

Pages 561-566

« B. - MOPTI LA CONSTRUCTION D'UN SITE URBAIN (photos 36, 37, 38)

« La série des petits centres urbains que nous venons de décrire est dominée par deux villes moyennes ayant dépassé depuis les années 1950 la dizaine de milliers d'habitants, Mopti avec une population légale de 20 000 habitants en 1960, et San avec quelque 13 000 habitants en 1962. La description comparée des deux organismes urbains serait d'un intérêt certain. Mais l'étude commerciale



nous a clairement montré que Mopti et San ne jouent pas le même rôle dans le Delta intérieur. La première est la métropole régionale, la seconde exerce une attraction concurrente à la périphérie. San, ville marka, 5 253 habitants de ce groupe sur un total de 9 085 en 1952, possédant une importante colonie djennenké-sonray, 1 093 personnes, relève incontestablement du même lignage urbain que Dia et Djenné. Mais son aspect est beaucoup plus soudanien et banal. Ses quartiers nettement séparés s'étendent largement et, si on excepte les parties les plus anciennes de la ville, on ne retrouve pas l'entassement amusant des édifices de Dia et de Djenné, mais la quadrillage régulier, les larges rues, les vastes carrés, qu'on retrouve à Ségou ou à Bamako. Ainsi, si ethniquement et historiquement la ville se rattache aux prototypes décrits, par sa situation et par son aspect San n'est pas un centre urbain du Delta intérieur. Notre propos qui est de géographie régionale, nous engage à resserrer notre description sur Mopti.

Le développement de Mopti, lié à son activité commerciale est tardif. En 1905 Mopti, simple poste militaire dépendant du cercle de Bandiagara, n'est qu'un gros village de 900 habitants. Devenue chef-lieu du Cercle, la bourgade passe en 1923 à 3 516 habitants et approximativement 5 000 en 1938 ⁽¹⁾. Après la guerre la population augmente à un rythme beaucoup

⁽¹⁾ Lettre des Conseillers municipaux de la Commune mixte de Mopti au Gouverneur Général, en date du 19 novembre 1938.

plus rapide : 8 218 en 1948 ⁽²⁾, 11 116 en 1952-1954 ⁽³⁾ et 12 600 en 1957. En 1960 le chiffre officiel pour les divers quartiers de Mopti est de 19 455 habitants. On peut inclure dans la ville le village voisin de Taïkiri, ce qui porte l'ensemble à 20 667 habitants. Sévaré, 2 093 habitants et compris dans la commune administrative de Mopti, est nettement séparé de l'ensemble urbain. Avec cette population officielle de quelque 20 000 habitants, Mopti se place au troisième rang des villes maliennes ⁽⁴⁾.

Surnommée avec quelque emphase la « Venise du Soudan », Mopti présente un aspect urbain très original parmi les villes soudanaises. Celles-ci s'étaient largement selon un plan radial ou étoilé, les divers quartiers s'allongeant le long des principales routes autour d'un centre commercial ou administratif. Leurs cases de terre, groupées autour de petites cours, se répètent comme les carrés d'un damier, jusqu'aux limites de la ville marquées par une brousse dégradée, entrecoupée de jardins, de parcs à animaux ou à matériel. Mopti n'a aucun point commun avec ces agglomérations monotones : c'est une espèce de ville-archipel dont les divers quartiers sortent du marais comme des îles. Au centre, le quartier du commerce, où débouche l'unique route-digue par laquelle on atteint Mopti. Au nord le long du Bani s'étire Charlotville. Au sud-ouest et un peu à l'intérieur de la plaine, s'agglomère plus massif, Komoguel. Ces trois ensembles principaux sont bloqués étroitement sur des *toggué* comme la plupart des villages de la région. D'un côté ils présentent une « rive » ou débarquent les pirogues : c'est le quai du Bani pour Charlotville et le Commerce, le talus du grand *pagu* ⁽⁵⁾ pour Komoguel. Du côté opposé les quartiers se dégagent de la plaine inondée et de ses marécages. Entre le fleuve et le marais, les divers quartiers sont tour à tour des tertres et des îles. De janvier à août les cases de la ville sont perchées sur une série de buttes dépassant les plaines de quelques mètres. Au pied de leurs talus en pente raide, des mares subsistent, certaines de plusieurs hectares. A partir d'août Komoguel et Charlotville sont cernés de toutes parts par les eaux. Protégé de la crue par une digue, le triangle compris entre le Bani et la route de Sévaré devient un borbier où seuls se hasardent les piétons.

A la différence de Venise, les divers quartiers de Mopti ne sont que des îles saisonnières, mais le fleuve et le marais demeurent le fond permanent du paysage urbain. Entre les quartiers, des digues dont les trois principales constituent l'armature de l'espace urbain. Elles sont concourantes au

⁽²⁾ Recensement octobre 1948.

⁽³⁾ Recensements administratifs des divers quartiers échelonnés entre 1952 et 1954.

⁽⁴⁾ Après Bamako et Ségou

⁽⁵⁾ *Pagu* ou *pagu* signifie mare en Bozo

Commerce, celle du nord rejoint Charlotville le long du Bani, celle du sud-ouest rejoint Komoguel, la troisième se dirige vers l'est, c'est la route de Sévaré.

Cette ville-archipel s'illumine à certaines heures d'une beauté très particulière. En décembre, l'émeraude des prairies, la profondeur des teintes du fleuve, la pureté du ciel semblent se refléter sur les murs de la ville. La fraîcheur azurée des matins alterne avec l'ocre doré du soir. En avril, au-delà des plaines consumées, noires de cendre, cruellement fouettées par les tourbillons de poussière, Mopti au bord du fleuve conserve beaucoup de clémence apaisante. En toutes saisons la lumière possède cette vibration irisée propre aux pays où le ciel et l'eau se partagent l'horizon, et avec quelque recul les lignes horizontales des cases de Komoguel, les couleurs de leur glaise, semblent dignes des paysages de l'école vénitienne. C'est tour à tour la brume légère s'élevant des eaux, les reflets vivants du fleuve, l'encre lourde d'une opaque lagune.

Mais cette qualité de la lumière n'est qu'un élément du charme de cette ville. Elle est, pour le promeneur, secrète et excitante. Son plan, compliqué et bien articulé, renouvelle à chaque pas le paysage urbain selon l'alternance des quartiers et des plans d'eau. Les ficus qui s'enracinent le long des digues, coupent l'horizon immense des plaines de leur ombrage épais et hospitalier. Dans le quartier du commerce et autour de la mosquée à Komoguel, le tracé infléchi des ruelles, leur étroitesse et les caprices de leur issue rappellent les vieux quartiers d'une ville européenne. Dans ce paysage urbain tout est mesure dans les proportions, variété dans le décor, densité dans l'aspect.

Le site de Mopti est entièrement artificiel. Mopti est une des rares villes du monde dont il a fallu construire le sol avant d'élever des murs. Cette mise en place d'une ville de 20 000 habitants est d'autant plus remarquable que tout s'est fait en moins de trois quarts de siècle, à l'aide de moyens uniquement manuels et traditionnels.

La construction du soubassement a été cependant guidé par le site naturel. Mopti est une ville de bourrelet de rive. Un défluent de crue du Bani, le Potékolé, est bordé sur sa rive droite de *toggué* insubmersibles mais étroits. Ce chapelet de tertres se poursuit et s'insère dans le système de levées actuelles du Bani. Cette confluence de levées donne à la ville son plan général en V, largement ouvert. Le travail de remblaiement est rendu difficile par l'absence de pierres et de bois. La construction sur pilotis n'est pas possible ici, le soubassement doit être lentement surélevé jusqu'à dépasser le niveau de la crue. L'opération est lente. Elle doit aussi se pratiquer en un ordre groupé. C'est par élargissement progressif de ce qui est exondé qu'un sol petit être construit. Les conditions techniques éliminent ainsi la

prolifération rapide et la dissémination des habitations, fait remarquable des franges urbaines dans les plaines inondées asiatiques. L'édification du site urbain doit être menée méthodiquement. La première tâche fut d'assurer la jonction des trois tertres utilisés dès le début du siècle : le quartier du commerce constitué par la réunion de deux *toggué* ; Charlotteville, propriété privée cédée à l'Administration en 1019 ; Komoguel, où la population africaine s'installe en 1910 après l'abandon du premier. Les deux digues de jonction furent édifiées par l'accumulation de blocs de cuirasse pris à 15 km de là sur la bordure orientale. On découvre encore aux environs de Barbé les excavations faites à cette époque. Les blocs furent extraits et transportés au titre des prestations administratives par des villageois originaires de villages voisins. Déposés à la limite des eaux en période de crue ils étaient transportés par les Bozo de Mopti, en pirogue, jusqu'à la ville. Entre les deux guerres mondiales un chantier permanent, réunissant chaque jour de trente à cinquante travailleurs réquisitionnés, oeuvre pour la construction de l'ossature de Mopti (6).

Les trois îles réunies, le travail de remblaiement commença à Komoguel selon une méthode simple et rationnelle. L'administration assure l'épine dorsale du quartier en prolongeant la digue de jonction. Une chaussée s'appuyant sur le sommet de la levée alluviale est construite. Elle sert d'axe aux travaux de terrassements. De part et d'autre, le plan de lotissement prévoit une série de chaussées perpendiculaires et parallèles. Ainsi un quadrillage de digues, progresse de part et d'autre de l'arête maîtresse. Les cases du damier sont alloties, à charge pour les propriétaires de les remblayer. A partir des chaussées existantes le remblaiement est fait par tranches annuelles. Des piquets de bois sont plantés à la limite du front de terrassement projeté. Les pieux sont réunis par des fascines de branchages. Entre la chaussée et ce barrage, la fosse intermédiaire est comblée avec toutes les ordures possibles, déchets de poisson, cendres, balayures précieusement colportées. Le propriétaire s'enquiert d'un lieu d'extraction de l'argile, il le choisit le plus près possible du remblaiement, mordant éventuellement à l'intérieur des limites du lotissement prévu. En saison sèche des caravanes d'ânes transportent continuellement dans des couffins la terre précieuse. D'un côté le remblaiement

(6) Ces corvées administratives étaient ressenties lourdement par les populations voisines. D'après un rapport de 1937 signé par un Inspecteur des Affaires Administratives, les paysans des environs sont réquisitionnés à trois reprises pendant dix jours chaque année. Les chefs de canton lèvent le double d'hommes et exemptent ensuite ceux qui versent les sommes les plus importantes. Les mêmes abus sont enregistrés à propos des corvées de bois. L'administration passe des conventions avec les chefs pour la fourniture du bois destiné à la navigation. Les chefs conservent les rémunérations et font travailler gratuitement les gens qui considèrent ces travaux comme des prestations administratives.

progresses mais à quelques centaines de mètres de là, des trous se creusent.

Le remblaiement par charges d'âne est extrêmement lent. Beaucoup plus rapide est l'accumulation de matières végétales, la plaine fournit ses lianes, ses fourrés de feuilles. Les hottes des grandes herbes aquatiques, la paille du riz sont accumulées et recouvertes d'une pellicule de terre. Le travail avance selon les moyens du propriétaire. Si celui-ci a une rentrée d'argent, il loue plusieurs âniers. S'il n'a pas de fonds disponibles, le chantier est bloqué. De toutes façons, les travaux sont arrêtés par les pluies. La fosse devient un puisard dont les lèvres se ravinent. Dans le remblaiement mal damé, la paille et les herbes s'affaissent en pourrissant. Des effondrements ont lieu et une partie du dernier remblai glisse dans l'eau. Pressé d'en finir, le propriétaire achève le remblaiement d'une partie de sa concession en extrayant l'argile à l'autre extrémité.

Ainsi le soubassement de la ville progresse comme une grille dont les mailles se colmatent peu à peu. De part et d'autre de l'axe principal, chaque rue transversale s'allonge au fur et à mesure du remblaiement de ses côtés et des progrès du fond du terrassement. Mais l'intérieur du damier déjà dessiné, est criblé de fosses, de mares et le remblaiement s'y poursuit simultanément à l'édification des cases. A côté de cette technique de construction du site en « arête de poisson », celle du casier fut appliquée à partir de 1940 aux quartiers récents (II, III, IV, V quartiers). Une digue périphérique isole les lotissements en cours et protège le remblaiement mal assuré des eaux de crue. Mais elle entrave le drainage, des mares malodorantes y stagnent.

En un demi-siècle plus de 50 ha ont été lentement remblayés. Le premier quartier résulte de l'élargissement du *toggué* initial sur l'emplacement de la mosquée et du dispensaire. De part et d'autre de l'axe principal, neuf arêtes transversales ont guidé la dilatation du tertre. Celui-ci est bloqué à l'ouest par le Potékolé et a été poussé surtout vers l'est. Ce remblaiement a amené l'excavation du grand *pagué*, déjà ouvert par la construction de la digue de Sévaré. Le lotissement du deuxième quartier date des environs de 1920, son remblaiement est assuré entre 1920 et 1930. L'administrateur Grisoni protège son front est par une digue. Le quadrillage des rues s'organise autour des écoles construites en 1926. Ainsi entre 1914 et 1936 le tertre de Komoguel a été prolongé sur 1 500m. Après 1915 la chaussée axiale est prolongée jusqu'à Taïkiri, le troisième quartier est loti à l'est, le quatrième à l'ouest. Le quadrillage des rues transversales se desserre, les lotissements accordés sont plus vastes. Une digue ⁽⁷⁾ protège le côté est et l'ensemble s'étend jusqu'au terrain vague, primitivement utilisé pour les courses de chevaux. Mais

(7) Dite Barlet du nom de l'administrateur-maire contemporain.

vingt ans après, tout n'est pas encore remblayé à l'intérieur du périmètre carroyé. L'ensemble bâti de Komoguel s'allonge ainsi sur deux kilomètres, et l'éloignement progressif du centre commercial a fait reporter latéralement les efforts à partir de 1950. A l'est, le cinquième quartier, dit Togal est en cours de remblaiement, à l'abri d'une digue périphérique (8).

Le long de la digue du Bani, dans les lotissements destinés aux divers services administratifs, le remblaiement fut mené plus rapidement, au camion. Les tertres ainsi édifiés sont actuellement continus jusqu'à Charlotteville, à l'extrémité nord. Depuis 1958 les côtés de la troisième digue, celle de Sévaré, commencent aussi à se remblayer et à se construire. Une centrale électrique, le service des Douanes s'y sont implantés.

La construction du site de Mopti, de façon traditionnelle pour la plus grande partie de l'espace bâti, pose de difficiles problèmes d'habitat. Le plus grave est le coût élevé du remblaiement (9). La construction est grevée d'un souci très original pour une ville africaine, celui de l'espace disponible. Les transactions immobilières révèlent le prix exorbitant du terrain. Dans les quartiers périphériques le m² se vend entre 800 F et 1 000 F. Dans les quartiers centraux, quartier du commerce, premier quartier, il atteint 2 000 F. Les concessions bâties sont achetées pour le terrain, et non pour les cases que le nouveau propriétaire s'empresse de démolir, ce qui surélève de quelques décimètres le soubassement. Cette difficulté soulève dans les années 1950 un débat sur l'avenir de Mopti. Certains étaient partisans d'un transfert à Sévaré de tous les services publics. Un certain nombre d'entre eux, les plus exigeants en surface, s'y établirent : l'Ecole régionale, les Travaux Publics, le Service de l'Elevage, la gendarmerie régionale. Mais il est heureux que ce mouvement n'ait pas infléchi les décisions définitives. Mopti tire son rôle du relais fleuve-route, et l'activité commerciale serait restée obstinément fidèle au quai du Bani.

Mopti étant assuré de pérennité, un plan d'urbanisme a été décidé. On a prévu d'étendre l'espace bâti dans les deux angles morts de l'archipel urbain. La plaine de Mopti-nord située entre la digue de Charlotteville et celle de Sévaré, doit être remblayée. Son troisième côté est déjà, depuis plus de dix ans, refermé par une digue. Une série de rues disposées en éventail autour du quartier du commerce percera l'ensemble. Vers le sud le marché au poisson doit être le sommet d'un vaste secteur de remblaiement. Ces deux ensembles Mopti-nord,

(8) En 1958 il est séparé du deuxième quartier par une grande mare qui s'étend sur 30 ares, en 1964 elle est rétrécie à une dizaine d'ares.

(9) En 1958 nous estimions entre 300 et 500 F le prix de revient du mètre cube mis en place, ce qui sur une profondeur moyenne de 2 m élève le prix du mètre carré entre 600 et 1 000 F.

Mopti-sud combleront les angles morts de l'archipel urbain. Ils regrouperont l'ensemble bâti autour du Commerce et feront du tout, une véritable agglomération. Ces projets présentent l'avantage de faire adhérer plus intimement la ville au fleuve dont elle se détacherait en prolongeant son axe actuel au-delà de Komoguel. Le remblaiement sur de telles surfaces suppose des moyens techniques plus efficaces que le couffin de l'âne ou le petit panier perché sur la tête du manoeuvre. Depuis 1957 des projets de remblaiement hydraulique par dragage sont discutés et prévus ⁽¹⁰⁾.

Dans l'état actuel des choses la beauté et l'intérêt de la ville tiennent aux particularités techniques d'édification du site que nous venons d'évoquer.

Cet archipel de quartiers séparés s'est dessiné par le renforcement et l'élargissement les *toggué* d'origine. Les digues jouent deux rôles. Ce furent d'abord les ponts tendus entre les îles. Plus tard le remblaiement les élargit progressivement et une façade bâtie s'y établit. Les *pagué* allongés entre les quartiers se dessinent progressivement en négatif des tertres, l'édification de ceux-ci venant de leur excavation. Avec des moyens très modestes, l'homme a su organiser le tissu urbain de Mopti en s'appuyant sur ce que le milieu naturel du Delta lui offrait un fleuve, un marigot, des levées d'inégale hauteur.

Les techniques des constructions du site dessinent un paysage urbain en accord harmonieux avec le milieu naturel, mais leur modestie explique les conditions détestables d'hygiène dans lesquelles vivent quelque 20 000 personnes. Les services d'édilité publique n'ont pas surmonté une série de problèmes graves. Le plus difficile à résoudre est celui de l'évacuation des eaux usées. Le premier et le deuxième quartiers disposent d'un réseau d'égouts à ciel ouvert. Les pentes ménagées sont extrêmement faibles, le niveau dit remblaiement ne dépassant guère celui de la crue. Lors des grandes pluies d'hivernage, les chaussées sont submergées sous un pied d'eau. Les cours deviennent des bourbiers où s'effondre le banco des murs. Entre les pluies, l'écoulement ne se fait pas, des bouchons d'ordure obstruant les caniveaux. Dans le troisième et quatrième quartiers, aucune canalisation n'existe, la descente d'eau des terrasses se fait par des gargouilles tendues vers la rue, au-dessus de puisards. Lorsque ces trous sont pleins d'eau on les écope en projetant leur contenu sur la chaussée. Dans la saison des pluies les piétons, tour à tour, sont arrosés par ces douches où disparaissent jusqu'à mi-cuisse dans ces fondrières fangeuses.

Le remblaiement irrégulier des concessions multiplie les mares à l'intérieur de l'agglomération. Ces trous d'eau jouent

⁽¹⁰⁾ En 1958 la drague de l'Office du Niger doit travailler à Mopti. En janvier 1965 une drague est attendue incessamment.

un grand rôle dans la vie urbaine. Elles servent à la fois de citerne et d'égout. On y puise l'eau pour le banco et les ménagères vont éventuellement faire leur vaisselle sur leurs rives. On y jette les détritiques de toutes sortes et leurs berges, rares endroits non construits, servent de latrines publiques. Les ordures solides posent moins de problème puisqu'on les utilise pour le remblaiement. Dans tous les quartiers ce sont des tas d'immondices où grouillent des légions de rats.

Dans chaque concession, les conditions de l'habitat sont déplorablement. Indépendamment de l'entassement variable selon les quartiers, chacun doit régler le problème des latrines et de l'alimentation en eau potable. Les fosses d'aisance sont des puits perdus voisins de celui qui fournit l'eau de boisson. La nappe aquifère est peu profonde et ses eaux polluées par les infiltrations que facilitent les forages effectués par les rats jusqu'à un mètre de profondeur ⁽¹¹⁾.

Les conséquences sanitaires de cette situation sont graves. Les eaux stagnantes des caniveaux, des mares, des puisards, entretiennent la virulence du paludisme chez les lotis et multiplient les accès perniciose chez les jeunes enfants. Tous les parasites intestinaux, en particulier les amibes, diffusent à partir des champs d'épandage. Les ordures abandonnées un peu partout sous le pied nu des passants, en particulier les arêtes de poisson, sont à l'origine du tétanos qui règne en ville. En saison sèche les poussières soulevées par le vent sur le sol nu des chaussées ou des cours, apportent les germes de toutes les affections de l'appareil respiratoire et tous les virus grippaux. Le péril typhique et pesteux menace, dans ces conditions constamment, la ville. »

⁽¹¹⁾ PALAUSI G., 1953 b.