

VII

ALAIN SINOÛ

Les moments fondateurs de quelques villes coloniales

Key periods in the foundations of some colonial cities

Mots-clés : Histoire coloniale. Fondation de villes. Plans de villes. Images de la ville. Symboles. Sénégal. Mali

Key words : Colonial history. Foundations of towns. Layout of towns. Views on towns. Symbols. Senegal. Mali

Extrait des *Cahiers d'Études Africaines*, n° 81-83, 1981, pp. 375-388

Nous n'envisageons pas ici de tracer un panorama exhaustif des moments fondateurs des villes reconnues comme coloniales, mais nous nous limiterons à raconter l'accouchement de quelques établissements qui ponctuent un itinéraire colonial, le chemin tracé depuis Saint-Louis du Sénégal en direction de l'intérieur de l'Afrique. Avant de nous interroger sur l'histoire des villes qui sont nées de ce projet de pénétration dans le continent, il est nécessaire de rappeler les caractéristiques des premiers établissements coloniaux dans cette partie du monde.

Du comptoir à la ville

- Les premiers établissements

A partir du XVII^e siècle, des Européens viennent séjourner en Afrique afin de commercer. Seuls, les récits des navigateurs qui ont parcouru ces mers depuis le XV^e siècle leur ont fourni, au départ, quelques informations sur ce continent : le long des fleuves et des côtes, donc, ils fondent des comptoirs. La proximité d'une voie d'eau, envisagée alors comme unique voie de circulation, et la présence de populations non hostiles à leur venue sont les premières conditions recherchées par ces commerçants pour s'établir. Les terres où ils s'installent sont loin de répondre à des critères de salubrité : avant de fonder le comptoir de Saint-Louis sur l'île de N'Dar, les premiers colons s'étaient implantés sur d'autres îles plus au sud ; mais les fréquentes inondations qui emportaient les habitations les obligèrent à se déplacer vers le site actuel, mieux protégé des eaux mais recouvert de sable et dépourvu de source (Camara 1968).

Outre les employés de la compagnie de commerce, quelques soldats représentant l'autorité royale sont envoyés aux colonies où ils résident dans des forts, le plus souvent construits dans les comptoirs. Pour s'établir, on choisit de préférence des sites comme les îles, qui assurent une défense naturelle plus fiable que les murailles de terre des forts, laminées par les eaux. Jusqu'au XIX^e siècle, le commerce et la sécurité sont les seuls impératifs qui déterminent l'implantation d'un établissement ; quant à son organisation, elle n'est guère envisagée.

Les récits des voyageurs décrivent ces places comme des agglomérats

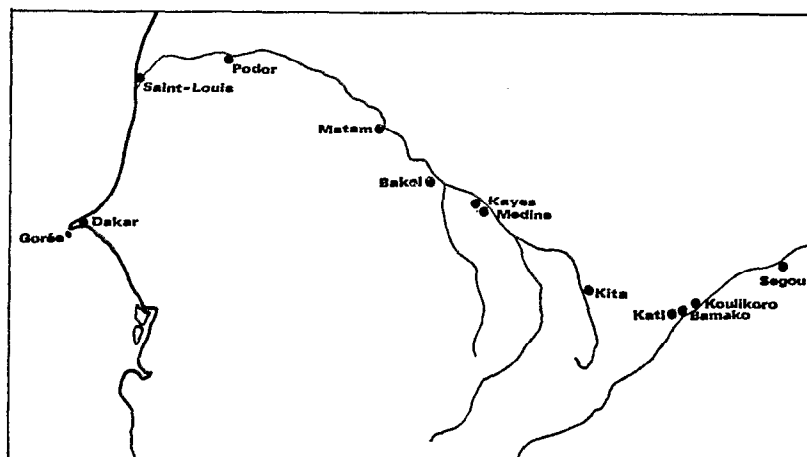
de bâtiments de toute sorte, mal entretenus : les murailles des forts tombent en ruine, les habitations des Européens sont souvent identiques aux cases des indigènes qui, attirés par ce nouveau pôle d'activité, viennent s'y agglutiner en désordre. Souvent, il n'est pas possible de discerner des groupes précis à l'intérieur de ces établissements : à Saint-Louis, des commerçants se sont installés dans le fort, les Blancs se mêlent aux autochtones, et les métis sont nombreux. Ce brassage des personnes, cette absence d'ordre dans l'organisation des comptoirs inquiètent les voyageurs qui les visitent et leur paraissent être cause de la mortalité qui y sévit.

Malgré ces récits, peu de mesures sont prises par les autorités pour mettre fin à ce désordre. Les places se développent sans règle spatiale précise, mais selon des « manières de faire » qui laissent une large part à l'improvisation et ne produisent pas de modèle d'établissement.

A partir du XIX^e siècle, les gouverneurs qui se succèdent dans ces colonies commencent à s'interroger sur leur salubrité. Les quelques mesures qu'ils proposent ne sont guère appliquées par les colons qui ne les envisagent pas comme des moyens de lutter contre la mortalité mais comme des contraintes restreignant leur liberté d'action. Il faut attendre la venue de Faidherbe pour que des opérations destinées à assainir ces lieux soient effectivement mises en place. A Saint-Louis et à Gorée, de nouvelles voies sont tracées, des plans d'établissement sont érigés et doivent être appliqués ; les constructions parasitaires, les paillottes, doivent être supprimées.

La première grande opération d'aménagement dans cette colonie est la fondation de la ville de Dakar, dont le développement doit suivre les prescriptions d'un plan directeur établi dès 1862. Cette ville est envisagée comme le futur port de la colonie, son site se caractérisant par la présence d'une rade protégée. Si la presqu'île du cap Vert a paru pendant longtemps inquiétante aux autorités en raison de son insalubrité et de la proximité des populations indigènes, il faut noter que ce cap possède néanmoins une qualité appréciable : il est connu par tous les navigateurs qui longent cette côte, et décrit avec précision. Il se distingue par son relief, mais aussi par la couleur de la végétation et contraste avec les côtes plates, sablonneuses et peu accessibles. En choisissant ce site, Faidherbe installe l'autorité française en un lieu évoqué par tous les voyageurs.

La fondation de Dakar n'est pas un projet isolé mais une des figures à travers lesquelles cette colonie, pensée comme un réseau continu, se matérialise. Il ne s'agit pas encore de construire un corps territorial homogène, mais de réunir des places jusqu'alors dispersées. En même temps que Saint-Louis est organisé et Dakar fondé, des lignes télégraphiques sont construites entre les différents établissements et un chemin de fer est prévu pour relier Saint-Louis à Dakar. A une mosaïque de comptoirs reliés sur eux-mêmes et indépendants, Faidherbe substitue des réseaux matérialisés, ponctués d'escales.



Carte de situation.

- Les postes et les villes de l'intérieur du continent

Si la fondation de Dakar et son agencement apparaissent comme des opérations issues d'un projet bien élaboré, celles-ci n'ont pas valeur d'exemple et ne sont pas théorisées. En dehors de cette place, Faïdherbe et ses successeurs se contentent d'améliorer les établissements existants. Il fait bâtir de nouveaux forts dans les comptoirs du fleuve, l'un à Podor où le précédent était en ruine, l'autre à Médine. Les autorités ne tentent pas de construire des villes nouvelles imaginées comme des modèles d'établissement, mais se limitent à organiser les anciennes places selon les procédés en vigueur : des forts en matériaux durables sont édifiés, des voies orthogonales sont tracées dans le village qui entoure le fort (Ph. 1). Il ne s'agit pas d'arranger ces places selon des réglementations hygiéniques mais d'assurer leur défense, la voirie permettant une meilleure circulation et une surveillance plus aisée. De plus, en structurant ces comptoirs, les autorités veulent les différencier des établissements indigènes aux ruelles étroites et tortueuses où les militaires se perdent.

Ces décisions ne résultent pas d'un discours cohérent sur l'aménagement de l'espace : elles sont inspirées par les récits des voyageurs qui ont parcouru ces pays. Ainsi, la fondation de Médine n'est pas seulement à saisir comme une des figures matérialisant la puissance française, comme une place installée en vue d'une conquête ; ce fort est avant tout destiné à protéger le commerce de cette région et à encourager le négoce avec l'intérieur du continent. L'idée n'est pas venue d'un théoricien de la colonisation ; elle est née d'un récit de R. Caillié qui suggère d'établir à l'extrémité de la partie navigable du Sénégal un comptoir permettant de recevoir les productions du bassin du Niger. Faïdherbe ne fait que poser la première pierre de ce réseau.

Cette conception de la colonie comme réseau commercial et non comme

territoire rationnellement exploité a encore cours lorsque se met en place, à partir de 1880, le projet de pénétration vers le Niger. Mais en même temps apparaît la volonté d'organiser les territoires coloniaux : les militaires chargés de cette pénétration obtiennent l'autonomie administrative des terres où ils accèdent. En 1881, le territoire du Haut-Fleuve est détaché de la colonie du Sénégal et soumis à l'autorité d'un commandant militaire. Ses limites ne sont définies qu'à l'ouest : une ligne imaginaire nord-sud est tracée au niveau de Bakel, qui en devient l'entrée symbolique tandis que Médine en figure le centre, siège de l'autorité et point de départ de la future voie de chemin de fer qui doit rejoindre le Niger. Ces représentations appartiennent aux catégories du discours géographique, mais celui-ci garde encore un caractère imaginaire. Tenu aujourd'hui pour justifier la fondation et le développement des villes, il occulte d'autres récits plus pragmatiques que nous désirons ici rappeler.

On pourrait expliquer le choix de Bakel et Médine comme centre et limite de ce territoire par le fait qu'il n'existe point d'autre établissement colonial dans cette région. Cependant, en 1880, ce ne sont pas des villes : à Bakel, le fort tombe en ruine et l'insalubrité interdit tout stationnement prolongé d'Européens ; mais ces lieux sont marqués par l'histoire.

Bakel n'est pas un simple poste fondé par des militaires : c'est un des plus anciens comptoirs établis à l'intérieur de la colonie. Au XVIII^e siècle, il est un haut lieu de la traite ; quand celle-ci disparaît, les colons ne l'abandonnent pas mais tentent de se reconverter dans d'autres commerces et dans l'exploitation des terres. Bakel symbolise l'ancienneté de la présence française à l'intérieur du continent.

Médine est un comptoir plus récent auquel s'ajoute, depuis 1854, un fort ; cette place possède une histoire glorieuse. Assiégée en 1857 par les armées d'el Hadj Omar, la garnison enfermée depuis plusieurs mois est sur le point de céder quand Faidherbe, à la tête de quelques troupes, tel le héros de la cavalerie américaine, vient la délivrer. Qu'importe l'exactitude des faits, ce récit demeure dans l'imaginaire des premiers conquérants ; il est le premier haut fait d'armes de l'histoire coloniale, Médine en est la mémoire.

Le choix de ce centre et de cette frontière ne résulte donc pas de considérations sur la morphologie des sites ; leur naissance en tant que figure constitutive du territoire est engendrée par leur intérêt commercial et la symbolique des histoires qui racontent ces établissements.

L'émergence d'une interrogation rationnelle sur la circulation entraîne, en revanche, le déplacement de ce centre. Lorsque débutent les travaux du chemin de fer, le service chargé de leur direction souligne la difficulté d'acheminer par voie d'eau les matériaux : l'accès à Médine par le fleuve ne peut se faire qu'avec des embarcations légères et seulement pendant quelques mois de l'année. Les soldats qui avaient reconnu ce parcours n'avaient pas tenu compte des crues et décrues du fleuve, ayant simple-

ment noté qu'aucun obstacle matériel — chutes, rapides, etc. — n'entravait la circulation au moment de leur équipée. L'édification de la voie de chemin de fer provoque la venue de topographes qui constatent que le fleuve n'est navigable pour les chalands que jusqu'au village de Kayes, à une trentaine de kilomètres en aval de Médine. Quelques bâtiments en terre y sont donc construits pour abriter les voyageurs et les marchandises en transit. Le parcours qui reste à faire gêne les autorités : il est nécessaire de trouver une main-d'œuvre pour le transport des matériaux. Autant le fleuve est envisagé comme une voie naturelle de communication, rassurante, autant la terre, où nulle route n'est tracée, garde pour ces militaires un caractère dangereux : une attaque à l'improviste des convois par les indigènes est toujours possible. Afin d'éviter ce risque, les autorités font de Kayes le nouveau point de départ du chemin de fer.

Même si elle vise une meilleure continuité entre les réseaux, cette décision ne peut être entendue comme un principe émanant d'une théorie sur l'implantation des villes. L'acte reste isolé, lié à une situation particulière et n'a pas valeur de règle. Cette absence de réflexion ordonnée sur la détermination d'un site en fonction de nécessités organiques apparaît aussi à Kayes ; lors de sa création, cette place est déjà critiquée pour son insalubrité — ce qui n'empêche pas qu'elle soit choisie comme nouveau centre de la colonie.

Dès ses débuts, Kayes est concurrencé dans certaines fonctions par un autre établissement, Kita, fondé au même moment sur la voie menant au Niger. La concevant comme centre de départ et de repli des expéditions, les militaires envisagent d'y édifier un fort apte à recevoir une troupe nombreuse. Les soldats ne sont donc pas regroupés dans le centre de la colonie mais répartis entre Kita, Médine où demeure une garnison, et Kayes où est construite une caserne. Une telle dispersion témoigne de la faiblesse de l'idée de centre que les autorités n'arrivent ni à réaliser ni à fixer. On pourrait penser que cette situation est due au caractère récent de la colonie, mais il en va de même au Sénégal où l'administration hésite entre Dakar et Saint-Louis, la primauté de Dakar comme capitale politique et économique n'étant officiellement établie qu'à l'indépendance.

Le choix de Kita comme place militaire n'est pas le produit de considérations abstraites mais d'un récit de voyage. Mage, en 1863, lorsqu'il marche en direction du Niger, traverse le pays de Kita où il remarque une agriculture riche et un commerce florissant. Il propose d'établir un comptoir français dans le village de Makadiambougou afin d'exploiter ces ressources. La place lui paraît favorable, « située sur un plateau élevé, sain, riche en terres végétales et en bois de construction, adossée à une montagne qui lui forme une défense naturelle » (Mage 1980 : 37). En 1880, Gallieni traverse le village et noue un traité d'alliance avec son chef qui lui promet d'accepter l'installation d'un poste européen. Ces deux récits, qui offrent une image rassurante de Kita, décident l'administration à y établir une place-forte. Mais quand Borgnis-Desbordes arrive à Kita lors de la campagne de 1881, la situation est bien différente :

le pays a été dévasté par les guerriers toucouleur ; les villages sont en ruine, les cultures à moitié abandonnées. Il cherche en vain à reconnaître dans les paysages le tableau proposé par ses prédécesseurs qui, outre les descriptions littéraires, avaient dressé des croquis et des cartes ; « il ne cesse de répéter : ' Mais enfin, sommes-nous bien à Kita ? ' » (Méniand 1931 : 76).

Le pays qu'il découvre, en effet, n'a rien à voir avec cette terre d'abondance imaginée. En outre, la population, confrontée à la réalité du projet d'établissement du poste, revient sur l'accord conclu quelques mois auparavant et que les militaires considèrent, eux, comme irréversible du seul fait qu'il est écrit. Elle n'envisage guère de collaborer, doutant de la volonté des Français d'assurer sa protection et craignant les représailles des Toucouleur. L'obstination des Français à demeurer en ce lieu et à y édifier un fort ne s'explique que par le fait que cette place appartient déjà à leur mémoire : elle est décrite depuis des décennies et figure sur les cartes. En cela, elle a une matérialité qui contraste avec l'inconsistance des terres qui l'entourent et dans lesquelles les militaires redoutent de se perdre.

Si les villes de Médine, Kayes et Kita acquièrent des fonctions précises dans le projet de pénétration, elles ne sont que des étapes sur la route menant au Niger et à Ségou, buts ultimes des expéditions. Si ce fleuve semble une voie de communication idéale pour le développement du commerce, si la cité de Ségou est imaginée comme une capitale, ces figures ne sont pas de simples représentations géographiques sur une carte, elles possèdent aussi une dimension mythique.

Seuls quelques voyageurs ont réussi à atteindre ce fleuve, et plusieurs n'en sont pas revenus. Raconté depuis des siècles — mais Mungo Park est le premier à remarquer que le fleuve coule vers l'est —, le Niger apparaît encore comme une puissance indomptée et maléfique (« the strong brown god », pour les Anglais). Quant à Ségou, capitale toute relative d'un royaume — el Hadj Omar a longtemps résidé dans une autre cité, Hamdallaye —, elle a été décrite à plusieurs reprises, et Mage et Gallieni y ont été retenus pendant de nombreux mois. Cette ville, qui regroupe une population importante, soumise à une autorité puissante, est une figure reconnaissable par les militaires qui sont confrontés le plus souvent à une adversité immatérielle.

La prochaine étape sur cette route est Bamako, village traversé par Mungo Park et dont Caillié, qui ne le visite pas, a entendu parler en des termes suffisamment élogieux pour qu'il propose d'y établir un comptoir qui permettra de se « rendre maître du commerce de l'intérieur, en y attirant les richesses des mines d'or qui s'exportent en partie à Kakondy, Gambie et Sierra Leone » (Caillié 1979 : 330). Faidherbe reprend l'itinéraire proposé par Caillié et envoie une mission de reconnaissance. Mage, à son retour, après toutes les difficultés qu'il a affrontées, suggère d'aban-

donner cette voie de pénétration et d'atteindre le Niger par la mer. Mais les Anglais sont déjà implantés à l'embouchure du fleuve...

Lorsque le projet de pénétration revient à l'ordre du jour, les autorités reprennent celui de Caillié, seul possible puisque la voie à partir des établissements du Sud — les comptoirs de Côte d'Ivoire — est barrée par les mystérieuses montagnes de Kong décrites par les voyageurs et représentées sur les cartes. Il faudra attendre la mission Binger, à la fin du siècle, pour que le mythe de ces montagnes infranchissables s'évanouisse.

Les postes créés pendant cette période d'exploration et de conquête, dont la plupart deviendront des villes, sont fondés comme le furent les comptoirs et les forts. Ils ne sont que de simples relais le long de réseaux dont le tracé est non la résultante d'un discours géographique mais le fruit de récits propres à engendrer des représentations mythiques dont certaines auront une dimension fondatrice.

Quand Gallieni pénètre dans Bamako, cette place n'est pas un grand centre commercial — l'a-t-elle jamais été ? — mais un village semblable à tous ceux qu'il a traversés depuis son départ de Médine. En outre, la population, sans lui être hostile, ne souhaite pas l'installation d'un résident français, perçu comme facteur de trouble plutôt que comme protecteur. Gallieni quitte rapidement cette place peu sûre.

En 1883, Borgnis-Desbordes revient à Bamako dans le but d'y construire un fort, une garnison devant y résider en permanence. La situation ne s'est pourtant pas améliorée, elle rebute toujours autant les militaires. Gallieni (1880), déçu par le spectacle misérable de Bamako qui ne correspond à rien de ce qu'il avait imaginé, souligne :

« Cette fausse appréciation sur le rôle politique et commercial de Bamako est donc la vraie cause de l'insuccès de la mission de ce côté. C'est elle qui a entraîné le pillage de Dio, conséquence toute naturelle de l'abaissement de ce marché dont la voix des chefs, pour se faire entendre des sauvages habitants du Bélé Dougou, est devenue trop faible. »

Gallieni, furieux, reproche implicitement à Caillié et à Park, les seuls à avoir mentionné cette place, d'être des menteurs. Borgnis-Desbordes (1933) ne cherche pas non plus à valoriser le site :

« Pas plus l'hydrographie que le climat ou le relief ne présente un avantage tel sur un point plus en aval ou en amont de Bamako qu'on puisse affirmer la primauté des conditions naturelles dans l'installation et le développement de cette ville. Et c'est précisément pour cette raison que la valeur de l'effort humain est si grande, de cet effort qui, malgré les difficultés, a su créer, dans une nature hostile et peu favorable, un centre administratif, social et économique de première importance. »

Ce propos, tenu en 1933, tente de justifier rétrospectivement cet emplacement en reprenant un des supports idéologiques de la colonisation : le combat de l'homme avec la nature d'où l'homme sort vainqueur, faisant ainsi la preuve de la puissance de la civilisation et de sa suprématie sur l'état de barbarie des indigènes, encore soumis à une nature hostile. Cette idée, apparue au XVIII^e siècle, est l'une des bases du discours colo-

nialiste. Elle permet d'occulter les errements des hommes face à cet univers et l'absence de discours rationnel sur l'établissement : si Bamako ou Kayes ne sont pas implantés dans de « bons sites », cela prouve la toute-puissance de la civilisation, capable de renverser l'ordre naturel.

Cependant, concernant Bamako, cette argumentation n'est pas celle de tous les colonisateurs :

« Depuis le jour où nous sommes parvenus sur le Niger, Bamako n'a cessé d'être désignée comme la future capitale du Soudan, et l'on ne peut nier qu'elle réponde de la manière la plus complète au rôle militaire. Située à l'extrémité de la route la plus courte qui relie le dernier poste du Sénégal au Niger, tête de ligne du bief sud de ce fleuve, point de départ de routes voisines de Koulikoro, où commence le bief du moyen Niger, elle commande toutes les voies terrestres et fluviales que nos colonnes sont appelées à prendre [...] La richesse de la contrée nous assure d'abondantes ressources en vivres indigènes. La densité et le caractère de la population qui a fréquemment combattu avec nous nous permet d'y puiser un nombreux contingent d'auxiliaires dévoués » (Trentinian 1896).

Ce rapport du gouverneur de la colonie tend à légitimer géographiquement la fondation de cette ville. En outre, il établit une continuité entre les récits des premiers explorateurs et les dires des colonisateurs ; Caillié n'est plus un affabulateur, un héros romanesque ou un aventurier romantique : il est un précurseur, un représentant de la « nation » française.

Tous ces discours sont des illusions rétrospectives justifiant, de manière cohérente, l'établissement des Français dans ces terres et masquant l'absence de projet élaboré chez les colonisateurs. Les fondations de villes ou de postes ne peuvent être, dans leur mémoire, que des actes raisonnés. Si, au pire, il apparaît qu'une erreur a été commise dans le choix d'un site, elle sera toujours expliquée à partir des règles édictées par le discours. Cette volonté de rationaliser tous les actes permet de construire une histoire linéaire du monde, et une science géographique composée de concepts opératoires depuis toujours. Elle occulte toutes les pratiques qui ne sont que des manières de faire, sans projet théorique...

Si « Bamako n'a cessé d'être désignée comme la future capitale du Soudan », si elle le devient effectivement en 1904, Méniand envisage encore, en 1931, de déplacer cette capitale à Ségou, lorsque le transsaharien l'aura rejoint. Mais le choix de cette cité tient aussi à son histoire, les militaires l'ayant imaginée comme la capitale du royaume toucouleur. Au-delà de son intérêt géographique ou même économique, il s'agit d'ériger une figure symbolique, le territoire n'étant pas composé de signes matériels : faire de Ségou une capitale produit l'illusion qu'il existe un continuum entre le royaume indigène et la colonie.

L'aménagement de la ville

- Kayes, où il est question de salubrité

Le développement de cette ville nous intéresse car il souligne que le discours hygiéniste, que d'aucuns posent comme un des fondements de

l'urbanisme, n'a pas un impact sur l'aménagement de l'espace tel que nous pourrions l'imaginer dans ce pays où les fièvres « déciment les populations ». Les questions touchant la salubrité de Kayes ne proviennent pas d'une théorie de l'hygiène urbaine. Les mesures proposées ne sont que des solutions ponctuelles, émanant de quelques militaires qui cherchent à réduire la mortalité dans leurs troupes sans nécessairement associer aménagement et hygiène. Néanmoins, si le développement de la ville de Kayes n'est qu'une suite d'opérations mal coordonnées, les situations rencontrées permettent d'affiner les pratiques de ces aménageurs que sont les militaires, les médecins et les topographes. Ces histoires, confrontées à celles d'autres établissements, permettront d'élaborer peu à peu une théorie sur l'aménagement urbain en pays tropical, que le congrès sur l'urbanisme colonial en 1931 concrétisera enfin.

Bâti sur la rive gauche du fleuve Sénégal, Kayes, lorsque les militaires décident d'y fonder un poste en 1880, est régulièrement inondé lors des crues du fleuve. Non seulement l'eau recouvre le sol, mais elle stagne dans une dépression située de l'autre côté de la berge. Sur celle-ci, légèrement surélevée par rapport au fleuve, sont édifiés les premiers bâtiments destinés aux services de la colonie : caserne, magasins, habitations et bâtiments pour le chemin de fer (Ph. 2). Cette proximité du fleuve permet le transfert aisé des marchandises. Sur la pente qui descend vers la dépression, les employés de l'administration, les tirailleurs et des commerçants ont construit leurs habitations. La dépression, autrefois cultivée par la population, a été rapidement couverte par les cases des indigènes.

Pendant les premières années qui suivent la fondation du poste, les habitants s'installent dans le désordre, sans que les autorités s'en mêlent. Elles proposent seulement le percement de quelques canalisations destinées à évacuer les eaux vers le fleuve, et la plantation d'arbres dans la dépression. Les représentants des maisons de commerce du Sénégal acquièrent des concessions auprès de l'administration, dans les zones inondables. La ville se construit sans que le sol soit pensé comme un outil d'organisation.

En 1886, Gallieni, qui a encouragé le développement du poste, répond aux critiques lancées contre cette place : à ceux qui soulignent la fréquence des épidémies interdisant toute installation durable des Européens, il rétorque qu'aucun des postes fondés par les Français n'y échappe. Saint-Louis et Dakar, malgré les mesures édictées, n'en sont pas à l'abri. Quant aux postes du Haut-Fleuve, il lui semble impossible de les situer en des lieux salubres : à Kita et à Bamako, on a abandonné l'idée de construire sur les hauteurs — peu accessibles, elles auraient rendu difficile l'édification de bâtiments ; trop distantes des villages, elles n'auraient pas permis d'exercer un contrôle sur les indigènes.

Le pays tout entier étant envisagé comme malsain, il ne s'agit pas de rechercher quelque endroit protégé, mais de s'accommoder de cette nature. Gallieni propose de renforcer l'assainissement de la ville en perçant de nouvelles tranchées et en plantant des arbres. En outre, il fait dresser

un plan où sont répertoriées les constructions à conserver ou à détruire ainsi que celles à édifier. La représentation cartographique n'a pas ici pour fin de recenser les droits fonciers ou de définir des zones dans la ville : elle n'est qu'un moyen de dénombrer les bâtiments existants ou manquants, et de connaître leurs qualités. Il prévoit de détruire les habitations de paille et de terre où sont logés les soldats, y voyant, après Faidherbe, la cause de la mauvaise santé des Européens. Pour lutter contre l'insalubrité, il ne suggère ni méthode nouvelle ni déplacement de l'établissement, mais ne fait que renforcer les mesures déjà prises.

Gallieni, enfin, fonde à Kayes le premier village de liberté de la colonie ; mais il ne s'agit pas à proprement parler d'une opération d'aménagement urbain. Cet espace n'est en fait qu'un camp où sont enfermées les populations affluant vers Kayes et dont la mobilité inquiète l'administration ; en les fixant dans ce « village », elle s'assure en outre une main-d'œuvre à bon marché. Ce camp ne fait pas partie d'un plan d'ensemble ; il n'est qu'une opération isolée, déjà pratiquée au Sénégal, une représentation d'un idéal d'enfermement — version exotique de l'hôpital général — qui ne structure cependant pas l'espace urbain, étant repoussé, tels la prison ou le lazaret, à l'extérieur de la ville.

Malgré cette volonté d'améliorer les conditions d'habitation, Kayes se réduit à un agglomérat mêlant indistinctement Européens et indigènes, et continue à être touché par les crues du fleuve. En 1890, Archinard, qui se trouve là lors d'une inondation, remarque que « le village de Kayes est toujours sous l'eau. On voit seulement le sommet des toits de paille des cases indigènes » (Méniand 1931 : 69).

C'est à cette époque qu'on décide de déplacer certains services administratifs vers une zone non inondable, le plateau, situé au-delà de la dépression. Deux pavillons de l'hôpital militaire sont suivis, en 1895, d'une caserne d'artillerie, d'un château d'eau et, progressivement, des services du chemin de fer. Cette zone est destinée en outre à accueillir les établissements des commerçants européens, mais ceux-ci persistent à demeurer sur les sols inondables où s'est développé un embryon d'activité commerciale. Le commandant de la place en vient alors à faire construire une digue pour protéger la ville ; celle-ci ne sera achevée qu'en 1906, après une autre inondation particulièrement violente.

Malgré l'aménagement du plateau protégé des eaux, la ville continue à se développer autour du fleuve. Les visiteurs en donnent des descriptions fort différentes. Au récit idyllique de Gallieni s'oppose la vision de Félix Dubois qui la traverse en 1896 :

« Un beau matin on s'amarre au pied d'un gros arbre sur une berge déchiquetée. Nous sommes à Kayes, port et capitale actuelle du Soudan. Un coin de pestilence. C'est la solution de ce problème difficile : être à la fois une ville au milieu d'un marécage et un marécage au milieu d'une ville. Cette façon anormale de bâtir une cité fait croire un instant que l'on est arrivé au bout du monde. Mais on se ressaisit bientôt en voyant courir des fils télégraphiques à travers les rues et en entendant le sifflet des locomotives... » (Dubois 1896 : 2).

Si ce voyageur s'étonne de ce mode anormal d'édification, la ville existe cependant non pas dans sa matérialité ni dans sa fonctionnalité, mais par les réseaux qui l'unissent au reste du monde « civilisé », et par des figures ponctuelles : caserne, chemin de fer, poteaux télégraphiques, mais aussi sifflet des locomotives...

Archinard, comme Gallieni, n'aménage pas la ville dans sa totalité, mais effectue des opérations à caractère symbolique. Si l'argument hygiéniste induit un certain type d'organisation où le sol est rationnellement géré, il ne détermine pas un mode de développement urbain répondant à des règles. Kayes n'est pas un espace défini par des limites précises, ni composé d'un centre et d'une périphérie. Cet établissement colonial continue à s'étendre selon les nécessités du moment, sans se référer à une axialité ou à un plan directeur. Né d'une préoccupation fonctionnelle — raccorder des réseaux —, Kayes se construit au coup par coup, selon les intérêts, voire l'humeur des gouverneurs.

- Bamako, où il est question d'édifier une capitale

Pendant les premières années qui suivent la fondation du poste de Bamako, celui-ci ne se développe guère. Si les indigènes affluent, la garnison continue à se terrer à l'intérieur du fort, peu à peu entouré par les habitations des populations migrantes (Ph. 3 et 4). Pour éviter que le fort ne soit étouffé par ces constructions dont le manque d'ordre inquiète les militaires, ceux-ci décident de tracer, comme à Kayes et à Médine, quelques voies bien droites à travers ces groupements confus d'habitations afin d'établir des issues depuis le fort. Telle est, jusqu'à la fin du siècle, l'unique opération décidée par les autorités qui ne limitent ni n'agentent spatialement le développement du village indigène mais se contentent de mettre en place, pour les Européens, le système d'attribution de terres par concession, pour empêcher qu'ils s'arrogent de trop grandes surfaces.

La réorganisation des colonies de l'Afrique de l'Ouest, en 1895 (création de la fédération de l'AOF, administration civile du Soudan), suscite un regain d'intérêt pour cet établissement. Les colons sont de plus en plus nombreux à venir dans les régions pacifiées, sous la responsabilité d'une autorité civile prête à favoriser leur volonté de commercer.

Cependant Trentinian, le nouveau gouverneur, émet encore des réserves sur le site de Bamako. Il critique son insalubrité, la chaleur qui y règne en raison « des collines qui la privent du vent frais du nord et dont le rayonnement alourdit beaucoup la température » (Trentinian 1896). Il souhaite le transfert des administrations civile et militaire en des lieux plus sains. Il propose le plateau bien ventilé de Kati, à quelques kilomètres de Bamako en direction de Kayes, pour les futures constructions militaires, ne conservant à Bamako qu'une petite garnison et des dépôts de matériel et de vivres. Pendant que commence à s'édifier cette nouvelle place, le fort, devenu inutile avec l'arrivée imminente du chemin de fer, est détruit. L'année suivante, en 1904, le rail atteint Bamako et est même

prolongé jusqu'à Koulikoro, point de départ de la partie navigable du fleuve en direction du nord ; un service commercial de bateaux y est établi pour rejoindre Gao. Enfin, lorsque le gouverneur général de l'AOF décide de transférer à Bamako la capitale de la colonie, Trentinian propose l'installation des services administratifs sur la colline de Koulouba, bien aérée, dominant la plaine de Bamako. Malgré l'opposition du gouverneur général qui voit là une mesure inutile et coûteuse, les crédits sont obtenus ; entre 1905 et 1908, une trentaine d'immeubles en pierre y sont élevés.

Dans la plaine, indigènes et colons continuent d'arriver et s'installent sans ordre autour de l'ancien village. Au début du siècle, cette capitale naissante, loin d'être concentrée en un même lieu, est dispersée en quatre endroits : les militaires occupent le plateau de Kati ; l'administration civile est implantée sur la colline de Koulouba ; les Noirs vivent dans Bamako et aux alentours ; quant aux colons, ils se répartissent entre la plaine de Bamako et le port de Koulikoro. Enfin, sur une autre colline voisine, le « Point G », un hôpital est mis en chantier en 1909 (Ph. 8).

Cette dispersion pourrait être interprétée comme une volonté d'organiser l'espace selon des critères rationnels et hygiéniques particulièrement bien assimilés... mais 80 km séparent Kati de Koulikoro ! Ces distances s'accordent mal avec la définition fonctionnelle de la ville comme un espace unique rassemblant de multiples activités. Ici, chacun de ces lieux se développe selon une logique propre.

Kati est bâti selon les réglementations militaires (Ph. 7) ; à chaque groupe et à chaque fonction est affecté un terrain limité où des édifices sont construits d'après les plans de l'atlas des bâtiments militaires : ils sont identiques à ceux de Saint-Louis ou de Dakar. Cependant, tout autour, des indigènes s'établissent de façon désordonnée ; enfin, subsiste l'ancien village de Kati qui n'est pas remodelé.

A Koulouba, plusieurs plans d'aménagement sont proposés ; l'architecture des bâtiments se libère des normes des atlas. Koulouba, par son emplacement et par son architecture fastueuse qui s'inspire des formes mauresques, est pensée comme une cité administrative, quasi autonome, représentative de l'autorité nouvelle (Ph. 5). Une autre figure de cette autorité est l'hôpital qui se dresse sur une colline voisine. Ces lieux se trouvent isolés du reste de la ville non seulement par la distance, mais aussi par leur situation élevée. Cette altitude, si elle répond à des préoccupations hygiéniques, est aussi un moyen de différencier spatialement les instances de pouvoir du reste de la ville.

A ces lieux s'oppose la plaine, aménagée selon peu de règles (Ph. 6). Malgré la disparition — faute d'entretien — de l'enceinte qui entourait l'ancien village, malgré les voies tracées et les procédures d'alignement, cet établissement dont il est difficile de définir les limites précises ressemble plus à un comptoir qu'à une ville. Au milieu d'un agglomérat d'habitations de terre et de paille, surgissent quelques bâtiments plus imposants, en pierre, occupés par des commerçants européens ou par des services

annexes de l'administration qui, par souci d'économie, n'ont pas été édifiés sur la colline. Quant à la zone que l'administration s'est réservée dans la plaine, elle se révèle rapidement insuffisante, et les autorités rachètent certaines concessions attribuées quelques années auparavant à des particuliers. Koulikoro est, de même, un amalgame peu rationnel de bâtiments officiels, d'habitations indigènes et de maisons de commerce.

Au terme de cette description, cette capitale naissante n'apparaît pas comme une entité spatiale cohérente mais comme une série de lieux figurant des intérêts particuliers.

Ce mode d'établissement dispersé, hétérogène, s'il culmine à Bamako, ne lui est pas spécifique. On a vu que Kayes se développe aussi sans logique — et l'on pourrait raconter une histoire analogue sur la fondation d'Abidjan. Pour qu'une telle situation se produise, se reproduise, il nous paraît insuffisant d'invoquer le laxisme ou l'incapacité de l'administration — qui, dans d'autres domaines, s'est pourtant imposée avec force — ou les divergences d'intérêt au sein de la population, pourtant peu nombreuse alors, qui auraient empêché toute organisation de l'espace urbain.

Ces moments de balbutiement ne durent qu'un temps. A partir des années 1910, le Bamako de la plaine commence à être ordonné et réunit l'essentiel des activités économiques et administratives de la ville. Les opérations de lotissement se succèdent, et cette zone représentera peu à peu la ville tout entière, Kouloba disparaissant sous la végétation, Kati et Koulikoro n'étant plus que des périphéries, voire des établissements suburbains.

*

Nous avons tenté, dans un premier temps, de souligner combien il est difficile de dégager des principes rationnels de fondation des villes. Plutôt que de rechercher les coïncidences entre le discours géographique ou économique sur l'établissement et les différentes opérations, il nous a semblé plus intéressant de nous interroger sur d'autres catégories d'écriture, les récits de voyage, qui suggèrent, avant l'ordre du discours, certaines interventions. Il ne s'agit pas de systématiser ce type de récit en un genre instaurateur — Caillié avance aussi d'autres idées sur « la colonisation » qui ne seront pas reprises — mais d'indiquer que, lorsqu'il recoupe certaines interrogations, il peut avoir un caractère fondateur.

Par ailleurs, il nous importe de relativiser le discours sur l'aménagement de l'espace en soulignant que ce mode de représentation n'est pas aussi opératoire que les urbanistes aiment à se l'imaginer. Les villes, à leur fondation, sont à entendre comme une série de figures qui ne composent pas un système fonctionnel, et les liens qui les unissent ne sont pas tous matérialisables, les réseaux inscrits sur le sol n'exprimant qu'un des multiples modes relationnels existants.

La ville n'est pas qu'une machine fonctionnelle produisant un espace

urbain, conçu non seulement comme un reflet mais encore comme un producteur de sociabilité ; elle est d'abord une multiplicité de lieux-dits, définissant dans leur réunion des configurations symboliques « faisant sens ». Celles-ci sont à rechercher parmi ces objets fonctionnels mais également dans ces figures archaïques qui matérialisent des moments des villes à travers lesquels les citadins peuvent se parler. Le quartier du fort, la colline de Koulouba à Bamako, l'île de Gorée à Dakar racontent la ville ; ces accidents urbains, que les décideurs de l'espace veulent supprimer ou muséifier, lui confèrent une dimension sans laquelle elle ne serait qu'une abstraction mortifère, faite d'un cadre bâti et de tracés régulateurs. Les moments où s'érigent ces figures, à une époque, le début du xx^e siècle, où les théories de Cerda et de Sitte font de l'urbanisme une catégorie scientifique, ne sont pas à appréhender comme des erreurs archaïques mais comme des moments fondateurs non pas d'espaces, mais de symboles induisant des pratiques trop souvent ignorées.

RÉFÉRENCES

- BORGNIS-DESBORDES, G^{al}
 1933 *Bamako, hier, aujourd'hui et demain*, Bamako, Archives du Mali, 1 D 335.
- CAILLIÉ, R.
 1979 *Voyage à Tombouctou*, t. I, Paris, Maspero, réédition.
- CAMARA, C.
 1968 *Saint-Louis-du-Sénégal*, Dakar, Institut fondamental d'Afrique noire.
- DUBOIS, F.
 1896 *Tombouctou la mystérieuse*, Paris, Flammarion.
- GALLIENI, G^{al}
 1880 *Mission du Haut-Niger*, Dakar, Archives du Sénégal, 1 G 50.
 1885 *Deux campagnes au Soudan français, 1879-1881*, Paris, Hachette.
- MAGE, E.
 1980 *Voyage au Soudan occidental, 1863-1866*, Paris, Karthala, réédition.
- MÉNIAUD, J.
 1931 *Les pionniers du Soudan*, t. I, Paris, Société des publications modernes.
- TRENTINIAN, G^{al} de
 1896 *Rapport sur le cercle de Bamako, 1896-1899*, Dakar, Archives du Sénégal, 15 G 169.