

Urbanisation, croissance urbaine et transports en Afrique

Patrick GUBRY

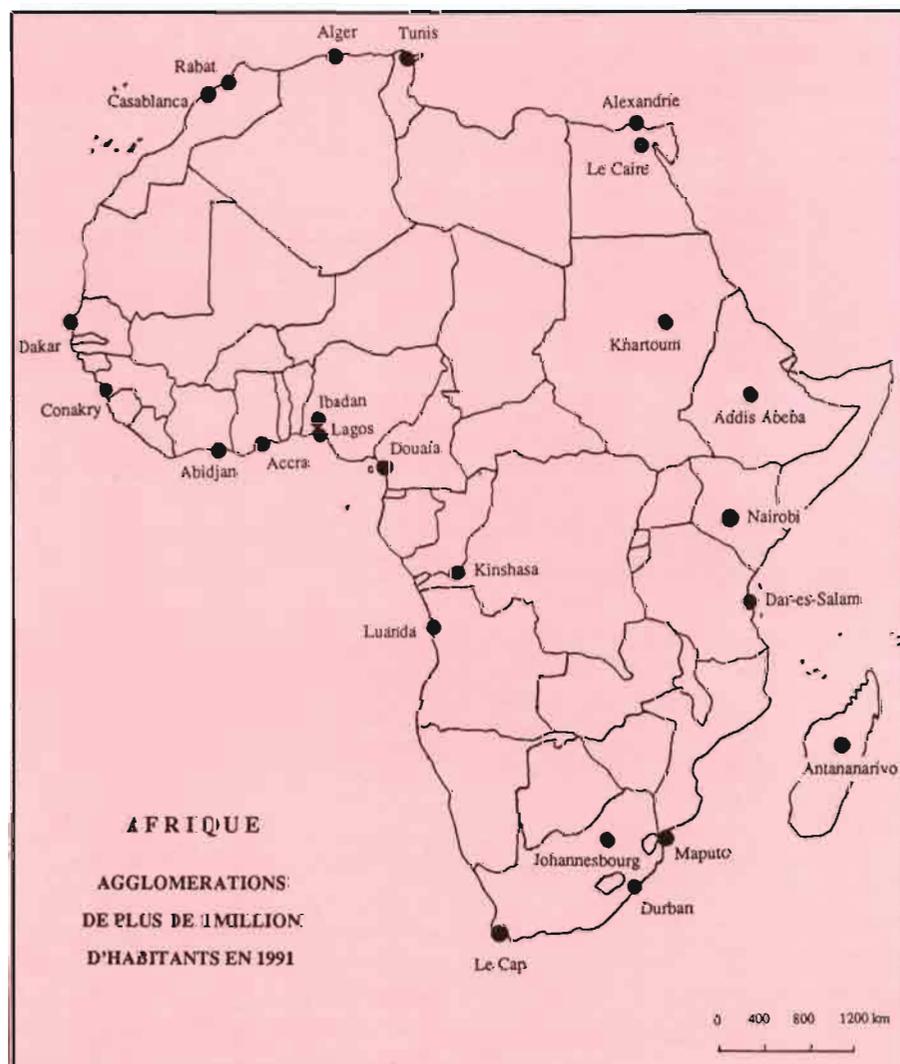
Démographe à l'ORSTOM ⁽¹⁾

L'étude de l'urbanisation présente trois types d'intérêts : un intérêt intrinsèque, puisqu'il représente une modification radicale de la répartition géographique et sociale de la population, ainsi qu'une mutation des activités économiques ; un intérêt démographique, dans la mesure où la ville est appelée à jouer un rôle fondamental dans la transition démographique, puisqu'on peut penser que c'est en ville que les variables démographiques connaissent en premier une évolution qui se diffusera progressivement dans le reste du pays ; un intérêt statistique enfin, puisque la population urbaine représente une proportion croissante de la population totale et que, par conséquent, les données urbaines pèsent d'un poids de plus en plus élevé dans les données nationales.

L'analyse de l'urbanisation pose un certain nombre de problèmes d'ordre conceptuel, qu'il n'y a pas lieu de détailler ici, mais qu'il faut toujours garder à l'esprit. La majorité des données utilisées pour l'analyse de l'urbanisation sont fournies par les recensements de population. Or les définitions de la ville sont variables d'un pays à l'autre et peuvent changer d'un recensement à l'autre.

Les comparaisons dans l'espace et dans le temps sont donc rendues délicates. Un autre problème réside dans la fixation sur le terrain des limites

géographiques entre l'urbain et le rural, qui comporte une part d'arbitraire non négligeable. Ceci dit, comment se caractérise l'urbanisation en



⁽¹⁾ Centre français sur la Population et le Développement (CEPED) 15, rue de l'École de Médecine, 75270 Paris Cedex 06.

Tél. : (1) 46 33 99 41.

Télécopie : 43 25 45 78.

Afrique? Quelles sont les composantes de la croissance urbaine? Les principales conséquences? Quels enseignements en retirer pour l'avenir des transports?

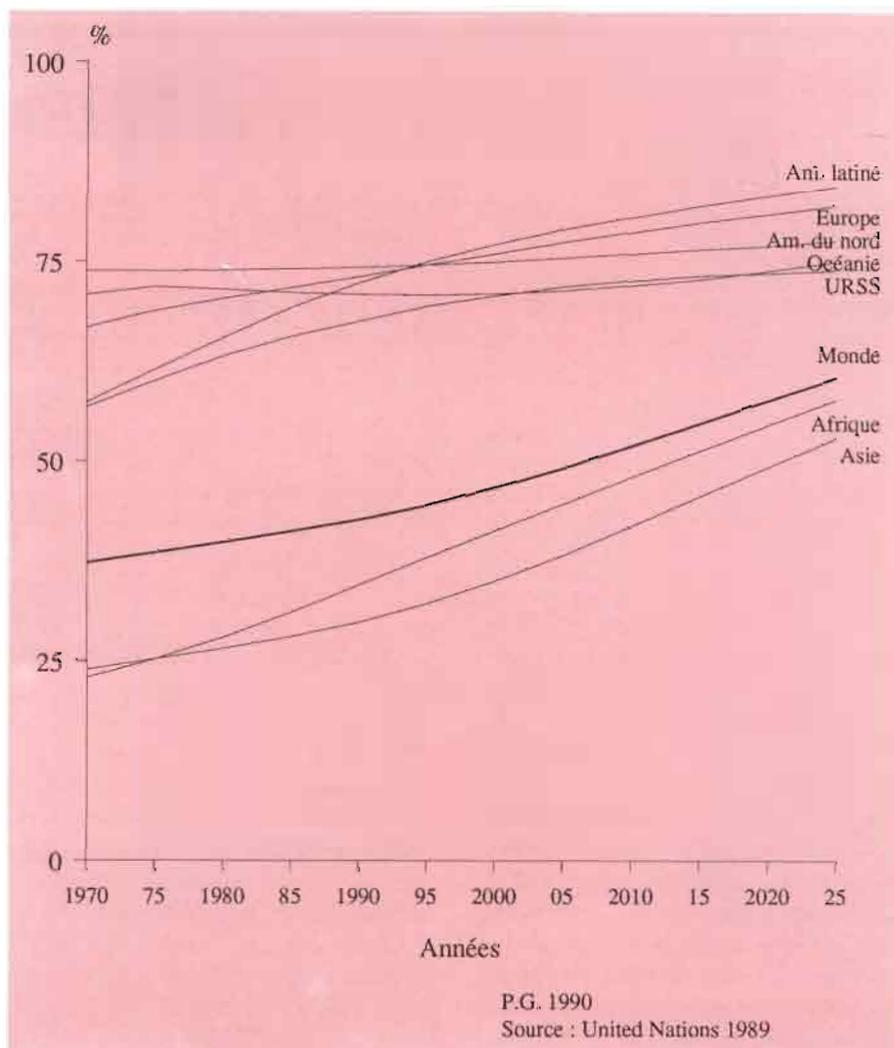
Caractéristiques de l'urbanisation en Afrique

Trois idées forces sont à retenir de l'urbanisation en Afrique : un faible taux d'urbanisation, un très fort accroissement de la population urbaine et une forte concentration de la population urbaine dans les grandes villes, au détriment des villes moyennes.

Les données des Nations-Unies permettent de suivre l'évolution de l'urbanisation de 1970 à 2025². L'Afrique a longtemps été le continent le moins urbanisé. Ce n'est que vers 1975 que son taux d'urbanisation (ou proportion de population urbaine) a dépassé celui de l'Asie. C'est que le taux d'urbanisation a longtemps été largement corrélé avec le niveau de développement. En 1991, le taux d'urbanisation est de 35,2 % en Afrique contre 43,1 % dans l'ensemble du monde.

Le degré d'urbanisation varie largement selon les pays. L'Afrique septentrionale et l'Afrique australe sont plus urbanisées que le reste du continent. En Afrique de l'ouest, les pays côtiers sont plus urbanisés que les pays de l'intérieur; les grandes villes actuelles y sont issues de la colonisation qui a pénétré le continent à partir de la côte. Pour la même raison, des disparités existent à l'intérieur des pays. C'est ainsi que dans les pays côtiers, l'urbanisation est en général plus forte près du littoral, qui est aussi plus « développé ».

La population urbaine en Afrique connaît actuellement l'accroissement le plus fort au monde : 5,2 % par an entre 1985 et 1990, contre 2,5 % dans le monde, 0,8 % dans les pays développés et 3,6 % dans les pays en développement. Cette croissance a de multiples conséquences sur le plan des équipements nécessaires en ville pour l'accueil de la population, et notamment sur le plan des transports, que les chiffres absolus reflè-



Évolution de la population urbaine 1970-2025.

tent de manière plus parlante : en 1991, sur 667 millions d'Africains, 235 millions (35,2 %) sont des urbains; en l'an 2000, sur 872 millions d'Africains, 360 millions (41,3 %) seraient des urbains; en l'an 2025, les chiffres correspondants seraient respectivement de 1 588 millions et 913 millions, soit 57,8 % de la population. Les villes africaines devraient donc « absorber » 125 millions de nouveaux habitants d'ici à l'an 2000 (dans 9 ans) et 678 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2025 (plus que la population totale actuelle du continent...). L'Afrique verrait ainsi sa population urbaine multipliée par près de 4 en moins de 35 ans, ce qui représente 24 % de l'accroissement urbain mondial avec seulement 12 % de la population du globe. Ces chiffres donnent le vertige, à tel point qu'il est raisonnable de se demander quelle est la probabilité qu'ils ont d'être effectivement atteints. Ils ont cependant le mérite de poser clairement le problème, si bien que ce phénomène est maintenant

couramment connu sous l'expression « d'explosion urbaine ».

La population urbaine s'accroît plus vite dans les régions d'Afrique jusque-là les moins urbanisées, le record absolu étant détenu par l'Afrique orientale avec un taux d'accroissement annuel urbain moyen de 7,1 % entre 1985 et 1990, alors qu'à l'autre extrémité, le taux d'accroissement urbain n'est que de 3,5 % en Afrique australe.

La concentration de la population urbaine dans les grandes villes est plus prononcée en Afrique que dans le reste du monde et ce sont les grandes villes qui ont tendance à croître le plus rapidement. C'est ainsi que l'on qualifie volontiers de « macrocéphales » les pays où domine de loin une grande ville unique. Les données disponibles permettent d'estimer à 55 le nombre d'agglomérations africaines de plus de 500 000 habitants en 1991, dont 24 ont plus de 1 000 000 d'habitants. Le record est détenu par l'agglomération du Caire, où les résultats préli-

(²) United Nations : Department of International Economic and Social Affairs, 1989. Prospects of world urbanization, 1988. New York, 204 p. (Population Studies, n° 112).

minaires du recensement de 1986 donnent une population de 8 762 000 habitants pour la « zone métropolitaine du Caire », qui inclut la ville de Gizeh (3). On arriverait ainsi à une population de l'ordre de 11 700 000 habitants en 1991.

Les composantes de la croissance urbaine

La population urbaine s'accroît par la conjonction de trois facteurs : l'accroissement naturel, l'immigration et le reclassement de certaines zones rurales en zones urbaines. Ce dernier phénomène comprend à la fois le reclassement de localités rurales parmi les localités urbaines à la suite de leur accroissement et l'absorption de zones rurales dans les agglomérations urbaines au fur et à mesure de l'extension géographique de ces dernières.

Les parts respectives de l'accroissement naturel et de l'accroissement migratoire sont assez variables d'une ville à l'autre, de sorte qu'il est difficile d'en tirer une règle générale. En Afrique, il semble que l'immigration compte pour 55 à 60 % dans la croissance urbaine, l'accroissement naturel pour environ 35 % et le reclassement pour le reste. En fait, pour une même ville, l'apport de la migration, très élevé dans une première phase de croissance, a tendance à diminuer dans le temps au profit de celui de l'accroissement naturel. On peut penser que dans une troisième étape, lorsque l'accroissement naturel devient faible, la part de l'immigration reprend le dessus (4).

L'accroissement naturel (différence entre la natalité et la mortalité) est généralement plus élevé en ville, par suite d'une fécondité restée forte et d'une mortalité en baisse. En Afrique subsaharienne, la fécondité hésite à baisser en ville, malgré des facteurs de baisse plus importants que les facteurs de hausse. Les facteurs de baisse sont bien connus : difficultés de la vie en ville pour les familles nombreuses, notamment en matière



Zaïre. Transports urbains par compagnies privées à Kinshasa.

de logement ; coût plus élevé des enfants en ville, alors qu'à la campagne ils représentent généralement un investissement ; scolarisation plus développée, ce qui entraîne à la fois des coûts supplémentaires et un recul de l'âge du mariage ; augmentation des emplois salariés féminins ; information de la population plus développée ; nouvelles aspirations et partant, extension de la contraception... En revanche, les facteurs de hausse de la fécondité en ville ne sont pas négligeables : la diminution de la durée de l'allaitement maternel et le recours plus fréquent à l'allaitement artificiel augmentent la fécondabilité des femmes, en raccourcissant la période d'aménorrhée post-partum (absence des règles consécutive à un accouchement) : le non-respect des interdits traditionnels avec, par exemple, la reprise pré-

coce des relations sexuelles après un accouchement, joue dans le même sens ; enfin, l'accès plus aisé aux soins médicaux permet l'élimination des maladies vénériennes qui sont la cause la plus importante de la stérilité.

La mortalité est plus faible en ville, par suite de la conjonction de multiples facteurs : infrastructures médicales plus nombreuses et de meilleure qualité, aussi bien en matériels qu'en personnels ; meilleure information de la population et « ouverture » accrue sur l'extérieur ; meilleur niveau d'éducation entraînant le respect plus strict des règles d'hygiène ; pouvoir d'achat plus élevé, autorisant l'accès aux soins de santé et aux médicaments modernes ; utilisation plus fréquente des structures existantes liée aux facteurs précédents ; meilleure couverture vaccinale ; consommation d'eau potable, souvent inexistante au village ; plus forte monétarisation de l'économie et moindre dépendance par rapport aux aléas climatiques ; présence plus fréquente d'installations sanitaires dans les foyers en ville. La résurgence de certains facteurs de mortalité, telle la résistance accrue du paludisme à la chimio-prophylaxie, ne laisse cependant pas d'être inquiétante. Mais seule l'évolution du SIDA semble actuellement pouvoir enrayer la baisse de la mortalité et cette maladie qui est notoirement plus élevée en ville... Au total, on constate par conséquent que la mortalité connaît une évolution radicalement différente en Afrique de ce qu'elle était dans les pays actuellement développés, lors de la phase d'industrialisation, où l'on observait une mortalité plus forte en ville.



Le rôle important des transports informels plus ou moins clandestins.

(3) United Nations : Department of International Economic and Social Affairs, 1990, Population growth and policies in mega-cities : Cairo. New York, 29 p. (Population Policy Paper, n° 34).

(4) OBERAI (Amarjit S.), 1989, Migration, urbanisation et développement. Genève : BIT, 85 p. (Documents pour la formation en matière de population, ressources humaines et planification du développement, n° 5).

L'accroissement migratoire des villes comprend les migrations rurales-urbaines, les migrations des villes moyennes vers les grandes villes au sein d'un réseau urbain, l'immigration étrangère et l'afflux de réfugiés, très fréquent en Afrique. Globalement, ce sont les migrations de la campagne vers la ville, plus particulièrement l'exode rural, qui sont les mouvements les plus importants. Le migrant recherche très généralement une amélioration de son niveau de vie à travers la quête d'un emploi stable et mieux rémunéré. Mais l'exode rural a bien d'autres causes, qui en font toute sa complexité : recherche de meilleures infrastructures de tous ordres, soit d'une plus grande « liberté » en ville et d'une « oppression » moindre... Le cas des transports est un bon exemple, au même titre que la scolarisation, de l'ambivalence des effets des investissements publics sur l'exode rural : les voies de communication favorisent la migration vers la ville en « ouvrant » les campagnes, mais en même temps elles permettent l'écoulement des produits agricoles et facilitent ainsi le développement local. De nos jours, l'intégration dans l'économie de marché est si prononcée et le désir « d'ouverture » si général au sein de la population que l'enclavement et l'isolement sont sans doute des facteurs d'exode plus importants encore que la construction de voies de communication.

Conséquences de la croissance urbaine

Les conséquences de la croissance urbaine et de l'exode rural, tant sur

le milieu de départ que sur le milieu d'arrivée, ont souvent été évoquées. Nous n'en rappellerons ici que les éléments principaux. Il faut tout d'abord remarquer que ces conséquences sont loin d'être toutes négatives. On ne conçoit pas de développement sans urbanisation. Sur le plan économique, la ville permet de réaliser d'importantes « économies d'échelle » avec la concentration des capitaux et des hommes sur un espace limité, créant ainsi des « pôles de développement » et d'innovation. Sur le plan social, la ville offrant de multiples possibilités de contacts entre les hommes, est souvent considérée en Afrique comme le creuset de l'unité nationale.

Mais l'urbanisation en Afrique pose surtout problème par son caractère massif, ce qui a des conséquences néfastes sur les plans économique, social et sur celui de l'urbanisme : chômage, accroissement de la dépendance alimentaire et énergétique, inflation ; accroissement de la pauvreté, de la délinquance et de la prostitution, dépeuplement du milieu rural de ses éléments les plus dynamiques, destabilisation politique ; insuffisance endémique des équipements collectifs, difficultés d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées, problèmes de logement et de transports, insalubrité et pollution, déboisement périphérique et dégradation de l'environnement...

Face à ces difficultés, dont certaines ont pu paraître insurmontables, on cherche non pas à arrêter l'urbanisation, considérée comme irréversible, mais à freiner l'exode rural par une politique de développement rural destinée à accroître la rétention

de la population à la campagne. On cherche également à canaliser l'exode rural vers les villes secondaires et certaines zones de colonisation. Mais des différentes actions menées jusqu'à présent (développement rural, aménagement du territoire, code des investissements visant à la déconcentration), aucune n'a jusqu'à présent donné de résultats indiscutables, sans doute parce que ces actions sont restées trop timides en pratique.

Urbanisation et transports

L'urbanisation et les transports sont généralement étroitement liés dans la mesure où ceux-ci sont destinés à permettre les flux des hommes et des marchandises. Certaines nuances doivent cependant être introduites en Afrique. Deux niveaux seront examinés, celui des transports de ville à ville (liaisons interurbaines) et celui des transports urbains (liaisons intra-urbaines).

Ce sont les possibilités de communications et singulièrement les facilités portuaires qui ont le plus souvent conditionné le choix des premiers sites urbains à l'époque coloniale en Afrique sub-saharienne. Ces villes portuaires sont peu à peu devenues, et de loin, les villes les plus importantes en devançant les anciennes cités historiques qui ont pu exister à l'intérieur des terres. C'est à leur sujet qu'il est d'usage, à quelques exceptions près, de parler de « macrocéphalie », tant elles dominent l'ensemble du réseau urbain dans chaque pays. C'est que les avantages économiques que leur confère leur situation géographique sont tout à fait déterminants. Au départ de ces gran-



Cameroun. Intérieur de la gare de Douala-Bessengué.



Cameroun. Les quais de la gare de Douala-Bessengué.

des villes, s'est constitué un réseau de transports, notamment ferroviaires, en direction de l'arrière-pays et des pays limitrophes. Les objectifs principaux sont d'une part de permettre l'évacuation des produits de base de l'intérieur, d'autre part de desservir la capitale, lorsque celle-ci ne se situe pas sur le littoral. Il faut aussi évoquer plus généralement la volonté politique de « maîtrise » de l'espace national et celle de développer telle ou telle région. Le rôle de transport des produits d'exportation est généralement le plus important. Aux points de rupture de charge (rail-route) se sont souvent constituées des villes secondaires. En Afrique septentrionale et australe, la situation des transports est plus comparable à celle qui prévaut en Europe. Le réseau urbain y est plus dense et plus ancien, entraînant la desserte de villes de tailles plus comparables.

De manière générale, on peut dire que la mise en place de liaisons interurbaines est souvent handicapée par le milieu physique et par la densité de population. En Afrique centrale, par exemple, le relief avec de forts dénivelés de la côte vers l'intérieur, la pluviométrie élevée et la végétation avec la forêt ombrophylle ont constitué de sérieux obstacles à la construction des voies ferrées. Les faibles densités de population ont en outre demandé des recrutements de main-d'œuvre fort éloignés et le rassemblement d'une population autochtone dispersée. C'est ainsi que la réalisation du chemin de fer du Nord entre Bonabéri (Douala) et Nkongsamba au Cameroun sous la colonisation allemande (inauguré en 1912), celle du chemin de fer du Cen-

tre entre Douala et Yaoundé sous les administrations allemande puis française (1927), aussi bien que la construction du chemin de fer Congo-Océan entre Pointe-Noire et Brazzaville au Congo sous la colonisation française (1934), sont restés des épisodes tristement célèbres de l'histoire coloniale à cause de leur coût humain singulièrement élevé, même si ces opérations ont supprimé le portage. De nos jours, la mise en service du chemin de fer Transgabonais (1986) est un bon exemple des difficultés rencontrées⁽⁵⁾, dont certaines sont liées au facteur population : coût élevé (900 milliards de francs CFA, soit 1,39 milliards par kilomètre); obligation de faire appel à une importante main-d'œuvre étrangère – recrutée jusqu'en Afrique de l'ouest – pour le chantier de construction (4 200 personnes au maximum, dont moins de 2 000 Gabonais) par suite d'un sous-peuplement relatif et, dans certains cas, d'une qualification insuffisante de la population sur place; desserte d'une région très faiblement peuplée entre Libreville (population estimée à environ 300 000 habitants en 1991) et Franceville (20 000 habitants) et par voie de conséquence, prépondérance écrasante des transports de pondéreux (manganèse, bois). Le Gabon représente l'exemple même d'un cas où le chemin de fer n'est que faiblement lié au réseau urbain. De manière générale, les faibles densités démographiques, le bas niveau de vie de la population et la concentration des activités économiques dans une très grande ville ne facilitent pas la

(5) A ce sujet, lire SCASSO Christian, 1986, De main le Transgabonais. *Le Rail et le Monde*, n° 42, p. 15-28.

rentabilisation des investissements en matière de transport interurbain en Afrique.

Dans le domaine des transports intra-urbains, il faut noter que la forte croissance démographique des villes africaines, associée aux coûts respectifs des terrains dans le centre et à la périphérie (souvent très peu dense), ainsi qu'au pouvoir d'achat restreint de la population, fait que l'expansion urbaine est fortement consommatrice d'espace. Cela entraîne un accroissement considérable des trajets quotidiens et, de manière générale, une diminution des économies d'échelle réalisées grâce à l'urbanisation. Il en résulte également une forte demande de transports collectifs, souvent difficilement satisfaite et un rôle important des transports informels, plus ou moins clandestins, dont il faut tenir compte dans toute planification. Dans ces conditions, le métro souterrain, s'il représente un moyen de transport urbain « idéal » notamment au centre-ville, est souvent d'un coût exorbitant, d'autant plus qu'il est parfois mal ou pas du tout adapté aux conditions du milieu. C'est ainsi que des voies de surface, voire suspendues, pourraient sans doute être plus avantageusement étudiées pour la desserte de villes comme Yaoundé (socle cristallin et collines), Douala, Lagos ou Abidjan (sols marécageux et lagunes)... Est aussi clairement posé le problème de la desserte des banlieues, qui est somme toute relativement nouveau en Afrique.

L'explosion urbaine en Afrique pose ainsi aux transports, comme aux autres secteurs de la vie économique et politique, quelques-uns des défis du siècle.