

PREMIERS PAS DANS LA VILLE...

Jacques DENIS

Abstract

Understanding the complexity of a town is, first of all, a question of sensitive approach of the things and the people. Maps and statistical data will comfort or shade the first impressions experienced on the field. Some quotes from an old diary suggest this kind of approach.

Keywords

urban geography, journey diary, sensitive approach, dialogue, Djibouti

Mots-clés

géographie urbaine, carnet de route, perception par les sens, dialogue, Djibouti

La ville est peut-être, de tous les phénomènes géographiques, le plus riche parce que le plus complexe et le plus vivant. On croit parfois avoir tout dit lorsqu'on a déterminé les coordonnées de la situation, que l'on a pu comparer le site à un type connu, que l'on a énuméré, chiffres à l'appui, les fonctions de la ville, que l'on a schématisé le tissu urbain pour le ramener à une forme géométrique et qu'on l'a parsemé de quelques statistiques démographiques pour faire bonne mesure et parce qu'on s'est souvenu, à temps, que l'on faisait de la géographie humaine.

Trop souvent on voit de jeunes chercheurs se précipiter, au débarqué, à la quête aux documents et courir d'un bureau à un autre pour amasser cartes, statistiques et rapports, vrais ou faussés, objectifs ou tendancieux, ils l'ignorent encore. Nouveaux Cuvier, ils échafaudent, à l'aide de débris morts, une ville fossile, pendant que la réalité leur glisse entre les doigts.

Pour saisir la personnalité d'une ville, pour percer le voile dont chacune s'enveloppe, il faut d'abord savoir flâner, déambuler le nez au vent, les yeux et les oreilles aux aguets. Il convient de prendre le temps de faire halte, de se laisser imprégner sans résistance, sans parti-pris. Bref, on doit avoir une âme vierge, prête à tous les étonnements, à tous les émerveillements, comme à toutes les angoisses.

Il faut éprouver la chaleur de la lumière, la tonalité générale des couleurs ou leurs oppositions violentes. Il faut humer la senteur marine, les relents d'huile rance, l'odeur capiteuse des épices ou, piquante, des feux d'eucalyptus. Il faut faire silence en soi pour écouter les bruits de la ville : les tramways tintinnabulants ou grinçant des freins, la cacophonie des klaxons, les cris des camelots,

l'aboiement des chiens, le braiment des ânes ou, quand le soir descend, ce profond murmure, anonyme et diffus, qui est comme une respiration.

On doit entrer dans le mouvement de la ville, se laisser emporter par le flot bousculé des passants, se faufiler dans une circulation frénétique ou ramener son pas à l'allure nonchalante de ceux pour qui le temps n'est qu'une notion abstraite.

Et par-dessus tout, il faut aller à la rencontre des hommes. Pour cela, point n'est besoin de mots : un sourire qui s'épanouit sur un visage ou un front qui se baisse, une chanson sur les lèvres ou un regard qui fuit, un vêtement singulier, des silhouettes que l'on frôle mais qui toujours échappent. Plongé dans la ville, on sent battre son cœur : on se sent gagné par un sentiment d'euphorie, d'allégresse ou bien on éprouve une sourde oppression où pointe la peur. Ainsi conçue, la géographie urbaine est une géographie qui reste humaine.

L'appréhension de la complexité d'une ville n'est point chose aisée. Nous voudrions pourtant nous y risquer en livrant quelques notes retrouvées dans un vieux carnet de route. Ce ne sont que pochades d'impressions fugitives, comme des photos prises à la sauvette et pourtant essentielles pour comprendre et tenter d'expliquer.

Atterrisage à Djibouti à 11 heures du matin, formalités vite expédiées, bagage récupéré, taxi direction la cathédrale. Il est midi. Le soleil pèse de tout son poids sur la ville. L'asphalte de la route colle aux chaussures, la chaleur qui rayonne fait vibrer les silhouettes des maisons, cubes blancs aux volets clos. L'homme se terre, écrasé. Pas un souffle, pas un bruit, même le ressac qui glisse sur la plage de corail devient murmure discret.

Comme un phare immobile, la façade de nacre de la cathédrale darde son éclat sur la rade morte. La ville a sombré dans le soleil.

Restauré, reposé, douché, à 16 heures, première exploration, pédestre évidemment, vers le « centre-ville », le plus méridional des trois plateaux madréporiques qui, reliés par des remblais, constituent l'assise de Djibouti. Empruntant le Boulevard de la République où s'alignent côte à côte la cathédrale catholique, une église orthodoxe et un temple protestant, on pénètre dans la ville par la Place Lagarde : banques, consulats, bureaux de compagnies de navigation maritime ou aérienne. Des plaques émaillées identifient les artères de la ville, repères commodes.

Zigzaguant à travers les rues, on aboutit inmanquablement à la Place Ménélik, vaste espace allongé où semble se concentrer la vie : magasins, boutiques, bars, restaurants, hôtels. Sur une façade, une grande inscription : Service d'Information et du Tourisme. Arrêt obligatoire, évidemment. Dans une grande salle, quelques vitrines contre les murs exposent des objets d'artisanat local, souvenirs, coquillages et autres brimborions pour touristes. Derrière un comptoir, au fond de la salle, une dame d'un certain âge feuillette un magazine. Elle a plutôt l'air surprise de voir un visiteur. Première approche, on demande de la documentation : brochures ? livres ? cartes ?... Hélas, elle n'a rien de tout cela. Un peu confuse, elle offre un dépliant touristique : trois petites pages recto verso, liste des consulats, des compagnies maritimes et aériennes, hôtels et restaurants, le tout accompagné d'un mini-plan de ville (15 x 20 cm). Elle propose aussi quelques cartes postales et des timbres.

C'est le moment d'aborder la deuxième phase : bavarder. Comme il n'y a personne, sauf une oreille complaisante, la dame se lance dans un long monologue : le coût de la vie, les loyers, les fonctionnaires, les militaires, l'absence d'activités culturelles. De temps à autre, on marque de l'étonnement, de l'empathie, de la curiosité, et le torrent verbal se relance. Cette conversation n'est point futile : c'est le récit coloré et vécu de vingt-cinq ans de vie coloniale, un récit qui ouvre nombre de domaines à explorer et de questions à se poser. Dans un coin de la salle, un escalier grimpe à l'étage où se trouve la rédaction du journal « Le Réveil de Djibouti ». Mais il n'y a plus personne à cette heure. Au revoir et merci !

Déjà 17h20. Une halte brève et un grand verre d'eau seraient les bienvenus. Sur la place Ménélik, cherchant un poste d'observation, une enseigne originale, « Au Palmier de Zinc » annonce un bistrot-resto plutôt sympathique. Quelques légionnaires en permission de sortie, d'anciens colons ou fonctionnaires vivant d'une pension trop chiche, sans doute, pour rentrer en métropole. On sirote un pastis, on tape la carte ou on rêve aux jours anciens, aux ambitions déçues, aux projets avortés ou aux quelques exploits réalisés, mais qui semblent déjà si lointains. Dans un coin de la salle, un vieux couple de « petits blancs » est venu dîner : lui commande un yaourt suivi d'une mandarine ; elle, une tasse d'Oxo

avec une biscotte. Ils semblent n'être là que pour rompre leur solitude.

L'heure avance, un repérage de la principale cité africaine s'impose. Par la Rue d'Éthiopie, on atteint la Place Rimbaud (poète ou trafiquant ?). C'est le lieu d'un marché quotidien. D'un côté, la Mosquée Hamoudi, de l'autre, les murs aveugles de l'habitat autochtone, un tout autre monde. Rues et ruelles ne portent plus de noms. La zone est découpée en quelques grands quartiers anonymes. De longs murs de terre sont ponctués de portes closes. Quelques passants, à pied ou à vélo, rentrent chez eux, journée faite. Désormais la vie se cantonne dans les cours intérieures, à l'abri des regards. Seul, accroupi sur le seuil de sa maison, un vieil Arabe enturbanné exhale les volutes d'une chicha, l'embout d'ambre serré entre les dents. Il rêve, il pense, il prie ? Son visage impassible, les yeux mi-clos, ne trahit rien. Le soleil a entamé sa courbe descendante, les ombres envahissent les ruelles. On accélère le pas pour traverser le quartier et atteindre le Boulevard du Général de Gaulle que l'on remonte vers le nord pour retrouver le Boulevard de la République. La boucle est bouclée pour aujourd'hui.

19 heures. Retour au bercail, dîner en compagnie de l'évêque, du curé, d'un jeune prêtre et de l'aumônier militaire, de passage ce soir. On bavarde longuement et cette conversation entr'ouvre des fenêtres et suggère des pistes pour de prochaines explorations. Chacun se retire pour la nuit. Dans l'air moite de la chambre, un petit ventilateur donne une impression illusoire de fraîcheur. On jette quelques notes sur le papier, on prépare l'itinéraire du lendemain et on attend un sommeil qui tarde à venir.

Jour 2. À son extrémité nord, le Boulevard de la République est traversé par une voie ferrée. À une centaine de mètres, on distingue les bâtiments de la gare. On se sent attiré comme par un aimant. Le spectacle n'est pas grandiose : quelques voies de garage où attendent, çà et là, des wagons vides. Même le bâtiment principal avec la salle de guichets, qui sert aussi de salle d'attente à en juger par les bancs qui longent les murs, est du niveau modeste d'une gare de campagne. Derrière la vitre d'un bureau, un employé compulse quelques papiers. Un coup discret à la porte, on entre pour... s'informer des horaires. Il prend un air ahuri. Il n'y a que trois trains de voyageurs par semaine et aujourd'hui, c'est un jour « sans », ce qui explique pourquoi la gare est vide.

Comme il n'a pas l'air accablé de travail, la conversation s'engage et on parle du chemin de fer, ce long ruban d'acier qui, par monts et par vaux, s'étire sur plus de 800 kilomètres, un rêve un peu fou mais partagé par Ménélik II, Ras des Ras, et par Lagarde, premier Gouverneur français de Djibouti. L'empire éthiopien, en voie d'unification, est enserré de tous côtés par des territoires sous contrôle de puissances étrangères ; un accès à la mer est vital pour son développement. D'autre part, sans voie de pénétration vers l'intérieur, la petite enclave française n'est qu'un modeste port d'escale. Construit à partir de

1897, le chemin de fer atteint Addis Ababa en 1917. On discute trafic : seuls les autochtones l'utilisent encore pour leurs déplacements, les « blancs » préférant l'avion. Mais pour le fret, il reste indispensable, notamment pour l'exportation du café éthiopien, un Arabica très apprécié, et pour l'importation de pondéreux.

À proximité, deux hôtels-restaurants : celui de la Gare s'impose. C'est l'heure du déjeuner. Une clientèle de cols blancs, exclusivement masculine. Tout le monde se connaît. Des ventilateurs brassent l'air chaud mais ils évaporent un peu la transpiration. Personne n'est pressé, ni le service, ni les clients ; on prend son temps, c'est la pause-déjeuner. Après un café revigorant, on entreprend l'exploration du Plateau du Serpent, un quartier résidentiel classique pour les expatriés, surtout européens, mais aussi pour des familles aisées d'Arabes et d'Indiens. À l'extrémité nord, l'hôpital Peltier : un bâtiment central, labos et salles d'opérations et une série de pavillons pour l'hébergement des patients. Dortoirs ou chambres privées, les prix diffèrent, ce qui permet une ségrégation discrète. À l'est, face à la mer, la seule plage accessible au public.

Jour 3. Au-delà de la gare, vers l'ouest, s'étire le Plateau du Marabout, la zone portuaire et industrielle, séparée en deux par une large chaussée longeant la voie ferrée d'où partent quelques embranchements. La zone industrielle se résume à quelques hangars couverts de tôles ondulées, entrepôts pour marchandises diverses, une dizaine de tanks de produits pétroliers partiellement enfoncés dans le sol, des ateliers de réparations mécaniques, un garage, quelques modestes bureaux d'affréteurs. Halte-buffet au Restaurant de la Marine.

À l'extrémité du plateau et formant un angle droit avec lui, un môle en maçonnerie délimite le bassin portuaire, à l'intérieur de la baie de Tadjoura. Il permet l'accostage de navires de haute mer. Quelques hangars, un hall d'accueil pour les voyageurs, un poste de police, la capitainerie. Il y a bien quelques grues éparses le long des quais, mais une vingtaine de coolies, aux origines incertaines, avancement, torse nu, tels des chenilles processionnaires, transportant sur les épaules ou le dos caisses, sacs, ballots divers pour ravitailler un vieux cargo grec qui fait du « tramp » au gré des affrètements. La pipe au bec, un sous-officier barbu dirige la manoeuvre. Un patrouilleur français est aux amarres. À l'aéroport, des avions militaires ; en ville, des légionnaires ; dans le port, des marins : les trois armes de l'armée française sont présentes à Djibouti, soulignant l'importance stratégique de la position de ce Territoire d'Outre-Mer. Il faudrait tenter de mesurer l'impact économique de la présence de cette base dans le budget du territoire et ses retombées sur le commerce local. Qu'en sera-t-il lors d'une indépendance inéluctable ?

Jour 4. Retour à l'aéroport : installations récentes et une piste capable de recevoir les longs-courriers. Air-France assure deux liaisons hebdomadaires avec la France et

l'Europe, ainsi qu'avec Madagascar. Alitalia utilise Djibouti comme plaque tournante ; elle se sert alors de compagnies régionales pour atteindre ses anciennes colonies d'Érythrée, d'Éthiopie ou de Somalie. Et de telles compagnies abondent : Aden Airways, East African Airways, Ethiopian Airlines, etc. Air Djibouti n'a pas d'horaires mais travaille à la demande, pour le transport de fret ou comme avion-taxi pour toutes destinations. Un peu à l'écart, on peut apercevoir des avions, hangars et pavillons de l'Armée de l'air française. Un bâtiment hérissé d'antennes et de paraboles abrite les services de la météo. Un fonctionnaire, heureux de faire montre de ses connaissances et de ses archives bien classées, nous fournit abondamment en données météo et en réflexions personnelles sur le climat local. Il est temps de regagner notre logis ; la route est longue et le soleil ardent.

Jour 5. Le matin, longue promenade le long de la Jetée du Gouvernement qui referme, vers l'ouest, la zone portuaire, ne laissant qu'un goulet entre elle et l'extrémité du môle. Les boutres traditionnels viennent s'y amarrer et déchargent du bois. Vendeurs et acheteurs en discutent le prix et, affaires conclues, les femmes, dont c'est le rôle ici, emportent sur la tête un fagot de branches sèches et des morceaux de troncs maigrichons. On les suit vers la « ville » autochtone de Bender Djedid qui étend ses quartiers au sud de la Place Rimbaud. On déambule dans les ruelles, jetant un coup d'oeil discret par les portes entr'ouvertes ou au-dessus de murs de terre partiellement effondrés. Les cours sont le royaume des femmes qui font la lessive, nourrissent les bébés, préparent le repas du soir pour le retour des hommes.

Ce n'est qu'au 6^e jour que l'on prendra contact avec des instances officielles : Consulat de Belgique (rue de Bruxelles !), Chambre de commerce, bureaux des divers services du gouvernement : population, affaires économiques, éducation, transports, etc. 7^e, 8^e, 9^e jour, on multiplie rendez-vous, visites et surtout discussions, chaque fois qu'il est possible d'engager un débat d'idées. Le soir on écrit, on trie et collationne notes, documents, rapports et cartes qui bientôt s'accumulent. Plus nombreuses encore, les questions restées sans réponse. Au soir du 9^e jour on boucle les bagages car le lendemain matin on prendra l'avion pour Mogadishu.

Le carnet de route, dont sont extraites ces quelques pages, date de 1963. Il relate une escale au cours d'un voyage de repérage dans la Corne de l'Afrique. Il nous mènera, pendant deux mois, d'Asmara à Massawa, Aden, Djibouti, Mogadishu et Addis Ababa. Seule la capitale éthiopienne, curieuse et séduisante, sera revisitée longuement l'année suivante et donnera matière à une publication dans la *Revue belge de Géographie* (1964, pp. 283-314).

Aujourd'hui, tout a changé. Pour un repérage, le géographe allume son ordinateur, quelques clics et, grâce à Google, il repère Djibouti. De la vue générale, il zoome

sur les détails et parcourt ainsi la ville. En quête d'informations, il passe à l'encyclopédie Wikipedia qui annonce 587 références, peu fiables en vérité. Heureusement la Britannica, en ligne, reste incontournable, ainsi que d'autres encyclopédies. Il peut de la sorte accumuler une masse de matériaux qu'il tentera d'organiser. Sa démarche ne rappellerait-elle pas, avec d'autres outils, celle du géographe évoqué dans « Le petit prince » ? Il ne suffit pas de planter le décor, fût-il conforté de cartes et de chiffres, il faut encore que les acteurs, innombrables, jouent leur comédie ou leur drame dans le grand théâtre de la ville. Pour nous, le propos du géographe

R. Clozier reste d'actualité : « l'aventure est le prologue de la géographie ». Et, à l'échelle du monde, l'aventure est passionnante.

Coordonnées de l'auteur :

Jacques DENIS
Professeur émérite
Facultés universitaires Notre Dame de la Paix
Rue de Bruxelles, 61
5000 Namur