

1

Lalibela, une petite ville... du Patrimoine mondial

« Perché à 2 700 mètres d'altitude, le village de Lalibela est composé de *toukouls*, ces cases rondes traditionnelles coiffées de toits de chaume. Nous sommes dans un des monastères les plus anciens de l'Église orthodoxe éthiopienne. Taillées dans le tuf rose au XIII^e siècle [...], ses églises souterraines continuent d'accueillir de nombreux fidèles pour les fêtes du calendrier liturgique guèze (la variante éthiopienne du rite copte). La foule qui, à l'heure de la messe, envahit les souterrains reliant les églises aux places du village fait songer à celle qui se pressait dans les catacombes aux premiers siècles du christianisme »¹. Cette citation, extraite d'un livre de photographies consacré au Nil, est reprise dans un petit ouvrage compilant des récits relatifs à « l'Abyssinie »². Ayant fait un détour par Lalibela, le photographe propose ici une description dans laquelle il n'est pas question de ville mais de village et de « cases rondes traditionnelles ». Pourtant, la majeure partie du bâti de Lalibela est aujourd'hui constituée de maisons rectangulaires à toit de tôle. La dimension sacrée de l'espace est mobilisée pour renvoyer Lalibela à des temps anciens. Telle qu'elle est ainsi sélectionnée et présentée, Lalibela n'aurait rien d'une petite ville ordinaire d'Éthiopie.

Pourtant, la localité compte officiellement un peu plus de 17 000 habitants³ et le développement urbain y est une réalité contemporaine. L'émergence de la ville est liée à la présence d'un complexe d'églises rupestres, objet sacré pour les Chrétiens de l'Église orthodoxe *tewahedo*⁴ d'Éthiopie, site inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco et visité par quelques dizaines de milliers de touristes internationaux par an. Ces différentes composantes génèrent des discours et des représentations multiples sur Lalibela mais aussi des politiques d'aménagement particulières.

1. Pavan, 2009: 118.

2. Savin, 2009.

3. D'après le dernier recensement national réalisé, la population urbaine de Lalibela s'élève à 17 367 individus (CSA, 2007a).

4. Le terme *tewahedo* a été utilisé par l'Église éthiopienne pour se définir sur le plan christologique: il renvoie à la notion d'« union » des natures du Christ (Ansel, Fiquet, 2007: 186).

Lalibela, ville ou « village » ?

Les tensions et les contradictions qui existent dans la production de l'espace de Lalibela, entre la production d'une « petite ville d'Éthiopie » et celle d'un « village traditionnel » permettent d'envisager les différents « moments » de l'espace théorisés par Henri Lefebvre, à savoir le perçu, le conçu et le vécu. En effet, la relation entre les trois temps de l'espace réside dans le fait que la « pratique spatiale, les représentations de l'espace et les espaces de représentations interviennent différemment dans la production de l'espace »⁵. Certains journalistes, experts en patrimoine ou acteurs du tourisme, tendent à concevoir le « village » de Lalibela⁶ tandis que les urbanistes y planifient l'aménagement d'un espace urbain⁷. Petite ville intensément en contact avec le monde rural, Lalibela est, en outre, un espace patrimonialisé et touristique. En cela, elle est l'objet de discours fondés sur la recherche d'authenticité et d'exotisme, valeurs exigées d'un bien patrimonialisé à valoriser touristiquement.

Lalibela, une petite ville de l'Éthiopie contemporaine

Le contexte urbain éthiopien se caractérise d'abord par la persistance d'une faible urbanisation et par la domination de la population rurale, qui représente encore près de 85 % de la population totale. À cette situation, ont longtemps été associées des formes urbaines balbutiantes, qu'Alain Gascon décrit comme « un alignement de maisons quadrangulaires aux toits de tôle, aux murs de torchis de guingois, avec quelques échoppes et bars » et qu'il hésite à qualifier de villes⁸. Aujourd'hui, les villes d'Éthiopie, au moins la capitale et les villes secondaires, font l'objet d'ambitieuses politiques de rénovation du tissu urbain, de développement des infrastructures mais aussi de réformes de gestion. On observe ainsi l'élimination des quartiers bas socialement mixtes et l'érection d'une ville haute, composée de tours de verre et de béton destinées à accueillir les commerces et bureaux d'une économie modernisée. Des programmes publics de construction de vastes complexes de logements collectifs, les « *condominiums* », sont construits au détriment des « *slums* » progressivement éliminés des villes⁹. Les politiques publiques urbaines révèlent la place désormais accordée aux villes dans un pays qui se veut ouvert aux modèles globalisés de gouvernance. L'État éthiopien est ainsi engagé dans des partenariats avec les bailleurs de fonds pour favoriser un meilleur gouver-

5. Lefebvre, 2000, [1974]: 57.

6. Cf. Sopova, 2008 ; Pavan, 2009 ; Lepidi, 2011, par exemple.

7. Wub Consult, 2010a.

8. Gascon, 1999: 152.

9. Cf. Elias Yitbarek Alemayehu, 2008 ; Bosredon *et al.*, 2012.

nement des villes¹⁰. Lalibela peut être appréhendée dans ce double contexte, c'est-à-dire en tant qu'espace urbain qui révèle les transformations urbaines ayant cours en Éthiopie mais aussi comme une petite ville en contact avec un monde rural loin de s'être vidé de ses habitants.

En dépit de l'ancienneté du fait urbain en Éthiopie, les hautes terres éthiopiennes ont souvent été décrites comme des « mondes sans villes¹¹ », au cœur desquelles l'urbain a pu être envisagé comme « un semis d'îlots dans une immensité paysanne¹² ». Au début du *xxi*^e siècle, 50 % de la population éthiopienne vit toujours à dix kilomètres ou plus d'une route¹³. Selon le recensement réalisé en 2007, la population urbaine ne représente que 16,1 % de la population totale éthiopienne et seulement 12,6 % de la population de l'État régional amhara auquel appartient Lalibela¹⁴. Ce recensement définit comme centre urbain, toute capitale ou chef-lieu administratif (des trois niveaux décroissants de l'État régional, de la Zone et du *Wäräda*) et toute unité administrative de base (le *qäbäle*) qualifiée d'urbaine, quelle que soit la taille de la population habitant ces espaces. Par conséquent, la population urbaine est celle qui réside dans ces espaces décrétés comme étant « urbains ». Une telle définition renvoie directement au rôle d'encadrement administratif du territoire qui est assuré par les villes en Éthiopie. L'armature urbaine est très nettement dominée par la capitale. Selon les chiffres officiels, Addis Abeba compte près de trois millions d'habitants, ce qui représente 23 % de la population urbaine éthiopienne¹⁵. La taille de la capitale est plus de dix fois supérieure à celle de la deuxième ville du pays, Dire Dawa, qui totaliserait environ 230 000 habitants, soit à peine 2 % de la population urbaine éthiopienne. Seules une dizaine de villes comptent plus de 100 000 habitants, dont Bahir Dar, la capitale de l'État régional amhara. Au bas de cette hiérarchie urbaine dominée par la capitale et par quelques villes secondaires, se trouvent les petites villes éthiopiennes.

Les petites villes d'Éthiopie ont longtemps été considérées comme des « filles de l'État¹⁶ », assurant les fonctions d'« exutoires du monde rural¹⁷ ». Dans le contexte africain, il a été montré que les petites villes sont un lieu et un moment privilégié d'émergence de l'urbain mais aussi

10. Le 25 octobre 2012, la Banque mondiale approuve un projet qui doit favoriser la mise en œuvre d'une meilleure gouvernance dans les villes éthiopiennes (site internet de la Banque mondiale, page de présentation des projets, consulté en novembre 2012).

11. Gascon, 1999 : 153.

12. Tamru, 2007 : 1.

13. Lefort, 2007.

14. CSA, 2007c.

15. *Ibid.*

16. Pourtier, 1979. Roland Pourtier utilisait cette expression, dans les années 1970, pour mettre en évidence le rôle des petites villes comme relais du pouvoir de l'État en Afrique subsaharienne.

17. Planel, 2008. Sabine Planel caractérise ainsi des petites villes du Wolaita (Sud de l'Éthiopie), au début des années 2000.

le premier niveau des armatures urbaines et des réseaux territoriaux¹⁸. Il a également été montré que la petite ville pouvait donner à voir les jeux d'échelles qui se mettent en place dans des contextes de décentralisation et de réformes des États¹⁹. Une petite ville d'Afrique est un espace *a priori* hybride, interface des relations entre le monde des campagnes et celui des villes. Si la « petite ville constitue une situation à la fois concrète et globale, facile à isoler dans l'espace²⁰ », elle doit également être envisagée comme un espace complexe dans la mesure où « la petite ville pourrait être définie [...] comme étant à la fois le premier niveau authentiquement urbain, celui où la vie locale commence à prendre la forme d'un système urbain bien individualisé [...] et le dernier échelon restant en contact direct avec la campagne et la vie rurale²¹ ». Cette ubiquité a orienté les recherches sur les petites villes d'Afrique, lieux privilégiés d'un questionnement sur les relations villes-campagnes et sur les réseaux urbains²². Cependant, les petites villes éthiopiennes ont été envisagées, jusqu'à récemment, à travers la persistance de leurs caractéristiques rurales et comme des unités administratives urbaines, relais du pouvoir de l'État, bien plus que comme des espaces de la citoyenneté²³.

De manière générale, les villes éthiopiennes ont en effet été analysées à travers leur dimension politique dominante, en tant que matrices du projet territorial de l'État éthiopien, c'est-à-dire de pôles établis par le pouvoir pour organiser les territoires et encadrer les sociétés²⁴, à l'instar des villes établies par Ménélik II à la fin du XIX^e siècle afin d'organiser la soumission et le contrôle des territoires méridionaux conquis²⁵. Dans l'ensemble du pays, le maillage urbain du territoire permet à l'État d'encadrer le monde rural²⁶. Le contrôle de l'accès à la terre, la distribution des intrants ou encore de l'aide alimentaire ainsi que l'accès aux soins de santé s'effectuent dans ces petites villes qui assurent les fonctions de chefs-lieux administratifs. Par ailleurs, les marchés hebdomadaires, débouchés et lieux d'approvisionnement du monde rural, se tiennent également dans ces petits espaces urbains. Les villes éthiopiennes, quelle que soit leur taille et à l'instar des autres villes africaines, ont donc longtemps été appréhendées comme des « filles de l'État », mais aussi comme des espaces de la misère, dépendants de l'activité agricole et stigmatisés par « la “cour des miracles” des mendiants » ou par les « néons criards verts, jaunes, rouges... des bars à prostituées »²⁷. La prépondérance origi-

18. Baker 1990a, Sautter, 1993 [1981], Giraut, 1994, 1999.

19. Jaglin, Dubresson, 1993.

20. Sautter, 1993 [1981]: 561.

21. *Ibid.*: 563

22. Baker, 1990a; Giraut, 1994; Bertrand, Dubresson, 1997; Chaléard, Dubresson, 1999.

23. Planel, 2008.

24. Tamru, 2007.

25. Gascon, 1989.

26. Baker, 1994.

27. Gascon, 1999: 159.

nale des femmes dans les villes éthiopiennes, qui se vérifie encore aujourd'hui à Lalibela (9 255 femmes recensées pour 8 112 hommes recensés en 2007²⁸), a ainsi été attribuée par le passé aux migrations misérables des femmes veuves ou divorcées des campagnes vers les villes, et surtout les petites villes, où elles travaillaient comme domestiques, serveuses de bar ou prostituées²⁹. Au moment où de nombreux auteurs dénonçaient, au tournant des années 1970 et 1980, une urbanisation vectrice de pauvreté et de misère dans les pays du Sud³⁰, les villes éthiopiennes étaient ainsi l'objet de représentations négatives, notamment en ce qu'elles phagocytèrent les richesses des campagnes³¹. Les réalités et les analyses ont évolué. Les petites villes sont désormais davantage envisagées comme des « lieux singuliers caractérisés par des pratiques citadines originales³² ».

Comme bien d'autres petites villes d'Afrique et d'Éthiopie, Lalibela existe aujourd'hui comme un espace urbain moderne, équipé et planifié. Dans la perspective d'une « ville comme espace », ce sont « les agencements (spatiaux) des éléments matériels et immatériels, les configurations [...] qui font, non seulement qu'on peut ou non parler de ville mais aussi qu'on peut caractériser, classer, hiérarchiser les différents types de villes »³³. Une ville est donc caractérisée par la densité des habitants, du bâti mais aussi de l'information, de la communication. Cette densité se double d'une « diversité maximale car [...] la ville suppose une altérité forte, de niveau suffisant pour “faire société” »³⁴. Les villes ont cependant des capacités différentes « à mettre en présence, à créer l'improbable, la surprise, la rencontre...³⁵ », et donc des degrés divers d'urbanité. Plusieurs éléments tangibles font de Lalibela une petite ville. Dans un contexte national et régional de sous-urbanisation, Lalibela est d'abord une petite ville dotée d'une administration urbaine propre, la *Lalibela Town Administration*.

Les infrastructures et équipements sont significatifs du statut urbain de Lalibela (figure 2). Les petites villes éthiopiennes fournissent, en effet, des services de base en termes de santé, d'éducation, de communications ou encore de transports, pour les populations urbaines mais aussi pour celles des campagnes alentours³⁶. Aujourd'hui, en matière de santé, Lalibela dispose d'un hôpital, d'un centre de santé et de plusieurs petites cliniques³⁷. Malgré l'absence de médecin titulaire, de chirurgien ou encore d'obstétricien, les équipements de santé de Lalibela servent une large population établie dans et autour de la petite ville, jusqu'à plusieurs

28. CSA, 2007a : 11.

29. Prost-Tournier, 1974 : 26.

30. Lipton, 1976 ; Bairoch, 1985.

31. Alula Abate, 1985, cité par Gascon, 1999 : 158-159.

32. Bertrand, Dubresson, 1997 : 12.

33. Lévy, 2003c : 988.

34. *Ibid.*

35. Gervais-Lambony, 2001 : 93.

36. Baker, 1990b : 210.

37. Wub Consult, 2010d : 16.

dizaines de kilomètres dans les campagnes environnantes. L'hôpital de Lalibela est l'hôpital référent pour les habitants du *wäräda* du Lasta, circonscription administrative à l'intérieurs de laquelle se trouve Lalibela et rassemblant une population de plus de 117 000 personnes³⁸, mais également pour certains *wäräda* alentours. Construit dans les années 1990, cet hôpital compte une petite cinquantaine de lits. Trois écoles primaires, un lycée, un centre de formation technique et une école préparant à l'entrée à l'université (« *Preparatory School* ») constituent les principaux établissements d'enseignement de la ville. Ils sont tous publics. La première école primaire publique a ouvert au début des années 1970. Pour poursuivre sa scolarité secondaire, il fallait alors se rendre dans la ville de Woldiya. Aujourd'hui, les deux principales écoles primaires comptent chacune plus de deux mille élèves. Elles sont constituées de plusieurs bâtiments contenant salles de classe et bibliothèque. Si les élèves des écoles primaires habitent Lalibela ou ses alentours immédiats, les élèves des autres établissements viennent majoritairement des campagnes environnantes. Par exemple, les étudiants du centre de formation technique sont souvent originaires de localités situées à plusieurs dizaines de kilomètres de Lalibela. Au début des années 2010, des travaux d'agrandissement du lycée ont été conduits. À la fin des années 1990, le lycée n'était constitué que d'une seule classe. Il en compte aujourd'hui une trentaine et accueille environ 2500 élèves. Le lycée a d'abord été établi dans le quartier de Geterge avant d'être déplacé à Worke Dingay (figure b). En 2010, une nouvelle école primaire a été inaugurée en périphérie de la ville, à Kurakur. Sa construction a été financée et conduite par l'ONG *Plan International*. Ces différents travaux d'agrandissement et de construction attestent du développement urbain récent de Lalibela. Cependant, le développement des équipements publics à Lalibela remonte aux années 1950.

La première canalisation acheminant l'eau courante depuis la montagne d'Asheten devait alimenter le *Seven Olives Hotel*, hôtel construit par la petite-fille de l'empereur Hailé Sélassié et premier établissement de Lalibela destiné à accueillir des touristes internationaux. L'eau a ensuite été acheminée depuis différents points des hautes et des basses terres environnantes. Les différents hôtels et quartiers de la ville ont progressivement été raccordés au réseau. L'électrification de la ville fut plus tardive. Pendant les années 1980, dans les maisons équipées, l'électricité était disponible quelques heures en soirée, grâce à des générateurs. Quelques minutes avant l'« extinction des feux », une alarme prévenait les habitants. À la fin des années 1980, la ville fut privée d'électricité pendant deux ans : l'administration régulière du Derg avait alors abandonné la ville prise par les rebelles tigréens venus du nord du pays. Après la chute du Derg, au début des années 1990, Lalibela fut raccordée au réseau de lignes électriques. L'électricité était alors disponible six heures par jour. Depuis la seconde moitié des années 1990, l'électricité est disponible 24 h/24 h.

38. CSA, 2007a.

Pendant les années 1990 fut également construit le tronçon de route asphaltée qui relie aujourd'hui le centre-ville de Lalibela à l'aéroport. Les autres routes, vers le village-carrefour de Gashena et la ville de Sekota sont des pistes, aussi tracées après la chute du Derg. Lalibela dispose en outre d'une nouvelle gare des bus. Construite à côté du lycée à la fin des années 2000 pour remplacer la place de centre-ville qui faisait jusqu'alors office de lieu d'arrêt et de départ des cars, elle accueille chaque soir quelques autobus : un ou deux proviennent d'Addis Abeba, un autre de Woldiya. Quelques minibus arrivent et partent, en outre, de Lalibela pour rejoindre les villes du réseau urbain du nord de l'Éthiopie. Cependant, pour faire le trajet Lalibela – Bahir Dar, il est presque toujours obligatoire de changer de véhicule à Gashena. Plusieurs heures d'attente sont souvent nécessaires avant de pouvoir monter dans un véhicule en provenance de Woldiya ou de Dessié. Pour rejoindre la ville de Sekota au nord, deux à trois autobus par semaine sont disponibles. Les compagnies de type « *Selam Bus* » et « *Sky bus* » ne desservent pas Lalibela. Ce service de transport collectif routier de « luxe » est censé répondre aux exigences d'une clientèle aisée : les places vendues sont numérotées, les véhicules sont récents, un petit-déjeuner est proposé aux visiteurs et aucun arrêt improvisé n'est autorisé. Ces bus ne desservent que les grandes villes du pays. À partir de Dessié ou de Bahir Dar, le voyageur devra se contenter d'un minibus ou d'un autobus classique. En revanche, Lalibela dispose d'un aéroport reconstruit dans les années 1990 : un à trois vols quotidiens d'*Ethiopian Airlines* assurent la liaison avec la capitale et avec les villes de Gondar et d'Aksum (figure 2).

En 2011, les bureaux de la *Lalibela Town Administration* installés dans le quartier hôtelier de Geterge ont été déplacés dans des bâtiments neufs, à proximité du quartier résidentiel de Worke Dingay (figure 2). En 2010, un nouveau commissariat de police a ouvert ses portes (figure b). Ces nouveaux bâtiments comptent plusieurs étages et de larges fenêtres, voire des baies vitrées. Loin de concurrencer les hautes tours d'Addis Abeba, ces constructions symbolisent cependant les transformations du bâti urbain en Éthiopie et la généralisation de l'immeuble en ville. En outre, des rues sont régulièrement élargies, des tronçons sont pavés et de nouvelles voies sont percées dans la ville (figure 2). L'amélioration de la voirie est censée permettre une meilleure circulation des véhicules motorisés mais aussi, dans le cadre d'un projet de développement du tourisme financé par la Banque mondiale, une meilleure protection des églises via l'aménagement de voies de contournement du site³⁹. Les travaux de voirie caractérisent aujourd'hui les villes éthiopiennes « en chantier » : les avenues sont élargies dans la capitale et dans les villes secondaires, où se multiplient aussi les sections pavées.

De nouveaux services marchands ont également été mis en place à la fin des années 2000. Une station essence a été installée dans le quartier de

39. World Bank, 2009.

Figure 2. *Images d'une petite ville « moderne »*

La photographie en haut à gauche représente les petits containers, installés à proximité de l'hôpital, qui abritent des magasins depuis 2012. À droite, une photographie de la station essence ouverte en 2010. Les photographies du milieu représentent un tronçon pavé en 2010 dans le quartier de Geterge (à gauche) et un avion de la compagnie *Ethiopian Airlines*, qui dessert quotidiennement l'aéroport de Lalibela (à droite). En bas, les nouveaux bâtiments de la *Lalibela Town Administration* (à gauche) et de l'école primaire de Kurakur (à droite) [Photo : Marie Bridonneau, 2010, 2011].