désocialisés par la capture, perdent leur identité tout en gardant leur patronyme et sont parfois resocialisés en prenant le nom de leur maître, et en s'incorporant plus ou moins étroitement aux Fulas et aux groupes statutaires (numus, jelis). A l'intérieur de chaque chefferie, les ancêtres fondateurs des principaux lignages forment l'ossature de la charte généalogique et fournissent aux acteurs sociaux le matériel d'identification.

Les alliances matrimoniales et guerrières existant entre les différents lignages d'une même chefferie ou entre chefferies voisines, de même que les sentiments d'appartenance à une communauté de refoulés, permettent à la surface d'enregistrement de s'étendre.

En définitive, l'identité des Fulas du Wasolon est sans doute davantage liée à l'existence d'un réseau imbriqué de relations sociales, dont la cohésion est renforcée par la pression qu'exercent sur cette entité des formations politiques extérieures plus puissantes (Fulas-Jalons, Kabadugus, Segus, etc...) qu'à des

particularités culturelles et linguistiques.

En effet, s'il est possible de caractériser les Fulas du Wasolon à l'aide d'une série de traits distinctifs (parler local, élevage de la race bovine n'dama ou wasolon meren), on retrouve ces traits dans les chefferies voisines peuplées elles aussi par les Fulas (32). D'ailleurs, l'unité des Fulas du Wasolon n'apparaît jamais de façon aussi nette que, lorsque confronté à un danger extérieur, l'ensemble des lignages et des chefferies qui composent la région est obligé de s'unir. C'est alors que joue à plein le mythe selon lequel tous ces groupes descendent des "quatre fils de la femme peul" ou sont "les fils des quatre femmes de Tinkalan (Tengela)", cette figure emblématique de l'histoire des Peuls d'Afrique de l'ouest.

Mais il est également possible de voir dans cet unanisme Peul une reconstruction à postériori de la tradition orale, c'est-à-dire, l'effet d'une revendication particulariste qui ne prend sens qu'en référence à une conjoncture contemporaine.

L'ethnicité des Peuls du Wasolon : une fabrication contemporaine (33)

Avant la colonisation, le Wasolon était connu à l'extérieur par les lignages qui en étaient issus, par les captifs qui en provenaient et par les commerçants qui fréquentaient ses marchés.

Avec les guerres de conquête menées par les Etats voisins du Kabadugu et de Samori, une partie des gens du Wasolon furent contraints de se réfugier dans la région de Bamako, alors sous domination française. En 1884-85, le Dr Colomb note ainsi que : "des Peuls ou Foulahs vivent dans le cercle de Bamako. Ils forment sept tribus : trois proviennent du Ouassoulo, ce sont des Foulahs Diakités, Sibidés, Sangrés".

Dans les villes comme Kakan et Bamako se forme, avant mais surtout après la conquête coloniale, une identité des Peuls du Wasolon distincte de celle existant dans leur région d'origine. Avec l'accroissement des migrations vers Bamako, se constitue une entité qui va bientôt être enrégimentée par l'appareil d'Etat précolonial. Le recensement effectué en 1948 dans la capitale du Soudan français donne la ventilation ethnique suivante (34) :

Bamanas	47,5 %	Soninkés	3,1 %
---------	--------	----------	-------

Julas	13,5 %	Wolofs	1,8 %
Maninkas	8,2 %	Bozos-Somonos	2,5 %
Maures	6,8 %	Minyankas-	
		Senoufos	1,8 %
<u>Peuls</u>	4,2 %	Voltaïques	3,0 %

En 1960, date de l'indépendance, la composition ethnique de la population bamakoise, telle qu'on peut le déduire de l'échantillon tiré au hasard du recensement s'est modifiée et s'établit ainsi :

Bamanas	25,5 %	Dogons	1,9 %
Maninkas	18,4 %	Bobos	1,7 %
<u>Peuls</u>	12,5 %	Sorkos	1,5 %
Soninkés	10,6 %	Maures	1,5 %
Julas	3,7 %	Somonos	1,2 %
Khasonkés	3,6 %	Sénoufos	1,2 %
Wolofs	3,4 %	Mossis	1,1 %
Minyankas	2,5 %	Bozos	0,7 %
		Autres	9,0 %

Il y aurait beaucoup à dire sur les modifications intervenues dans les découpages ethniques utilisés, mais, ce qui nous importe ici, c'est de noter l'existence d'une catégorie Peul. Cette catégorie est bien entendu très large : elle englobe les Peuls en général ; ceux du Wasolonk n'en constituant qu'une partie. Toujours est-il que ces Peuls, quelle que soit leur origine géographique, sont désormais contraints, à l'occasion des opérations de recensement, de décliner leur identité et sont donc enregistrés comme tels par l'appareil d'Etat colonial.

Dès lors qu'elle est fabriquée, cette identité acquiert une existence autonome et devient l'objet d'un débat entre deux acteurs sociaux principaux : ceux qui se définissent comme Peuls et ceux qui les définissent

ainsi. Du côté de l'Etat colonial, puis de l'Etat indépendant, émerge, avec d'autant plus de vigueur, un stéréotype du Peul que la majorité du personnel politique identifie à la catégorie Banmana-Maninka. En puisant dans l'arsenal des clichés précoloniaux qui caractérisent, par exemple, le Peul comme un être "chétif" et "trompeur", les fonctionnaires et les agents des opérations de développement élaborent à propos des Fulas du Wasolon une vision particulariste servant, entre autres, à rendre compte de leur irrédentisme (révolte des Ba Sidibes en 1962) et de l'échec du développement de la culture du coton dans le cercle de Bougouni.

Dans cette région méridionale du Mali qu'on présente volontiers comme jouissant d'une pluviométrie exceptionnelle, et qui est réputée pour l'abondance et la fertilité de ses terres, on expliquera les tentatives infructueuses de la compagnie cotonnière par la paresse de ses habitants et leur goût immodéré pour la chasse, la musique et la danse. On renforcera cette idée reçue par la valorisation contrastée de la région de Koutiala, où les paysans minyankas cultivent le coton avec un labeur acharné.

Du côté des Peuls urbanisés, une identité sociale et culturelle, voire un sentiment d'appartenance à une minorité ethnique, s'affirme progressivement sous la colonisation en liaison avec la création "d'associations d'originaires". Dans les années 1940-1950, sur 149 associations volontaires recensées à Bamako, trente ont une base régionale. Ces associations ont pour objectif de venir en aide à leurs membres. Les statuts de la plupart d'entre elles prévoient une entraide à l'occasion des baptêmes, des circoncisions, des mariages, des maladies et des décès survenant à leurs adhérents.

L'association des Originaires du Quassoulo, par exemple, dépense de novembre 1955 à février 1957, 49 355 F de l'époque pour les occasions suivantes : vingt baptêmes, six circoncisions, cinq mariages, dix décès, un accident d'automobile, une maladie, un vol de vêtements et un emprisonnement. A sa création, l'association compte cinquante sept membres. En 1955, le bureau comprend quatre employés, un chauffeur, un petit commerçant, et un infirmier. La composition sociale du bureau de l'Association des Originaires du Quassoulo est semblable à celle des organes dirigeants des autres associations bamakoises de l'époque coloniale, dans lesquelles la catégorie des fonctionnaires, des employés et des commerçants est surreprésentée. C'est dans cette couche de la population que s'élaborent progressivement les identités ethniques actuellement revendiquées par les bamakois.

En 1960, au moment de l'indépendance, le gouvernement socialiste fait preuve d'une attitude hostile

envers les associations volontaires et interdit tous les actes de discrimination raciale ou ethnique, ainsi que la propagande régionaliste. Toutefois, cette législation ne s'applique pas aux associations régionales en tant que telles, qui sont tolérées à condition qu'elles n'aient aucun caractère politique.

Une association folklorique, centrée autour de la danse dite "Sogoninkun", est ainsi créée en 1962 par des natifs de la région de Bougouni, ville située à proximité du Wasolon, et dont cette danse est originaire. Cette association a pour but d'établir des liens entre les Banmanas et les Fulas du Wasolon résidant à Bamako. Ses dirigeants, tous citoyens, collectent parmi les membres des fonds destinés à organiser des séances de danse, animées par des jeunes migrants de passage à Bamako. Ces manifestations folkloriques sont vécues par les dirigeants et les membres de l'association composant le public comme un moyen de se divertir et de célébrer les événements familiaux (baptêmes, mariages, etc...).

De la sorte, la danse "Sogoninkun", bureaucratifiée et isolée du contexte rural et du continuum culturel dans lequel elle s'insère (35), permet aux ressortissants de la région de Bougouni, installés à Bamako, de se singulariser et de se distinguer en tant que Fulas du Wasolon du reste de la population bamakoise.

C'est dans la même optique que se situent actuellement les étudiants bamakois qui tentent de définir une "fulanité" des Peuls du Wasolon distincte de la "bambaraïté" dominante. Le processus de production d'une "minorité ethnique", voire d'une race nouvelle, passe par la négation de tout travail anthropologique, mettant en lumière la profonde hétérogénéité des Fulas du Wasolon. Ainsi, contre l'ethnologue qui révèle que les Jakites du Gwanan étaient précédemment des Konates, et que, par conséquent, ils ne portaient pas un patronyme Fula, on affirme clairement que ces mêmes Jakites ont toujours été des Peuls (36).

De la même façon, on met en valeur l'élevage de la race bovine n'dama ou wasolon meren (37), ainsi que l'implantation relativement ancienne de l'Islam dans une des chefferies de cette région, pour faire de ces phénomènes socio-historiques largement répandus des "essences" assurant l'originalité des Peuls du Wasolon par rapport aux populations voisines.

Dans ce processus de fabrication de l'ethnicité, la littérature coloniale (38) et l'histoire jouent un rôle non négligeable, au point de faire de cette dernière discipline ce que l'on serait tenté d'appeler une "science auxiliaire de l'ethnisme".

Les travaux d'Y. Person, en particulier, dans la mesure où cet historien justement réputé est celui qui définit le plus nettement l'existence d'une ethnie Peul du Wasolon, sont constamment invoqués à l'appui d'une homogénéité fondamentale et d'une pureté originaire (39).

Au terme, il n'est pas impossible que l'invention d'une identité nouvelle débouche sur l'élaboration d'un modèle d'ethno-développement sélectionnant dans l'ensemble du Wasolon pré-colonial des traits culturels décontextualisés et resynthétisés de façon à promouvoir, par exemple, l'élevage en dépit de l'échec de l'opération de développement de la race N'dama, implantée depuis plusieurs années dans cette région du Mali.

Si, d'une certaine façon, la ville crée l'ethnie, c'est parce qu'elle abrite les agents-cadres, intellectuels, commerçants, étudiants, migrants de toutes sortes - capables d'énoncer de nouvelles identités. La migration, par conséquent l'éloignement du village, a pour effet, comme l'ont bien vu certains anthropologues, d'homogénéiser de vastes régions dont l'unité n'est pas perçue par les ruraux. Ainsi, à Abidjan, capitale de la Côte d'Ivoire, les habitants du Wasolon et des environs, bien qu'ayant des appartenances très diverses, sont-ils enregistrés comme Bougounis, du nom de la ville la plus importante de leur région d'origine.

La ville et l'urbanisation ne suffisent pourtant pas à rendre compte de la création de toutes les identités collectives modernes ; celles-ci s'expliquent également par les relations que les groupes de toute nature entretiennent avec les appareils d'Etat qui se sont édifiés depuis les indépendances. La structure de l'Etat malien, par exemple, qui est sous-déterminée sur le plan économique, est par là même à l'origine de nouvelles formes d'identification (40). Jouant un rôle majeur dans la formation et le développement des classes dominantes, au point que tout processus d'accumulation ne puisse être défini que par rapport à lui, l'appareil d'Etat favorise la référence à des affiliations verticales - "clans", "factions", "ethnies", "régions" - au détriment de solidarités horizontales de classe. Les multiples lieux de pouvoir et les différentes factions sont aussi structurés autour de relations de parenté, d'alliance, de groupes de "promotionnaires" ou "d'originaires".

Si l'appareil d'Etat malien est une organisation extrêmement fortè, voire brutale, sa prégnance sur l'ensemble de la population, et en particulier sur la paysannerie, est pourtant assez faible, ce qui conduit

les Maliens à chercher ailleurs que dans le modèle étatique importé de nouveaux pôles de ralliement symbolique.

Après vingt cinq ans d'indépendance, l'échec de l'Etat malien est devenu si patent que les acteurs sociaux sont en quête de modèles différents, capables de combattre le "sous-développement rural" et le "chômage urbain". A cet égard, l'ethnicité, c'est-à-dire l'élaboration de nouvelles identités, ne semble pas fondamentalement différente mutatis mutandis de ce qu'on appelle, par commodité, l'islamisme, et qui prend, au Mali, la forme du Wahabisme.

Dans les deux cas, il s'agit bel et bien de rejeter les modèles occidentaux qui ont été incapables de fournir à la société malienne une réponse à la crise qui l'affecte (41).

En puisant dans le réservoir culturel des régions, ou en s'inspirant de l'Islam, les lettrés en arabe et en français proposent de nouvelles valeurs et de nouvelles structures, qui, selon eux, devraient permettre indépendamment de l'Etat de recomposer les différentes communautés de base du pays (familles, groupes socio-professionnels, etc..). C'est pourquoi on peut considérer que l'ethnicité et l'islamisme sont des mouvements véritablement modernes.

Si les théoriciens de l'ethnie ne parviennent pas à se démarquer de l'idée de race, c'est qu'ils partent d'une idée fautive : celle d'une pureté originelle qui s'altérerait à la suite de vicissitudes historiques diverses (migrations, contacts, etc..). En inversant le parcours et en postulant une impureté et un mélange originaires, on peut se débarrasser de la mauvaise question de l'ethnie, et s'interroger librement sur la variation des identités de groupe, ce qui est l'un des véritables objets de l'anthropologie. C'est alors que le chercheur trouve sur son chemin les militants de l'ethnicité. Sans dénier à un groupe quelconque le droit de s'ériger en minorité ethnique, il faut néanmoins affirmer la légitimité du travail de dévoilement de l'ethnologie, ne serait-ce que pour mettre en évidence les limites et les ambiguïtés de la notion de différence.

NOTES

- 1 Cf sur ce point l'article "Ethnie in Encyclopedia Universalis", sous la signature de Geza de Rohan-Czernak
- 2 Dans ses cours à l'Université de Genève de 1906 à 1911
- 3 Cf également R. Verneau qui emploie concurremment les notions de "tribu", "groupe ethnique" et de "race", in "Résultats anthropologiques de la mission de M. de Gironcourt en Afrique Occidentale", Paris, Masson, 1918
- 4 "La théorie de l'Ethnos et sa place dans le système des sciences anthropologiques", L'Ethnographie, nouvelle série n° 32, 15 Juillet/15 Décembre 1936, p 85-115
- 5 Par exemple, I. Shapera, "The ethnic composition of Tswana Tribes", London, 1952
- 6 Cf E. Leach, "Les systèmes politiques des hautes terres de Birmanie", Paris, La Découverte, 1972 (1954)
- 7 "Partitioned Alur", in A. I. Asiwaju ed. "Partitioned Africans", Ethnic Relations across Africa's international boundaries 1884-1984, London University of Lagos Press, 1985, p 89
- 8 Cf par exemple M. Delafosse, "Haut-Sénégal-Niger", Tome 1, Paris, Maisonneuve et Larose, 1972 (1912), p 198-215
- 9 Mungo Park, "Voyage dans l'intérieur de l'Afrique", Paris, François Maspero, La découverte, 1980, p 258-310
- 10 Paris, Delaforest et Arthus Bertrand, 1826, p 382-384

- 11 René Caillié, "Journal d'un voyage à Tombouctou et à Jenné dans l'Afrique Centrale", Tome 1, Paris Anthropos, 1965 (1830), p 380-472
J. L. Amselle, "Qu'est-ce qu'un kafo ou jamana ? Le cas du Gwanan ou les faux archaïsmes de l'histoire africaine", Cahier ORSTOM, série Sc. Hum. vol XXI, n° 1, 1985, p 43-55
- 12 Le cadî
- 13 Gallieni, "Voyage au Soudan français", (Haut-Niger et pays de Segou 1879-1881), Paris, Hachette, 1885, p 320-322 et 597-599
- 14 E. Peroz, "Au Soudan français : souvenirs de guerre et de mission", Paris, Calmann Levy, 1889, p 375-376
- 15 L.G. Binger, "Du Niger au Golfe de Guinée par le pays de Kong et le Mossi", Paris, Hachette, 1892, T. 1, p 130
- 16 C. Meillassoux, ed. "Cartes historiques d'Afrique Occidentale" (Sénégal et Haut Sénégal-Niger), 1802-1899, Paris, Société des Africanistes, 1969
- 17 Rapports politiques du cercle de Bougouni 1894-1915, Archives Nationales, Koulouba
- 18 M. Delafosse, op. cit., p 233
- 19 Coutume Bambara (cercle de Bougouni), par Alfred Aubert, in "Publications du B.C.E.H.S. A.O.F.", Coutumiers juridiques de l'Afrique française, Tome 2, Soudan, Paris, Larose, 1939
- 20 Touze, R.L. Monographie du cercle de Bougouni, Tome 5, Bougouni, Territoire du Soudan français, archives personnelles. Sur le Gwanan voir Amselle, op.cit.
- 21 J. Gallais, "Signification du groupe ethnique au Mali", L'Homme, tome 2, mai-août, n° 2, 1962, p 106-129

- 22 Cartes ethno-démographiques de l'Afrique Occidentale, Feuilles n° 3 et 4 Nord-Dakar, IFAN, 1963
- 23 Y. Person, "Samori. une révolution dyula", Tome 1, Dakar, IFAN, 1968, p 19
- 24 Cf denyanké, khassonké, malinké, soninké, etc.. Notons que Mungo Park, op.cit., p 326, utilise l'expression "jallonkas" pour désigner les gens du Jallon.
- 25 Cf Amselle, op. cit.
- 26 Sur les différentes acceptations du terme "bambara", voir J. Bazin : "A chacun son Bambara", in J.L. Amselle et E. M'Bokolo, ed "Au coeur de l'ethnie", Ethnies, tribalisme et Etat en Afrique, Paris, La Découverte, 1985, p 87-127. Notons que ce terme a pu être utilisé également par les lettrés musulmans de Kankan pour désigner les Fulas du Wasolon. Peroz, op.cit., p 383, caractérise ainsi Jeri, un grand guerrier du Wasolon, comme "Bambara" ou "Cafri", c'est-à-dire comme païen
- 27 Cf A. Texeira da Mota, Un document nouveau pour l'histoire des Peuls au Sénégal pendant les XVe et XVIe siècles, Boletim Cultural da Guiné Portuguesa, 1969, vol. XIV, n° 96, p 782-859.
Sans vouloir entrer dans un débat pour lequel nous n'avons pas de compétence particulière, remarquons une fois de plus de la transcription Foul, Fulos ou Fulas renvoie à la catégorie "manding" fula, ce qui permet de penser que ces Fulas étaient "déjà" malinkisés ou que ces Malinkés étaient "déjà" fulanisés... ou bien encore que le fait de poser cette question n'a aucun sens !
- 28 Cf Mamadou Saliou Baldé, "L'esclavage et la guerre sainte au Futa-Jalon, in C. Meillassous, ed. L'esclavage en Afrique précoloniale, Paris, Fran-Maspero, p 183-184, 1975. Ces termes sont au demeurant bien vagues et demanderaient à eux seuls toute une analyse.
- 29 Op. Cit.

- 30 J. L. Amselle, "Ethnies et espaces : pour une anthropologie topologique", in J. L. Amselle et E. M'Bokolo eds, op. cit., p 11-48
- 31 Sur tous ces points, voir J. L. Amselle, "Les négociants de la Savane", Paris, Anthropos, 1977
- 32 Nièwendugu, Banimonocè, Cèmala, etc...
- 33 On rejoint ici la thèse de J.P. Dozon, "Les bété : une création coloniale", in J.L. Amselle et E. M'Bokolo eds, op. cit., p 49-85
- 34 C. Meillassoux, "Urbanization of an African Community", Voluntary Associations in Bamako, Seattle and London, University of Washington Press, 1968, p 12
- 35 On retrouve cette danse sous d'autres noms dans toute l'aire culturelle mande, Meillassoux, ibid note 14, p 98
- 36 Daouda Diakité, "Contribution à la connaissance des Peuls du Wasolon", Etude de cas : "Le Gouanan", Mémoire de fin d'études, Der Histoire Géographie, Ecole Normale Supérieure, Bamako, 1985
- 37 Race de petite taille et qui a la réputation d'être résistante à la mouche tsé-tsé.
- 38 En particulier le livre de Peroz, op. cit.
- 39 Y. Person, op. cit., à propos de cet ouvrage monumental se pose le problème des enquêtes d'histoire orale englobant des régions excessivement vastes, et dont il n'est pas possible de faire une étude détaillée
- 40 Cf J. L. Amselle, "Socialisme, capitalisme et précapitalisme au Mali (1960-1982), in Bernstein H. et Campbell B., "Contradictions of Accumulation in Africa, Beverly Hills, Sage, 1985, p 249-266

- 41 Cf J. L. Amselle, "Le Wahabisme à Bamako" (1945-1985), Revue Canadienne des Etudes Africaines, vol 19, n° 2, 1985, p 345-357

**DEBAT SUR LES EXPOSES
DE J. L. AMSELLE ET DE J. METRAL**

J. L. AMSELLE :

Pourquoi ne parle-t-on pas d'ethnie au Moyen-Orient ou même au Maghreb, mais de tribu, alors qu'en Afrique on parle plutôt d'ethnie ?

M. AGIER :

Au Brésil, pour désigner les afro-brésiliens, on parle de nation et non d'ethnie. Au début, dans l'esclavage, les communautés se repéraient par le terme de nation : il y a la nation Orouba, la nation Gégé.

J. L. AMSELLE :

En français, le terme ethnie est apparu très tardivement. Il a été introduit par Vacher de Lapouge, théoricien raciste, qui fait partie de l'école du Darwinisme social, qui a écrit un livre qui s'appelle : "Les sélections humaines". C'est apparu en 1894. Jusque là, on parlait de race ou bien de nation.

Ce qui m'a beaucoup intéressé, c'est la notion de Nisba, mais je pense que cette notion, ou du moins ce que GEERZ entend par là, n'est pas propre à l'Afrique du nord ou au Moyen-Orient, mais se retrouve partout.

A propos des Soussi, je pense à un marabout de Ségou au Mali, dont la famille est originaire du Souss et qu'on appelle Aquibar Sosso. C'est devenu son patronyme.

J. METRAL :

Ce que GEERZ spécifie bien, c'est que la Nisba est une cumulation d'éléments. Le locatif peut venir en dernier à telle époque, ou en premier à telle autre.

F. METRAL :

Dans les interactions, quand on a affaire à quelqu'un qu'on ne connaît pas, la première chose qu'on essaie de savoir, ou la question qu'il est décent de poser, c'est : "d'où tu viens ?". Et quand on pose cette question, ce n'est pas pour savoir d'où tu viens aujourd'hui, on veut savoir qui tu es.

J. L. AMSELLE :

Le problème, je crois, c'est qu'on a affaire à propos des Haoussa et à propos des Arabes à des gens qui, à ma connaissance, n'ont pas de patronyme : c'est toujours "fils de...". Par contre, les populations que j'étudie, les Bambara, les Malinké, ou les Peuls, ont des noms. C'est-à-dire qu'ils ont un prénom, et ont un nom qui se transmet en ligne patrilinéaire.

A. BELBAHRI :

Ce qui est important, c'est que le patronyme est toujours couplé avec la Nisba.

J. L. AMSELLE :

Au Mali, par exemple, les gens ont un prénom qu'on appelle Togo, et un Diamou qui est leur nom de famille, avec lequel on les salue. Ça, ça n'existe pas chez les arabes.

F. METRAL :

Si, ça existe, mais il y en a plusieurs. Le patronyme fonctionne comme une Nisba, en ce sens qu'il y a plusieurs niveaux du patronyme. Par exemple, dans le village où nous travaillons, quand on demande les cinq grandes familles, on donne des patronymes : il y a les Bitar, les Salloum, etc...

GEERZ précise que le patronyme distingue, délimite au fond des lignes d'appartenance, mais ne donne pas de contenu, ce qui fait qu'au fond, dans les rapports d'interactions, chacun est libre de définir le contenu de sa propre personnalité. Ce qui est donné par la Nisba, c'est ce qu'il est possible de connaître. Par exemple, la Nisba est la seule chose qu'on puisse demander et connaître d'une femme. Pour un individu, on connaîtra toujours au moins la Nisba, même si on ne connaît pas sa richesse, le lieu où il réside, son caractère, etc... On sait à quel groupe le rattacher, avant de savoir qui il est.

B. GANNE :

Quand tu dis : "chacun sa Nisba", que signifie "sa" ? Est-ce que sa Nisba qui lui est donnée par un ensemble, ou sa Nisba qu'il se donne lui-même ?

Est-ce qu'il y a des structures de la Nisba ? Est-ce qu'il n'y a pas des affrontements entre Nisba ? N'est-ce pas ce qui crée des problèmes : peut-on accepter ou refuser une dénomination ?

Parce que dans mon propre système, l'identification sociale se prend à partir d'une structure d'identité que l'on trouve dans la Nisba.

J. METRAL :

Oui, il peut y avoir des écarts, et ça, ça peut, dans la relation de face à face, mettre en jeu ce que j'appelle l'honneur de l'autre. N'oublions jamais que tout se joue à ce niveau.

J. L. AMSELLE :

La Nisba est donnée par les autres, c'est un hétéronyme.

A. BELBAHRI :

Ca coupe toujours le patronyme. Dans la ville de Safrou, près de Fez, par exemple, qui a été étudiée par GEERZ, on peut trouver dans la population à la fois des gens qui sont de confession juive, qui sont d'origine berbère ou arabe. Et on peut avoir des noms qui pourraient correspondre à ce que tu appelles un patronyme.

On peut trouver des juifs qui s'appellent Benani, par exemple : ça fonctionne comme patronyme, ce n'est pas obligatoirement le nom d'état civil.

Mais, des gens peuvent le connaître comme étant l'andaloussi, par exemple ; ça, c'est le Nassab. On sait que c'est quelqu'un qui vient d'une souche andalouse, qui est passé par Fez, etc...

Le nom de Majjari veut dire qu'il fait partie d'une famille dont le métier principal a été la menuiserie. Et ça recoupe toujours le patronyme. Disons que c'est le nom par lequel est connu l'individu, est connue la famille dans la ville donnée.

Ce même Benani, quand il va aller dans une autre ville, on va dire de lui que c'est un Safraoui. Ce qualificatif peut aussi remplacer le patronyme.

Je crois que c'est ça la spécificité qui a été mise en évidence par GEERZ.

B. GANNE :

Houchon nous avait expliqué qu'au Zaïre, dans la région qu'il avait étudiée, quand il y avait des conflits, on était capable de mobiliser des gens très différents pour répondre à chacune des questions, ce qui servait à gérer les crises et les problèmes.

Je pose à nouveau la question que je lui avais posée. Je pense qu'on ne mobilise pas n'importe qui, n'importe comment, mais selon des normes. Quand vous disiez, c'est imposé par des règles, est-ce qu'il n'y a pas derrière une structure de comportement qui informe ? Qu'est-ce qui structure la Nisba ? Est-ce une pure relation de marché et de bargaining ?

A. BELBAHRI :

Ce qui structure la Nisba, c'est d'abord que les qualificatifs conférés à l'individu et à la famille sont objectivement définis. Je veux dire que, quand quelqu'un fait partie des Najjarin, quand il vient de telle ville, c'est quelque chose que les gens connaissent à son arrivée. Ce n'est pas à partir de la manière avec laquelle il se présente, c'est à partir de l'histoire d'interactions, entre tribus, entre groupes, etc... Il est repéré socialement par son origine, par la profession de son lignage ou de ses ancêtres.

En ville, on est obligé de connaître l'individu, mais on le situe selon un certain type d'interaction et suivant un code. Par contre, la 'asahiya est beaucoup plus que l'interconnaissance; c'est la situation classique dans laquelle on connaît le groupe voisin collectivement.

J. L. AMSELLE :

Qui interroge l'individu qui arrive en ville ?

A. BELBAHRI :

Dès qu'il arrive, pratiquement, les gens s'interrogent entre eux à son propos.

J. L. AMSELLE :

On aimerait connaître les réseaux d'insertion en ville. Chez qui il arrive, est-ce qu'il y a des logeurs, des gens qui l'hébergent, est-ce que ce sont des gens de sa région ?

F. METRAL :

Nous sommes étrangers ; quand nous arrivons, notre patronyme ne dit rien à nos interlocuteurs : ils vont d'abord nous définir comme français, fait que nous ne pouvons pas rejeter. Ensuite, ils vont préciser notre spécificité : "les experts français", ou autre chose. Ensuite, ils en savent plus, ils disent : "de l'université de

X". Il faut qu'ils donnent une série de Nisba pour nous présenter.

N. BEYHUM :

Ce que METRAL disait, c'était quelque chose de très télescopique, et à la rigueur, ça fonctionnerait comme ça.

Je vous donne trois genres d'exemples :

1) les métiers et les lieux d'origine, quand ils deviennent des noms de famille, indiquent aussi la confession. Quand on est de telle région, c'est qu'on est musulman. Donc, ça englobe un autre niveau.

2) Traditionnellement, quand on présente quelqu'un, on l'appelle par exemple "Abou", son aîné. Avant la guerre, à Beyrouth, on me demandait qui j'étais, en me disant "tu es le fils de qui ?". Maintenant, les jeunes ont mûri, ils sont tous des "Abou". Moi, je suis Abou Adel. Adel est mon père, et je suis supposé avoir un fils aîné qui s'appellera Adel aussi. Le contexte change encore une fois.

3) Au sujet des régions : quelqu'un qui vient d'Alep (Halab), on le présente à Beyrouth comme Halabi. Mais, à Beyrouth, il y a des gens qui s'appellent Beyrouthi. Pourquoi ? En fait, c'est le patronyme qui est donné aux enfants de l'assistance publique, qui n'ont pas de nom.

Il est vrai qu'à certains moments, le patronyme n'apparaît pas. Mais, dans l'exemple de l'assistance publique, on voit très bien que l'on cherche à créer un nom quelconque à donner à ces enfants.

Finalement, la Nisba c'est télescopique, ce n'est pas négociable dans le sens où on entendrait que tout est possible. C'est un rapport qui s'instaure, c'est ce rapport qui définit la Nisba, parce que déjà au départ, la personne à qui vous êtes présenté vous a été présentée d'une certaine façon, et vous serez donc présenté de cette façon là. C'est pour ça que vous l'acceptez.

Par exemple, on m'a présenté Françoise METRAL d'une certaine façon, donc, on me présente de la même façon. Mais, si on ne me présente pas de la même façon, ça a quelque chose à voir avec des questions de statut, de rang, etc...

R. COULOMB :

On commence à comprendre comment ça fonctionne, mais maintenant, on peut se demander à quoi ça sert : est-ce que ça sert à ne plus être étranger ? Dans l'espace urbain, il faut donner une origine à l'étranger pour l'identifier et donc l'intégrer : il ne peut y avoir d'étranger.

F. METRAL :

Non ! Il reste étranger puisque sa Nisba désigne son altérité.

J. METRAL :

On ne le connaît pas comme individu. On sait qu'il est soussi ou X, c'est tout.

A. BELBAHRI :

On sait d'où il vient, ça ne veut pas dire qu'il n'est pas étranger.

J. METRAL : (en réponse à une question non enregistrée de R. COULOMB)

Je répondrai à ta question très fonctionnaliste sur la Nisba. C'est la réponse, d'ailleurs, que fait GEERZ quand il analyse ce mécanisme dans le souk, c'est-à-dire dans la société du bazar.

Il nous dit : la société du bazar est organisée pour que l'information soit toujours fragmentée, décomposée, incertaine, fluctuante. Dans le bazar, il n'y a pas de prix affiché. Je vends avec toi, je peux vendre 100, je vends avec lui, le même objet, je peux le vendre 10, mais ça ne sera pas le même objet, même s'il a la même fonction, parce qu'il aura été fabriqué par l'un, fabriqué par l'autre, etc...

Donc, le bazar est organisé pour diluer, fragmenter, éclater : il est en même temps organisé pour pouvoir protéger, acquérir, monopoliser, priver l'information.

Il y a toute une hiérarchie ; Il faut être capable de jouer là-dessus quand on va discuter. Sans jamais faire perdre la face à l'autre, parce que ça risquerait de devenir dangereux. La négociation, le marchandage, ne portent pas nécessairement sur des produits qu'on va acheter et qu'on va vendre ; c'est un marchandage à contenu, à support économique.

L'essentiel va être pour moi de savoir quels sont les moyens que je vais pouvoir utiliser pour te vendre le plus, et toi quelles sont les informations qui te seront nécessaires me concernant, concernant le produit, concernant mon voisin, etc... pour acheter le moins.

R. COULOMB :

C'est-à-dire que ça sert à faire fonctionner le marché. On ne peut pas faire du commerce avec quelqu'un qu'on n'identifie pas.

F. METRAL :

Il est délimité de l'extérieur, mais on ne lui donne pas un contenu psychologique.

GEERZ dit : tu peux être renard parmi les renards, loup parmi les loups, sans entacher ton propre sens de toi. Ça aboutit à une sorte d'hyper-individualisme des relations, puisque tu es défini par l'extérieur, sans qu'il n'y ait aucun contenu à ta propre personnalité. Donc, c'est dans l'interaction que tu as toute autonomie pour définir le type de relations que tu vas établir avec l'autre.

P. HAERINGER :

Pour renverser un peu le cours de cette discussion, ma question ira à AMSELLE, qui a été un peu court-circuité. Il me semble que ta thèse est un peu forcée et que tu le sais. Tu es, par exemple, amené à réfuter des catégories d'analyse que tu utilises pourtant. Tu as d'abord présenté les sociétés africaines pré-coloniales comme étant les unes des sociétés à Etat, les autres des sociétés segmentaires, ce qui est une reconnaissance implicite du fait ethnique (ethnos = peuple, nation) ; et puis, un peu plus loin, tu as contesté cette distinction.

Je crois que nous souhaitons tous une redéfinition, mais pour ce qui est des ethnies dans la ville d'aujourd'hui, est-ce que ton exemple des Bougouni-charbonniers n'est pas un peu anecdotique ?

Si l'on considère les groupes présents à Abidjan ou ailleurs, l'identité ethnique n'a-t-elle pas une plus grande permanence que ce que tu nous en dis ? Les groupes ethniques sont certes en constante redéfinition, mais dans la plupart des cas, cela se passe à l'échelle du temps historique. On sait bien, par exemple, que l'identité Baoulé s'est détachée de l'identité Ashanti à la suite d'une migration du XVIIIe siècle. Je crois que même les administrateurs coloniaux pouvaient être conscients des limites de ces cloisonnements, de leur relativité et de leur historicité. Voir les remarquables travaux de DELAFOSSE.

Les gens se définissent malgré tout par rapport aux classifications actuelles. Même si les ethnonymes sont parfois contestables, les identités qu'ils recouvrent sont rarement remises en cause par les intéressés.

Sauf pour être précisées lorsque l'effet d'éloignement (dans les grandes villes par exemple) répand l'usage d'ethnonymes englobants.

J. L. AMSELLE :

Premièrement : société à Etat/société sans Etat. Je crois que tu n'as pas compris ce que je voulais dire. Je critique la mise à plat des sociétés africaines par les anthropologues fonctionnalistes anglais. On est parti du contexte colonial de la Pax anglica, on a découpé des objets qui sont d'une part les sociétés à Etat et d'autre part, les sociétés sans Etat, et on en a fait des types, alors que, me semble-t-il, ces sociétés sans Etat étaient des sociétés dépendant des périphéries. Il y avait des relations hiérarchisées entre les Etats, les chefferies, et les sociétés segmentaires, à différence de potentiel, à relations inégales.

La pensée coloniale à l'intérieur de laquelle s'est nichée l'anthropologie a découpé des territoires qu'elle a érigé en ethnies. Donc, elle a isolé dans un continuum social et culturel, des cases sur lesquelles elle a mis des ethnonymes.

Dans la ville, je crois qu'il y a création d'ethnies qui n'existaient pas, comme les Bougouni ou les Cado en Côte-d'Ivoire (Cado veut dire païen en Peul), et les Dogou. Les Dogou ne se comprennent pas entre eux à dix kilomètres de distance ; ils sont obligés de parler Peul pour se comprendre. Quand ils arrivent en Côte-d'Ivoire; on les appelle Cado, mais Cado, c'est le singulier de Abe qui veut dire païen. Donc, il y a création continuelle de nouvelles identités, de nouvelles formes de classement : il ne faut pas conserver le terme ethnie.

A propos d'une ethnie précise, celle des Senoufo, on peut comparer deux témoignages:

- Celui du voyageur René CAILLE qui, parti du golfe de Guinée, a traversé le Sahara, et est passé dans le nord de la Côte-d'Ivoire en 1928-1928. Il voyage avec des commerçants Dioula ; il désigne sous le nom de Bambara, de la "secte" des Bambara, les paysans qu'il voit au passage.

- Quelques années plus tard, Bohumil HOLAS écrit un livre qui s'appelle "Les Senoufo, y compris les Minianka". Les mêmes paysans qui ont été appelés Bambara par René CAILLE, deviennent les Senoufo sous la plume de HOLAS. Comment expliquer cette assimilation ?

CAILLE voyageait avec des Dioula, des commerçants originaires de Djénné par exemple. Pour ces Dioula, musulmans de la ville, tous les paysans sont des Bambara. Quand les conquérants français arrivent, ils ont des interprètes qui parlent Bambara ; ils leur demandent comment s'appellent ces gens de Tingrela, de Boundiâli, etc...

On leur répond : ce sont des Senoufo, c'est-à-dire des gens qui parlent la langue Sénou parce que Senoufo, c'est un terme Bambara qui n'existe pas en Senoufo.

Le terme qui existe pour désigner les Senoufo, dans la langue, c'est Chiena, et qui veut dire paysan.

Donc, il n'y a pas d'ethnie. Ce sont des gens qui se définissent par le fait d'être paysans, et pas par le fait qu'ils appartiennent à une ethnie.

Ils se définissent par opposition à d'autres professions, comme cordonnier, commerçant, forgeron, etc...
Ce sont des gens de la terre et pas des gens du fer.

P. HAERINGER :

Permetts au géographe de revenir au galop ! Le temps d'une observation... Lorsqu'on observe la répartition des populations en Afrique, on remarque souvent des espèces de no man's lands entre les aires de peuplement. Le cas est général en Côte-d'Ivoire. Or, d'un côté et de l'autre de ces bandes d'espace vide, qui sont devenues les forêts classées de l'administration coloniale, on parle généralement un autre idiome et.... les ethnonymes changent. Si les ethnies n'existent pas, pourquoi ces no man's lands ? N'auraient-ils aucune signification, pas plus que les différenciations linguistiques ?

J. L. AMSELLE :

Cette notion de no man's land, c'est-à-dire de terre neuve, est tout-à-fait contestée actuellement, et on s'aperçoit qu'en général, c'est habité, et il n'y a pas vraiment de no man's land.

A propos de cette notion d'ethnie, il faut considérer ce qui se passe actuellement en Afrique du Sud. Tout le discours du gouvernement sud-africain est un discours ethnique : "Ces gens-là, si on leur donne le pouvoir, ils vont se bouffer entre eux, entre Zoulou et Pondo".

Les anthropologues qui ont travaillé sur l'Afrique du Sud comme SHAPER, par exemple, quand ils parlent des Zoulous ou des Tsouana, etc... prennent bien soin d'insister sur le fait qu'il ne s'agit pas d'ethnies, mais d'ensembles extrêmement hétérogènes, avec des lignages qui viennent d'un peu partout, et qui se sont regroupés sous la forme d'un royaume, d'une chefferie, etc....

Le gouvernement sud-africain a entrepris un processus d'ethnisation du territoire sud-africain, et il a créé des ethnies là où elles n'existaient pas. La même chose s'est passée en Côte-d'Ivoire avec les Béké.

P. HAERINGER :

Je sais bien que les sociétés humaines sont des sociétés à géométrie variable. C'est évident. Mais la faiblesse des sciences humaines, c'est qu'elles n'établissent jamais des vérités à 100 %.

Cela n'empêche pas de vouloir une démarche analytique et classificatoire, qui, nécessairement, sera partiellement arbitraire.

Lorsqu'on distingue les ethnies, il y a un certain arbitraire, mais malgré tout, il y a des lignes de forces, des différenciations fortes, et dans une longueur de temps suffisamment grande, pour qu'on puisse identifier deux groupes différents, même si les limites sont beaucoup plus floues qu'on voudrait le faire entendre dans certains contextes, notamment politiques.

J. L. AMSELLE :

Ce travail, dans la perspective que tu énonces, et avec laquelle je suis d'accord, les anthropologues ne le font malheureusement pas.

K. COIT :

En Europe, il y a des Etats-nation, mais il y a d'autres groupes qui sont, par exemple, les bretons, les corses, les gallois, etc... Alors comment les décrit-on ?

J. L. AMSELLE :

Dans le cas des bretons, je crois qu'il y a eu aussi un mécanisme producteur d'ethnie, qui peut être daté et analysé.

L'identité occitane peut faire l'objet d'une analyse historique.

P. HAERINGER :

Oui, mais on peut démonter les mécanismes de fabrication et pas pour autant récuser les identifications.

J. METRAL :

Quand Jean-Loup AMSELLE dit : ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment les anthropologues ont codé, on a le choix entre deux options :

- on conçoit l'identité comme un stock d'éléments, on la substantifie, on l'essentialise, en disant il y a premièrement la langue, deuxièmement, etc... C'est le positivisme.

Moi, quand j'analyse la ville, je passe par le nombre de maisons, le type de fonction, les services, l'emploi, etc....

- Mais, quand je dis : la ville ne fait pas le citadin, je change d'objet, et là je ne peux pas garder la même option que j'appellerai empirico, etc... Je suis obligé de dire que là, rien ne se passe, pour moi, hors des rapports entre les gens.

Alors, à quoi ça sert ? Je dis : à communiquer. Je pourrais dire : c'est la société.

M. AGIER :

Question à J. L. AMSELLE. Je suis tout-à-fait d'accord avec cette vision dynamique de la déconstruction de l'ethnie, d'autant plus qu'elle correspond aussi à mon observation.

Cependant, quand tu dis que la ville est un facteur d'ethnisation, qu'elle opère des classements, il me semble que c'est aller un peu loin. On voit bien dans l'exemple qu'a donné METRAL le phénomène dont tu as parlé de remise en cause d'une solidarité classique, "asabiya", dans une situation urbaine. Là, cet opérateur est négatif, il déconstruit une identité ethnique. Ça ne veut pas dire pour autant qu'il construit une autre identité ethnique. C'est là qu'il y a peut-être une contradiction entre le fait de dire qu'il y a un travail de déconstruction. Ce qui me semble évident, de l'ethnicité, et d'autre part de dire que la ville peut être créatrice et opératrice d'identité.

Dans le cas des Haoussa, il m'a semblé bien voir que c'était une transformatrice d'identité, mais pas une créatrice

J. L. AMSELLE :

Je suis tout-à-fait d'accord. Il y a effectivement création d'identité, c'est ce que vient de dire METRAL, mais il n'empêche que ces identités sont vues sous la forme d'ethnies.

C'est l'Etat qui fait des ethnonymes, parce qu'il faut bien classer les gens.

Comme l'INSEE va classer les gens en agriculteurs, etc...

X. : (participante camerounaise)

Au Cameroun, l'usage que fait l'Etat de l'ethnie, c'est ce qu'on appelle le dosage ethnique dans le gouvernement. Quand on pose la question aux ressortissants camerounais, ils disent que c'est pour essayer de dissimuler les tensions sociales et les conflits qui peuvent exister dans le monde moderne entre pauvres et riches.

Un Bassa dira : "moi, je n'ai pas de chaussures, je n'ai pas de pantalon, mais je suis heureux que mon frère Bassa soit ministre".

Les gens donnent ce type d'images pour essayer de s'identifier à ce dosage ethnique dans leur région.

Y. :

Tout le monde est d'accord pour critiquer l'approche substantialiste de l'identité, mais est-ce que, dans le même temps, ce qui était soulevé là, tout-à-l'heure, n'est pas aussi légitime, c'est-à-dire : quels sont les supports qui permettent au phénomène ethnique de se reproduire ?

Est-ce que, dans le cas des Haoussa, il n'y a pas une place spécifique dans la division du travail, qui fait qu'il faut être Haoussa pour faire du commerce de bétail ?

Est-ce que, dans d'autres cas, ça peut être le phénomène de prise de conscience nationalitaire qui peut être alimenté par l'ethnicité ?

Est-ce qu'entre le déterminisme brutal et le simple jeu de l'identité, dans la représentation, il n'y a pas un moyen terme sur lequel peuvent s'appuyer des identités, qui peut être un support suivant le cas économique, politique ou simplement idéologique ?

M. AGIER :

Ce sont des modes de redéfinition.

J. L. AMSELLE :

Moi, je crois qu'il y a plusieurs supports : il y a d'abord les lieux, les toponymes. Beaucoup d'ethnonymes sont des toponymes. Il y a aussi probablement les professions, des choses liées à la guerre aussi, en tous cas, pour le Mali, il est probable que certains Diamou, disons des noms d'honneur ou de salutation, sont liés à des faits relatifs à la guerre, et à l'escalvage, etc...

B. GANNE :

Dans ce qui vient d'être dit, il y a un tableau d'ethnies qui, en fait, ne renvoie pas forcément à une différence d'ethnies en tant que telles ; il recouvre peut-être un certain style de différenciation sociale qui constitue la dynamique actuelle, c'est-à-dire le fait qu'à telle ethnie ainsi dénommée soit attaché tel type de métier, soit même attachée telle place dans le système politique actuel.

C'est ce que risque de dissimuler précisément la dénomination ethnique en mettant toutes les ethnies à plat, et en faisant croire que chaque groupe social a, au fond, le même type de fonctionnement.

En fait, la dynamique sociale recouvre des dynamiques économiques, politiques, qui ne sont pas de même nature ; ce qui fait qu'il y a quand même une différenciation autrement.

A ce moment là, ça suppose un autre type d'analyse du fonctionnement dans la ville.

J. L. AMSELLE :

Je suis tout-à-fait d'accord. C'est lié à ce que j'ai dit, par exemple, ce que j'ai appelé les paradigmes et les mutations ethniques : au Mali, un pêcheur Bozo qui se convertit à l'Islam et qui se met à faire du commerce devient Marka.

Il change de nom. Et, pour les Haoussa, c'est pareil. Lovejoy le montre bien : des paysans qui se mettent à faire du commerce, se convertissent à l'Islam deviennent Haoussa..... On devient.

P. HAERINGER :

Il y a aussi le regard des autres, qui procède par analogie ou par regroupement, notamment vis-à-vis des originaires des régions lointaines. Pour les gens de Lomé, tous les commerçants venus du nord sont des Haoussa.

Pour les gens de la basse Côte-d'Ivoire, tous les originaires du nord sont des Mossi ou des Dioula. Cela n'empêche pas le Burkina ou le Mali de recéler des groupes différenciés, des Bobo, des Bambara, etc...

B. GANNE :

Non, il y a des groupes différenciés que l'on veut appeler Bambara, etc....

Mise en forme du débat :

J. C. DAVID

Décryptage : C. CAYPRE

E. Longuenesse introduit la séance "Ethnicité et cultures urbaines" en la reliant aux thèmes traités antérieurement : mobilité, ségrégations socio-spatiales, activités économiques dans la ville. Il s'agit maintenant d'étudier la structuration de l'espace urbain et la définition des groupes humains dans la ville par une identité commune, ethnique ou autre.

Après l'intervention de M. Agier, J.L. Amselle propose une première approche de l'ethnie, qu'il développera dans son intervention. La discussion porte sur les systèmes de production des patronymes, une comparaison de termes arabes et haoussa (dilali/dallal), une évaluation de l'Islam des haoussa.

Après l'intervention de M. Aubrée, les questions sont d'abord des demandes de précisions sur les sectes au Brésil : importance des différentes sectes; compatibilité du catholicisme et des cultes afro-brésiliens ou du vaudou; spécificité urbaine des sectes afro-brésiliennes; sectes et politique, sectes et pouvoirs, en particulier la question des rapports éventuels des pentecôtistes avec certains milieux d'affaire aux Etats-Unis et finalement avec la CIA; importance sociale de la représentation du groupe par la secte.

Ph. Haeringer propose une comparaison terme à terme Afrique/Amérique. Contrairement à ce qu'on constate en Afrique, l'identité au Brésil (à Récife) n'est plus formée à partir d'origines communes ou d'histoire en commun, mais dans les valeurs adoptées à l'intérieur des groupes religieux. L'ancienneté de l'urbanisation et la destructuration de la société liée aux systèmes de l'esclavage sont à l'origine de ces particularités.

Après l'intervention de J.L. Amselle et celle de J. Métral, la discussion porte sur les termes nisba, 'asabiya, ethnie... Il s'agit d'abord de préciser la notion de nisba par rapport au patronyme, dans le monde arabe, chez les Haoussa et dans d'autres groupes africains.

La nisba ne peut être acceptée ou refusée puisqu'elle renvoie à un contexte d'appartenance qui n'est pas un choix individuel; la nisba délimite l'individu mais ne lui donne pas de contenu psychologique; elle permet de laisser une entière autonomie dans l'interaction pour définir le type de relation à adopter avec l'autre.

J.L. Amselle défend et renforce sa critique de la notion d'ethnie : la pensée coloniale, suivie par les ethnologues, a découpé des territoires qu'elle a érigés en ethnies; elle a isolé, dans le continuum social et culturel, des cases sur lesquelles elle a mis des ethnonymes.

Ph. Haeringer prend la défense de la notion d'ethnie : l'identité ethnique ne recouvre-t-elle pas une certaine permanence? Malgré un arbitraire inévitable, la notion d'ethnie permet d'identifier des groupes incontestablement différenciés. La discussion porte ensuite sur le pouvoir de la ville comme opérateur de déconstruction et de transformation ou de reconstruction d'identités ethniques. Amselle reste sur ses positions : on devient Marka, on devient Haoussa.

POINTS DE VUE SUR LES DEBATS

SOUS-GROUPE DE TRAVAIL "ETHNICITE/CULTURES URBAINES"**RECAPITULATION A DEUX VOIX
DE LA REUNION DU MARDI 18 FEVRIER 1986**

Participants : Michel Agier, Marion Aubrée, Katharine Coit,
René Coulomb, Bernard Ganne, Philippe Haeringer,
Odile Journet, Elisabeth Longuenesse, France Métral,
Jean Métral

Des discussions croisées ou parallèles de la matinée, il est possible d'extraire quelques points forts :

1. Où est passé l'espace dans la séance d'hier? N'oublions pas le thème sur lequel nous devons poursuivre nos réflexions : Anthropologie de l'espace urbain, ségrégations sociales et spatiales... (Ph. H.). A ce souci de réancrage dans l'espace sont opposés plusieurs arguments :

. Il est nécessaire de distinguer et sérier plusieurs niveaux d'analyse : dans les séances précédentes, diverses contributions se sont attachées aux processus d'urbanisation, de spatialisation, de ségrégations sociales et spatiales. La séance d'hier se proposait d'explorer une autre dimension, celle des citadinités, des structurations d'identité. On a effectivement tenté de dissocier deux objets : la ville et la citadinité. Dissociation qui renvoie par exemple au phénomène de "désurbanisation" dont parlent les chercheurs arabes à propos des villes syriennes : les villes sont submergées de non-citadins.

. Il ne faut pas oublier la diversité des situations urbaines évoquées (villes très anciennes, villes de 20.000 habitants, mégapoles à croissance à la fois très rapide et très récente, etc.), pas plus que la différence des approches proposées : celle de la structuration d'une identité pour un migrant récemment installé en ville, celle des modes d'identification de citadins confirmés...

. Il faut relativiser l'impératif méthodologique d'une référence fixe à l'espace géographique : l'espace est une dimension parmi d'autres, un élément qui peut ou non intervenir dans une (re)structuration d'identité. C'est un enjeu ou non. Il y a lieu d'autre part de spécifier en quoi, dans un débat sur l'identité, il nous intéresse : non pas comme espace géographique en soi, mais comme territoire investi de sens. On peut d'ailleurs "raccrocher" à ce genre d'analyse la remarque de R. C. sur le fait que ce sont très généralement les plus pauvres qui font de l'espace un enjeu principal.

2. En évacuant l'espace, on a évacué la question politique de l'intégration dans la ville. R. C. explicite son malaise : il faut voir comment, dans l'exemple de Mexico, les revendications des mouvements sociaux urbains (défendre le quartier), les processus d'identification internes à certains quartiers (attribution de surnoms...) rejoignent le discours des chercheurs "appliqués" et du pouvoir : reconstruire le village dans la ville, c'est conforter les ségrégations et les ghettos, c'est affiner les moyens de contrôle politique de la ville.

3. Retour à la question de l'"ethnicité", des identités : tout le monde est grosso modo d'accord avec la déconstruction de la notion d'"ethnie" opérée par Amselle. Restent donc posés les problèmes du rapport entre "citadinité", territorialité et identités (en distinguant celles qui sont surdéterminées et celles qui sont mobilisées) Sur quelle base se structurent ces identités en ville : symbolique, historique (comme c'est le cas pour les groupes afro-brésiliens étudiés à Récife), ethnique (encore?), spatiale, professionnelle?

O. J.

Deuxième lecture de la même réunion :

1. L'espace n'est pas donné, n'est pas une catégorie a priori; il est produit par des rapports sociaux; le référent spatial est une des dimensions de l'identité.

2. L'espace ne fonctionne pas dans tous les cas comme élément d'identification : certains groupes seulement, les plus pauvres, ou certaines classes d'âge, ou les Noirs..., certains quartiers et pas d'autres intègrent le référent spatial. Les activités informelles sont liées à l'appropriation de l'espace du fait de la nature des rapports sociaux qu'elles mobilisent. Les problèmes du marché de l'emploi, le chômage contribuent à générer un processus de constitution d'identité. Dans le cas du Brésil on a vu deux modes de restructuration d'identité, l'un afro-brésilien, qui s'appuie sur un système symbolique ancré dans l'histoire et n'a pas d'ancrage spatial, l'autre pentecôtiste, qui est intemporel, abstrait, et qui s'accroche à l'espace.

3. Mais considérer la ville seulement comme creuset d'identification, comme lieu d'intégration, définir la citadinité par le compromis, c'est oublier la structure de ségrégation, les conflits. Attention à l'enjeu politique : l'apparition du quartier peut être synonyme de morcellement, donc faciliterait le contrôle étatique, en interdisant à chaque quartier de poser les problèmes d'ensemble. Ne voir que la négociation dans la définition des rapports sociaux citadins est excessivement optimiste (ou réactionnaire) : la négociation est-elle exclusive du conflit? Surtout, le repli sur l'identité de quartier est une fausse sortie : à Mexico, on se met à parler de quartier depuis le séisme; le risque est d'aboutir au ghetto. On interdit aux quartiers de poser les problèmes d'ensemble; on morcelle les mouvements sociaux; on rend le contrôle de la ville à l'Etat.

4. L'espace, c'est aussi l'espace public. L'accès d'un groupe à l'espace public (les Beurs en France en 1981), c'est la reconnaissance sociale de ce groupe. L'envers de cette reconnaissance territoriale est un contrôle accru de la police (exemple des mouvements messianistes brésiliens).

5. Plusieurs niveaux d'analyse, plusieurs processus sont à distinguer :

. Le passage du village à la ville induit de nouveaux rapports sociaux : la citadinité comme gestion négociée d'une pluralité d'identité, au contraire du village où l'univocité de l'identité ignore le pluralisme, donc le compromis.

. Le nouvel arrivant en ville se voit opposer l'image du vrai citadin. Pour s'intégrer à la ville, il se (re)construit une identité. Dans le processus d'immigration rurale, certains quartiers jouent un rôle important de relais, lieu de réception/intégration à la ville, forgeant une communauté d'identité construite non pas tant sur l'origine ethnique commune que sur la filière d'immigration : cas de Mexico jusqu'en 1950 (après cette date, cela ne fonctionne plus car la croissance devient trop rapide).

. A l'intérieur de la ville, identités de quartier : cas de la ville arabe musulmane, quartiers confessionnels, quartiers ethniques; mais aussi ancrage spatial d'identités de classe : quartiers ouvriers des villes industrielles...

6. Le terme "ethnicité" pose problème : il faudrait le relativiser ou l'abandonner. L'identité prend parfois ce canal, mais parfois seulement. Sans nier complètement le rôle des différences ethniques au sens propre, des "images incontournables" qui révèlent d'emblée l'origine des gens (le costume, la manière d'être), il faut prendre garde à la manière dont les identités sont reconstruites en ville, en distinguant identité reçue (de l'autre) et identité construite (par le groupe), dans tous les cas révélatrices d'un rapport aux autres, des modalités d'insertion dans la société.

E. L.

LE BESOIN COMMUNAUTAIRE

Katharine COIT

Les sujets traités, ethnicité, communautés religieuses, etc., recouvrent des phénomènes très différents; mais il y a un lien entre tous ces regroupements. Ce lien peut être trouvé dans les raisons profondes qui font que les gens éprouvent le besoin de se regrouper, de former des communautés, des tribus, des clans, des associations de quartier, des sectes religieuses.

Dans la plupart des tiers-mondes, le passage du rural à l'urbain s'est fait très rapidement, en une véritable explosion. Les citadins d'aujourd'hui étaient des ruraux hier et baignaient dans une société villageoise sécurisante; la famille et la communauté enveloppaient l'individu.

Dans la ville l'individu subit une transformation radicale de sa situation sociale. Dans "La crise est politique, la politique est en crise", Gérard Mendel décrit le déclin de la société patriarcale. Le "système du père" est remis en cause par la métamorphose des formes établies, l'absence d'un modèle de société stable, le vertige de l'inconnu, un vécu très fort d'insécurité, lui-même en rapport avec un sentiment d'identité attaqué de l'intérieur comme de l'extérieur. Mendel décrit le monde occidental, où la révolution industrielle a plus de cent ans. Dans les tiers mondes, l'impact de cette révolution sur la vie des gens équivaut à un traumatisme. D'où le besoin de retrouver une communauté, un succédané de la société disparue. Ce sera donc une secte, une association de quartier, une ethnie, un parti politique, un cercle de terrorisme ("Les justes" de Camus). Pour creuser ce phénomène, il faudrait avoir recours à la psycho-sociologie.

IDENTITES DE QUARTIER DANS LA VILLE ARABE CLASSIQUE

E. LONGUENESSE

La ville arabe précoloniale se caractérise à la fois par la variété ethnique et communautaire de ses populations, et sa structuration en quartiers ayant une forte identité et relativement autonomes (sans cependant qu'ils ne se définissent toujours par la communauté d'origine de leur population).

a) L'importance du commerce et des échanges de ville à ville, dans le monde arabo-islamique, puis dans l'empire Ottoman, est à l'origine de la présence de populations d'origines très diverses. La reconnaissance des minorités juives et chrétiennes, dotées d'un statut propre, institutionnalise leur présence en tant que communautés autonomes.

L'expansion islamique, fondée sur le commerce et sur l'essor des villes, produit une civilisation urbaine par nature ouverte et plurielle. Cela explique peut-être que les villes, n'ayant pas à se protéger d'un extérieur qu'elles dominaient (à la différence des villes du M A européen), n'aient pas produit d'institutions autonomes, et, qu'au contraire, elles se soient structurées d'une manière relativement morcelée en communautés et en quartiers.

Les communautés, ou tawa'if, se définissaient par la religion, la langue, l'origine géographique : maghrébins et syriens au Caire, turcs à l'époque ottomane un peu partout, landalous dans les villes d'Afrique du nord, chrétiens, orthodoxes ou ?, juifs, parfois d'origine étrangère, kurdes à Damas, kabyles d'Alger, parfois religion minoritaire et origine étrangère ? comme pour les syriens orthodoxes au Caire... ou les juifs ? au Maghreb, etc...

Ces communautés étaient placées sous l'autorité d'un ? et dotées d'une certaine autonomie ; les minorités confessionnelles suivaient leur propre juridiction religieuse.

Les premières colonies européennes furent tout naturellement intégrées à ce système, et Le Caire avait ainsi, à l'époque ottomane, son quartier franc, situé à proximité des quartiers ? et syrien catholique.

La ségrégation n'est donc ni strictement ethnique, ni strictement religieuse ou confessionnelle, mais les deux à la fois ; elle est communautaire, si l'on admet que la communauté est définie par une combinaison des deux ou même trois (en ajoutant l'origine géographique, qui représente cependant un facteur plus faible de distinction, à lui seul). La plupart des villes orientales ont ainsi au moins leur quartier chrétien et leur quartier juif, ainsi qu'un quartier ethnique (arménien, kurde ou turc), tandis qu'au Maghreb, les chrétiens sont absents, mais les villes ont toutes leur(s) quartier(s) juif(s) et souvent un quartier andalou.

Dans les cas extrêmes, on aboutit à un véritable partage de la ville, aucune communauté n'étant véritablement dominante : Jérusalem était divisée en quatre secteurs, musulman, chrétien, arménien et juif, tandis qu'Antioche se partageait entre un certain nombre de quartiers turcs (les plus nombreux), chrétiens et alaouites (d'origine serbe).

B) Les quartiers constituent la cellule sociale fondamentale de la ville arabe. Se définissant par leur fonction résidentielle par opposition avec les zones d'activités économiques (artisanales et commerciales) regroupées dans les souks situés autour de la mosquée, ils sont les lieux fermés ou ne pénètrent pas l'étranger à la différence des lieux ouverts, lieux de passage, de brassage, de mélanges ethnique, social, confessionnel, que sont les souks. Fermés au sens propre pendant la nuit par des portes que l'on ouvre le jour, tandis qu'un gardien en surveille l'accès.

Si les quartiers ont souvent été créés pour héberger les groupes ethniques à l'origine de la constitution de la ville, ils ne se définissent plus essentiellement par la communauté d'origine, les quartiers ethnico-confessionnels n'étant qu'un cas particulier.

Lieux de solidarité et de défense mutuelle, les relations de voisinage y prennent une grande importance, et impliquent contrôle et surveillance mutuelle. La vie collective est intense ; les quartiers ont leurs fêtes,

leurs groupes de jeunes (shahab) qui les animent, mais qui s'organisent aussi en matière d'auto-défense.

La force des identités de quartier se traduit sous la forme de compétitions qui peuvent tourner au conflit et à la violence.

Enfin, les quartiers ont leur sheikh (sur le modèle des skeikhs de communauté ou de corporation), assisté par un groupe de notables ; ceux-ci ne sont pas élus à proprement parler, mais leur fonction résulte d'un consensus de fait de la part de la population du quartier. Ils sont responsables de l'ordre public dans le quartier, des relations avec le pouvoir, de la levée des impôts, etc..

Les relations à l'intérieur d'un quartier sont finalement peu différentes de celles que l'on trouverait dans un village ; on peut parler au sens fort de villages urbains.

Vivre dans le hâra, particulièrement dans un hâra fermé, est comme vivre dans son propre royaume. L'endroit est contrôlé, aucune personne de l'extérieur ne peut s'y introduire. Au moment même où une telle personne passe la porte du quartier, elle est remarquée... Tous les enfants se connaissent et les parents aussi. C'est comme un village (Nouàl el Messini Nadim "The concept of the Hâra, Annales Islamologiques, 15 (1979) p. 337)

**REMARQUES AUTOUR DU THEME
A PARTIR DE LA VILLE ARABE :
POUR UNE FORMULATION
EN TERMES D'IDENTITE ET D'URBANITE**

F. METRAL

- 1 -

En se donnant comme titre "la citadinité", on regroupe nos réflexions sur un type, une forme de rapports sociaux, des savoirs-faire, une présentation de soi, qui seraient propres à la ville en opposition à la non-ville qu'est le village.

C'est-à-dire que nous prenons la ville non comme lieu du pouvoir, lieu du savoir ou lieu du culte ou encore lieu privilégié de la confrontation entre classes sociales (ex. : bourgeoisie/classe ouvrière). La ville est tout cela, mais ce n'est pas ici notre objet premier - mais la ville comme : espace, lieu, où, en raison de la division du travail, de l'importance du commerce et des rapports marchands, se côtoient, entrent en relations des altérités ;

- où les interactions, les relations inter-individuelles, s'opèrent entre personnes porteuses de plusieurs niveaux d'identité (régionale, locale, confessionnelle, tribale, professionnelle, de parenté, etc...)
- où l'individu se trouve ainsi au centre de réseaux de relations multiples
- où, donc, les interactions vont supposer une négociation des identités qui s'opère à partir de l'outil linguistique que procure la nisba (1)

Négociation d'autant plus nécessaire que le nombre, le brassage, les dimensions mêmes de l'espace urbain, rendent impossible l'inter-connaissance entre les différents habitants en dehors du "quartier-village" ou de la ruelle (= espace de voisinage).

Le lieu, par excellence, où est nécessaire et se déploie la négociation d'identité dans les interactions est le souq (ou le bazar selon la terminologie anglaise). Cet ensemble typique de la ville orientale est l'espace commercial central de la cité que vous a décrit J.C. DAVID (2). C'est un espace en général bien circonscrit, séparé des quartiers de résidence. Autour de la mosquée, et du hammam, artisans et commerçants s'y regroupent par branche et par spécialité ; le terme de souq désignant à la fois l'ensemble, le marché, et l'espace d'une spécialité : rue ou place. On a ainsi, par exemple, le souq des bijoutiers, celui des épices, des parfumeurs, des tissus de laine, de la soie, des cordonniers, des menuisiers, des légumes, etc... et toute une hiérarchie des professions et de l'espace. Dans les villes maghrébines et orientales, le souq, le marché, sont l'espace public de rencontre, de confrontation, par excellence : espace de production et espace marchand tout à la fois, où les relations sont interindividuelles pour l'essentiel.

C'est le lieu d'observation choisi par C. GEERZ (3) pour étudier la négociation d'identité, dans une petite ville marocaine, Sefrou (le marché = pour la ville, la culture urbaine, serait le révélateur ; il jouerait le rôle de "fait social total", à partir duquel on peut saisir le sens de l'ensemble).

Ce que GEERZ nous montre dans son analyse du bazar de Sefrou au Maroc, c'est que le bazar, par la forme même des rapports marchands qui s'y déroulent, par son organisation même, inclue la négociation d'identité dans les négociations marchandes, plus exactement les rapports interpersonnes-intercultures, dans les relations économiques.

En effet, sur le marché de Sefrou (comme sur nombre de marchés du Tiers-Monde ou sur les nôtres avant le contrôle de l'Etat), les prix ne sont pas affichés, fixés. Les produits ne sont pas calibrés, homogénéisés, comme dans nos commerces. L'informations sur les produits, les cours, etc... est difficile à obtenir aussi bien pour les vendeurs que pour les acheteurs.

D'où la valorisation de l'information et le pouvoir de celui qui est capable de la capter.

D'où le marchandage, comme exercice préalable à toute fixation de prix entre le vendeur et l'acheteur. Nous disions que le prix est fixé "à la tête du client". Tout le problème est donc dans la négociation d'identifier l'autre pour déterminer le prix sur lequel on s'entendra ; de l'identifier en tant qu'individu appartenant à tel ou à tel groupe, ayant des besoins, une capacité d'achat, etc....

Le village, par rapport à la ville, est au contraire :

1 - Un lieu d'interconnaissance où chacun est défini par son appartenance à un groupe lignage, par le nasab (et par ses liens de parenté), et où, en dépit des inégalités, il y a homogénéité du fait même que la base de l'activité économique est une = la terre.

La nisba y aura donc peu d'identité, ou pour seule fonction de préciser les différents niveaux d'appartenance ou de segmentation du groupe de parenté auquel on est lié par le sang.

C'est-à-dire que la nisba y aura comme référence essentiellement la parenté, parfois un nom de métier, mais ayant plus fonction de surnom que de nisba : il est employé au singulier (hallaq - bitar = coiffeur - maréchal ferrant), et non au pluriel (harrâri = appartenant au groupe, à la corporation des marchands de soie), étant donné, comme le signale GEERZ, que la nisba rattache toujours l'individu à son contexte, à un groupe d'appartenance, le contextualise.

2 - Le village est le lieu où les relations (publiques ou dans l'espace public), entre individus, renvoient au fonctionnement de l'honneur, s'opèrent donc sur le registre du défi, de la riposte, chaque individu étant porteur du patrimoine symbolique de son lignage, de son groupe d'appartenance, l'honneur étant indivis. Les relations interpersonnelles (en public) sont donc des relations de face, mettent en jeu des groupes lignagers, les opposent selon les lignes (tracées par structure segmentaire) et les règles de la asabiyya (solidarité de sang en ligne paternelle, solidarité obligée, esprit de corps). (4)

Les rapports entre individus de groupes distincts sont donc caractérisés par le ta'assob: lutte de clans pour le prestige, l'honneur, défi permanent ; réparation de l'offense par la vengeance (loi du talion, avec pottlach, c'est-à-dire surenchère toujours possible), règlement des conflits par la violence - ou par recours à une médiation extérieure au village pour arrêter les échanges de violence. Il faut aller à l'extérieur pour quérir la personne qui, par sa baraka, son charisme, pourra faire l'intermédiaire (la médiation ne pouvant s'opérer que par un tiers neutre). Elle s'opérera alors selon les règles coutumières par compensation.

En ville, au contraire, les lieux de brassage et de commerce, comme le souq (c'est-à-dire à l'extérieur du quartier-village) souvent associé à la mosquée, sont des lieux de relations interindividuelles, pacifiques : le marché (également au Maghreb les marchés ruraux hebdomadaires) est un lieu neutre, lieu de

conciliation. La règle veut que l'on dépose les armes à l'entrée (avec les chevaux). Un lieu hors de l'affrontement entre clans, confessions, etc... où on exclue la violence.... Comme si commerce, relations marchandes et violence physique s'excluaient.

Le mode de relation dans ce lieu public n'est plus le ta'assob, mais la négociation, le marchandage. La transaction commerciale s'opère entre des individus (un ou deux clients + marchand) plutôt qu'entre des groupes. C'est un échange monétarisé âprement négocié.

Pourtant, dans ces sociétés, l'individu ne peut être purement anonyme, l'échange monétarisé est personnalisé par le marchandage. L'individu doit être identifié, c'est-à-dire contextualisé. Ce sont la ou les nisbas dont il est porteur qui vont servir à le contextualiser socialement, à le distinguer par rapport à d'autres groupes d'appartenance, dont la pertinence est fonction de la situation.

Dans les relations de marché, et à la limite dans les relations urbaines de proximité (hors du contexte du quartier), la personne est individualisée, reconnue, tout en ayant la possibilité de garder les distances, de laisser dans l'ombre son véritable soi (à la différence du village où tout est connu de tous).

"La nisba d'un individu est en général publiquement accolée à son nom...", ce qui fait que l'on ne connaît pas de cas à Sefrou où l'on ignore la nisba d'un individu généralement connu... Il est, par contre, beaucoup plus fréquent que les Sefrouis ignorent la richesse de l'homme, depuis combien de temps il est là, son caractère personnel ou l'endroit où il vit, plutôt que sa nisba...

D'une femme dont il n'est pas parent, c'est même probablement la seule chose qu'il connaisse, ou même qu'il soit permis de connaître. (5)

En bref, si l'on considère la ville orientale traditionnelle comme lieu des rapports marchands, du négoce, on éclaire d'un nouveau jour la notion de citoyenneté. Le caractère du citoyen est marqué par des rapports

sociaux qui sont ceux du commerce, rapports où se conjuguent proximité et distance. Le citoyen par excellence, celui qui détient l'urbanité, est celui qui possède le code du marchandage, de la négociation des identités. Plus généralement, être urbain, être policé, c'est savoir gérer l'altérité sur le mode de la

négociation, et non plus comme dans le bled sur le mode du défi, de l'honneur, du ta'assob. C'est accepter un mode de comportement qui permet aux citoyens de gérer leur propre conflit sans recourir à une personnalité extérieure à la ville.

Etre urbain, citoyen, c'est savoir se repérer, et repérer, se présenter, se faire connaître, ou être reconnu tout en maintenant toujours une certaine distance et opacité.

La citoyenneté fonctionne ainsi comme code de conduite, ensemble de savoirs-faire. Dans une ville comme Fez au Maroc, un terme résume ces codes, ces règles du savoir-vivre urbain, c'est "la qaida" (règle).

Rappelons enfin d'autres aspects des rapports sociaux en ville, mentionnés mais non traités ici, et qui ne sont pas particuliers au souq :

- le fonctionnement en réseaux - alliance, activités économiques, loisirs, sont créateurs de réseaux, de relations horizontales qui coupent les lignes verticales de l'appartenance lignagère. L'individu urbain, citoyen, est donc au centre de différents réseaux, possède différents registres ou codes de conduite en rapport avec ces réseaux.

- autre aspect non traité mais sous-entendu : la ville, du fait même de la présence du souq, est un lieu ouvert à l'étranger, et donc nécessairement empreint d'un certain cosmopolitisme en dépit d'aspects contraires souvent mis en exergue : celui de la ville avec ses murs, ses portes, la ville comme monde clôturé. C'est là un autre aspect, une autre opposition entre ville et village (ou ville et bled, ville et monde pastoral). Au village, l'étranger ne peut être que l'hôte d'une famille. La ville a d'ailleurs des lieux (souq, cafés, restaurants, funduks ou hôtel) permettant séjour et subsistance indépendants de l'étranger.

- autre aspect que l'on pourrait également souligner et détailler : la ville est le lieu où prévalent le droit écrit (régulant les rapports entre individus) par rapport à la coutume (qui règlemente les rapports entre les

groupes, et où l'individu est considéré comme porteur des statuts, droits et devoirs de son groupe), le juridisme, le pacifisme, par opposition à la violence, la vengeance, la guerre - le commerce, l'échange, la négociation, le marchandage, le compromis, plutôt que la joute d'honneur, le tribalisme ou le bédouinisme, l'anarchie, la poésie - la culture, le savoir par opposition à l'ignorance ou l'incroyance, la religion. (6)

A titre d'exemple, citons la "hisba", ensemble de règlements (voir les traités de Hisba des villes d'Al Andalus) des relations marchandes, de voisinage, de trafic, etc... selon le droit musulman. L'institution du

muhtassib (le responsable des bonnes relations en ville) est même la seule institution spécifiquement municipale urbaine en pays d'Islam.

Notons que la prédominance du droit écrit, de la négociation du compromis, en un mot de la civilité de la ville, n'exclue pas des hiérarchies dans la société urbaine, entre gens des quartiers du centre aux gens de la périphérie, plus marquée par ses liens avec le monde rural. La division est classique dans la littérature entre la Khassa et l'Amma, l'élite et le peuple ; les Hadàri ou Awadem, gens civilisés, bien élevés, détenteurs de l'essence de la citadinité, et les Za'aran ou Ahdath ou encore Futuwova, jeunesse des faubourgs, nos voyous ou mauvais garçons des faubourgs, souvent organisés en bandes, et qui sont toujours présents au moment des troubles dans l'histoire des grandes villes arabes.

- II -

Un sujet n'a pas été abordé dans la séance, mais a été soulevé dans la discussion, ou, du moins, par une question : celui de la juxtaposition et de la localisation des communautés d'origine ou de communautés confessionnelles en ville (dans le contexte de la ville orientale bien sûr).

Dans la ville orientale traditionnelle, la famille regroupée, ou "la grande famille", a souvent son darb, sa ruelle, son quartier, et qui porte son nom, c'est celui dont elle est propriétaire, et où elle réside. La grande famille a tendance à regrouper autour d'elle apparentés, clients, gens du même village ou de même origine.

De même, les communautés religieuses ou ethniques, localement minoritaires ou délocalisées car venant d'ailleurs, peuvent avoir tendance à se regrouper en un quartier homogène, lieu d'accueil pour les futurs membres immigrants de la communauté : par exemple, les Syriques, les Kurdes à Beyrouth, les Arméniens à Borj Hammoud (banlieue de Beyrouth). Chaque quartier peut tendre ainsi à s'organiser autour d'un petit nombre de grandes familles. Communautés et confessions peuvent encore se regrouper autour de lieux symboles, lieux de culte, lieu centre politique de la communauté (et qui pourra donner son nom au quartier) - cf : le quartier chrétien avec ses églises à Alep, le Patriarchat ou Evêché à Damas, Hassatche, Beyrouth, etc....

Les communautés, tendant à former des îlots autour d'un élément identitaire, se constituent ainsi un territoire à l'intérieur duquel leurs membres sont majoritaires, où fonctionne l'interconnaissance, un code de relations adapté ou transposé à partir du milieu d'origine.

Certains quartiers résiduels peuvent ainsi apparaître comme des juxtapositions d'îlots relativement fermés, homogènes.

Mais, le souq, le centre, les quartiers de commerce seront toujours lieux de brassage, de contacts, d'échanges, d'interactions, de par la structure même de la ville moyen-orientale, qui regroupe et concentre activités artisanales et commerciales en des lieux distincts des quartiers résidentiels. (7)

Les fonctions du souq, la citoyenneté liée au négoce, ne sont donc pas incompatibles ou contradictoires avec la juxtaposition dans la ville d'îlots communautaires.

NOTES

- 1 La nisba a tendance à s'incorporer aux noms personnels. La nisba = suffixe d'appartenance accolé à un nom de lieu, de famille, corporation, etc... et juxtaposé au prénom - Karim el Mochrabi = le maghrébin - el Fasi = l'habitant de la ville de Fez - el Harràri = appartenant à la corporation des marchands de soie - el Mokfiyi = habitant du quartier de Mokfiya, etc....
- 2 J. C. DAVID et M. HREITANI, "Les souks traditionnels et les structures modernes du commerce de détail à Alep", Bulletin d'Etudes Orientales, T 36 1984, DAMAS I.F.E.A. 1986
- 3 C. GEERZ - Meaning and order in maroccan society, 1979 - voir aussi Laurence ROSEN, Three essays culturel analysis, Bargaining for reality, 1984 - The construction of social relations in a Muslim Community - The University of Chicago Press, Chicago 1984
C. GEERZ et L. ROSEN ont travaillé ensemble à Sefrou au Maroc
- 4 BOURDIEU, Esquisse pour une théorie de la pratique, 1973
- 5 C. GEERZ, Local Knowledge, p 66, Further essays in interpretative anthropology, Basic Books, USA, 1983
- 6 BOUHDIBA, "A la recherche des normes perdues : Bédouinisme et beldisme", Tunis, 1967, 1973
- 7 Les études de Jean-Claude DAVID, sur Alep et les nouveaux centres dans les grandes villes de Syrie (Alep- Damas)

L'URBANITE ET LA CITADINITE

De quoi parlons-nous?

L'article de France Métral vient à point, à l'extrême fin de ce volume, pour mettre à jour la pierre d'achoppement, jusqu'ici non explicitement identifiée, sur laquelle nous butions et faisait que, de loin en loin, nos débats semblaient se dérouler sur deux registres que nous avons grand mal à concilier. C'est qu'en effet nous n'entendions pas la même chose, les uns et les autres, à l'énoncé du mot "citadinité".

F.M., et peut-être les autres orientalistes avec elle (car la nature des terrains paraît être ici déterminante, ce qui donne tout son intérêt à cette "querelle" des mots et de leur contenu) nous parle indifféremment de citadinité et d'urbanité, d'identité, de civilité. Et écarte d'entrée de jeu de notre propos tout élément qui ne participerait pas de la mise en relation des altérités, de la gestion des relations interpersonnelles, donc des codes de conduite, des modes de "négociation" des identités, bref des règles du "savoir-vivre" urbain.

Or il est clair que nous n'avons guère eu l'occasion de parler d'urbanité et de civilité au cours de nos débats sur les attitudes des "citadins" en matière de production vivrière, d'accès à l'argent ou au logement, de gestion des budgets familiaux, de mobilité et de transports, de pratiques clandestines ou de criminalité, encore que certains de nos thèmes s'y soient davantage prêtés, comme celui des "arbitrages et régulations" et, bien sûr, celui des "ethnicités et cultures urbaines" qui provoque ici l'intervention de F. Métral. En revanche, tous nos débats ont abouti à identifier des comportements face à des situations.

Le souci de F.M. semble être de pouvoir répondre à la question : "Qui est citadin", dans le sens de "Qui est considéré, ou qui se considère comme citadin, et par rapport à quoi ou à qui". Dans nos débats, cette question ne constituait ni un préalable ni un aboutissement. Etaient implicitement considérés comme citadins tous habitants des villes étudiées dès lors qu'ils étaient -quelles qu'aient été leur ancienneté, leur culture, leur position sociale- confrontés à la nécessité de vivre ou de survivre dans un contexte urbain. Il y avait donc lieu de prêter attention à tous les aspects des situations qui leur étaient faites (ou qu'ils se construisaient), à toutes les dimensions de leur condition d'homme ou de groupe dans la ville, enfin aux stratégies et comportements développés dans ces contextes.

Cette acception large de la notion de citadinité semblait naturellement découler de la genèse même de notre programme. Lorsqu'à l'orée de l'année probatoire de notre groupe (1983-84) nous avons dressé la liste de nos thèmes mensuels, celui de la citadinité fut proposé comme un aboutissement, comme la traduction ou l'interprétation la plus "essentielle" d'un tour de piste éclectique sur la thématique urbaine. Cette année ne fut qu'un coup d'essai et la "citadinité" fut naturellement choisie comme thème fédérateur du programme de deux ans que nous nous sommes ensuite donné.

Ce second tour de piste s'achève et il nous reste en effet à tenter de relier les comportements identifiés, à transgresser les découpages thématiques, à restituer l'unité profonde, a-thématique, non sectorisée, des situations globales ou particulières rencontrées. Le pourrons-nous? C'était en tout cas l'ambition du texte de lancement diffusé en 1984, puis en 1985, sous le titre "Le concept de citoyenneté".

Ph. HAERINGER