

LES RELATIONS ENTRE VILLES ET CAMPAGNES DANS LES PAYS TROPICAUX

(Etude n° 3)

QUELQUES ASPECTS SPECIFIQUES
DES RELATIONS ENTRE VILLES ET CAMPAGNES EN AFRIQUE

par N. LACROIX

De nombreux échanges entre villes et campagnes (circulation de personnes, produits et marchandises, argent, information) se réalisent par étapes et non directement. Des villes jouent le rôle de relais à chacune de ces étapes. Le but de cet article est de préciser cette fonction de relais à la lumière d'un certain nombre de travaux de base. Nous nous demanderons d'abord si la hiérarchie urbaine peut servir de canal aux échanges par étapes entre villes et campagnes ; nous essaierons ensuite de définir une ville à fonction de relais ; nous reviendrons à une démarche plus synthétique avec l'exemple de circuits de commercialisation.

I - LES RESEAUX URBAINS

Les villes africaines sont de création récente et vivent plus du secteur tertiaire que du secteur secondaire. Cela justifie et limite à la fois la notion de réseau urbain. Nombreux sont les auteurs qui expriment cette idée.

A - L'exemple sénégalais

P. PELISSIER (1) souligne l'absence de villes dans l'économie traditionnelle sénégalaise. Il montre les mobiles de leur création coloniale : d'abord politique et militaire aboutissant à l'implantation de postes administratifs ; ensuite économique aboutissant à celle de "lieux géométriques d'échanges", essentiellement pour le ramassage, secondairement pour la redistribution. L'indépendance et la planification ne semblent pas avoir perturbé ce réseau urbain. Il y a donc actuellement trois types de centres de polarisation : 1° la métropole : Dakar, 2° des villes qui ont un rôle de commandement à un échelon régional : Thiès, Diourbel, Kaolack, Ziguinchar, 3° des bourgs ruraux à fonction commerciale saisonnière. Nous retenons de l'exposé de P. PELISSIER le faible nombre de types de villes. Nous insistons sur le mobile de leur création à le contrôle politique du pays car ce type de contrôle est actuellement renforcé par l'influence linguistique et religieuse : ce sont les Wolofs qui prédominent et la plupart sont musulmans. Les structures administratives très vivantes impliquent des relations directes entre ces villes qui ont un rôle de commandement régional et campagnes, les circuits de commercialisation impliquent des étapes rurales plus nombreuses que les étapes urbaines : les relations entre villes et campagnes s'établissent directement et non par l'intermédiaire d'agglomérations secondaires le réseau urbain sénégalais est trop schématique pour servir de base à une étude systématique de la fonction de relais entre villes et campagnes.

B - L'exemple ivoirien

Les villes de la région de Bouaké (2) ne représentent que 13,8% de la population totale. Deux seulement sont importantes : Bouaké et Dimbokro. Six centres semi-urbains ont respectivement 2240 à 5560 habitants leur secteur tertiaire occupe 35 à 40 % de leur population active ; ils étendent leur influence sur des zones juxtaposées de 20 à 20 km de rayon. L'infrastructure urbaine y est en cours de réalisation. Les centres ruraux ont de 500 à 2000 habitants ; "le caractère urbain (y) reste encore embryonnaire, mais l'accroissement rapide de la population, la diversification et le développement des activités non agricoles amèneront à brève

échéance quelques uns de ces centres ruraux au stade de centres semi-urbains"... "les impératifs stratégiques des militaires apparaissent toujours en filigrane sous la configuration actuelle de l'armature urbaine et du réseau de communication ; mais seuls ont subsisté des premiers établissements ceux dont la position a plus tard cöïncidé avec les principaux courants de la vie d'échange". Ces données sur l'armature urbaine de la région de Bouaké suffisent à établir l'importance de ses relations avec les campagnes (infrastructure administrative, commercialisation). L'étude plus approfondie des circuits de commercialisation par l'économiste (3) met en évidence trois niveaux d'articulation : centres urbains, semi-urbains et ruraux, correspondant aux agglomérations définies géographiquement. A chaque type de biens commercialisés : produits vivriers locaux, produits vivriers transformés, produits industrialisés en Côte d'Ivoire et à l'étranger, correspondent plusieurs types de circuits de commercialisation ; pour les produits vivriers locaux ces types de circuits vont des relations directes du producteur au consommateur sur le marché urbain, aux relations passant par plusieurs intermédiaires : le ramasseur sur le marché de brousse, le grossiste puis la vendeuse sur le marché urbain.

Les circuits de commercialisation sont trop nombreux et variés pour servir de base à une définition systématique des relais dans les relations entre villes et campagnes.

C - L'exemple du Ghana

Le réseau urbain ghanéen a été plus systématiquement analysé en vue de la planification des centres de services (4). Les villes sont donc réunies comme centres de services, et les services définis qualitativement par leur "variété" et leur "niveau" et quantitativement par leur "taille". Les services de chaque ville définis qualitativement, permettent d'attribuer à celles-ci un indice ("score") respectif. Les villes d'indice voisin forment une classe ("grade") , cinq classes de villes sont ainsi déterminées. Les services au nombre de dix-sept, sont groupés en cinq catégories : administration, communications, commerce, services sociaux, industrie locale ; les services existants dans chaque ville sont recensés et affectés de la valeur 1, 2 ou 3 suivant leur "niveau" ; l'addition de ces valeurs fournit l'indice ou degré de centralité de la ville en question (cf. CHRISTALLER).

Les villes définies par leur degré de centralité le sont aussi par leur type, c'est-à-dire "l'importance de chacune de leurs fonctions relativement aux autres". Là interviennent : 1° la "taille" respective des services et le nombre de personnes qui les utilisent, dans la plupart des cas d'ailleurs, étant donné l'état de la documentation, les auteurs n'ont pu en avoir qu'une idée en se rapportant au "niveau" des services. 2° l'activité qui à l'intérieur des classes (I-II-III-IV-V) de villes caractérise plus particulièrement chacune d'elles, soit administration, communications, commerce, services sociaux, industrie et énergie, mines.

On constate que le nombre d'activités d'une ville varie dans le même sens que sa centralité.

On constate aussi que le nombre d'habitants d'une ville correspond approximativement à sa centralité.

Par contre la part ("ratio") de services par habitant n'est pas constante suivant les régions, et les centres ne sont pas également accessibles de toutes les parties des régions correspondantes (cf. BOESCH).

On arrive ici, après un classement systématique des villes, à leur confrontation avec l'espace qu'elles commandent en examinant d'abord le "standard" de services par régions, soit l'addition des indices de toutes les villes d'une région donnée. On juge alors des déséquilibres régionaux.

Les centres de chaque classe sont localisés et les zones d'influence des centres principaux ("major" classes I et II) identifiées en jugeant de l'accessibilité des centres à partir des différentes zones du district environnant chaque centre principal ; les problèmes de circulation routière saisonnière jouent ici un rôle extrêmement important. Les centres secondaires ("intermediate" et "minor") sont plus inégalement distribués que les centres principaux ; 15 des 22 centres de la classe III se trouvent dans l'Ashanti central, la région de la Volta au nord de Ho, sur le littoral et dans le nord (Upper région) ; plus de la moitié de la population est plus proche d'un centre principal que d'un centre de classe III, le centre principal assumant alors les fonctions du centre de classe III dont le rôle spécifique et le rôle éventuel de relais disparaissent.

Le réseau de communications, voies ferrées pour les centres principaux, réseau routier pour les centres de classe IV et V en cours de croissance, est le facteur essentiel de fixation et d'importance des centres de

services. La localisation des centres politiques traditionnels joue aussi son rôle. Notre analyse succincte et partielle de cette étude des villes au Ghana cherche à mettre en valeur les processus systématiques d'analyse du réseau urbain ghanéen. Effectivement les auteurs hiérarchisent les villes en cinq classes et nuancent cette hiérarchie en replaçant les villes dans leur cadre régional et en faisant appel à leurs facteurs de développement. Cette démarche est extrêmement intéressante en vue d'une planification des centres urbains et de l'implantation des équipements. Mais elle donne une image statique et non dynamique du réseau urbain. Elle permet de mesurer la capacité de fonctionnement mais pas l'utilisation effective des services. Elle tient encore trop du recensement. Il faut faire appel à d'autres méthodes de recherche par l'intermédiaire d'exemples.

II - LES CENTRES SECONDAIRES

"Dans ce domaine (démographique) le centre secondaire apparaît bien comme l'indispensable relais de la ville avec la brousse" (5).

"Les centres secondaires sont les relais essentiels du réseau de diffusion de nouvelles, dont les chauffeurs des grandes compagnies de transport sont les éléments dynamiques" (6)

Les villes petites et moyennes de l'intérieur ont joué un rôle de relais dans les migrations vers les centres côtiers (7).

C'est donc un type de ville défini par sa taille, 2 à 5000 habitants, et par sa place au niveau le plus bas de la hiérarchie urbaine - à moins que l'on ne considère les centres ou bourgs ruraux comme partie intégrante de la hiérarchie administrative et commerciale - exactement à la charnière du monde urbain et du monde rural qui joue essentiellement le rôle de relais.

L'exemple de Kinkala, centre secondaire du Congo-Brazzaville, étudié par A. AUGER, est intéressant de ce point de vue. En plein coeur de la région d'approvisionnement en produits vivriers de Brazzaville, à 80 km de la capitale, trop proche donc d'un pôle d'attraction important, et mal desservi par un réseau routier de qualité inégale, il ne joue pas le rôle de "plaque tournante" dans une région productrice et exportatrice ; le centre de Kinkala a surtout un rôle de relais. Chef-lieu du département du Pool, Kinkala nécessite un personnel administratif nombreux. Relais

administratif, Kinkala devient de ce fait relais sur le plan démographique et social. Le secteur tertiaire suffit à donner à l'agglomération, malgré sa petite taille (3500 hab.) des caractéristiques urbaines : revenus plus élevés qu'à la campagne, femmes sans activité professionnelle ou employées dans le secteur tertiaire.

La population employée dans le secteur tertiaire est en grande partie d'origine étrangère à la région. Elle a des comportements différents de ceux des groupes locaux ; ce brassage ethnique est typiquement urbain lui aussi.

La population actuelle est due pour 50% en moyenne à l'immigration. Ce mouvement, plus important lors de la construction de la voie ferrée (1934-1939) en bordure de laquelle se trouve Kinkala, et les cinq années suivantes, comporte encore de nombreux ruraux dont les enfants envoyés à l'école et les femmes rejoignant leur mari. Ce mouvement est plus ou moins équilibré par l'émigration de jeunes adultes à Brazzaville. Par contre les vieux citadins, brazzavillois temporaires, chômeurs surtout (27% des immigrés en 1964) qui s'installent à Kinkala, sont certainement trop évolués pour regagner ensuite un milieu rural.

L'exemple de Kinkala permet de mesurer des mouvements de population et de les expliquer dans un contexte donné. Les études régionales et plus générales, pour le Centre Oubangui, la région de Bouaké, le Sénégal que nous avons signalées, permettent aussi de définir des centres, "secondaires" ou "semi-urbains" jouant un rôle privilégié dans les mouvements de population. Ils grandissent en partie grâce à une population d'origine rurale. Mais ce mécanisme n'entraîne pas systématiquement dans les mêmes proportions le passage de la population des petits centres dans les grands centres urbains.

En fait nous avons abordé avec la définition de l'agglomération-relais type, les mouvements de population, ceux qui caractérisent le mieux les centres secondaires. Car les circuits de commercialisation, les hiérarchies administratives et de services comportent d'autres niveaux qu'une articulation entre milieu purement rural et milieu purement urbain. Il faudrait recenser alors pour un certain nombre de circuits les types d'intermédiaires. On constaterait que pour un produit donné et un itinéraire donné les intermédiaires et les relais varient beaucoup. Il faudrait compléter les études de centres urbains, études ponctuelles dans l'espace, par des études de courants de trafic, reliant ces points dans l'espace.

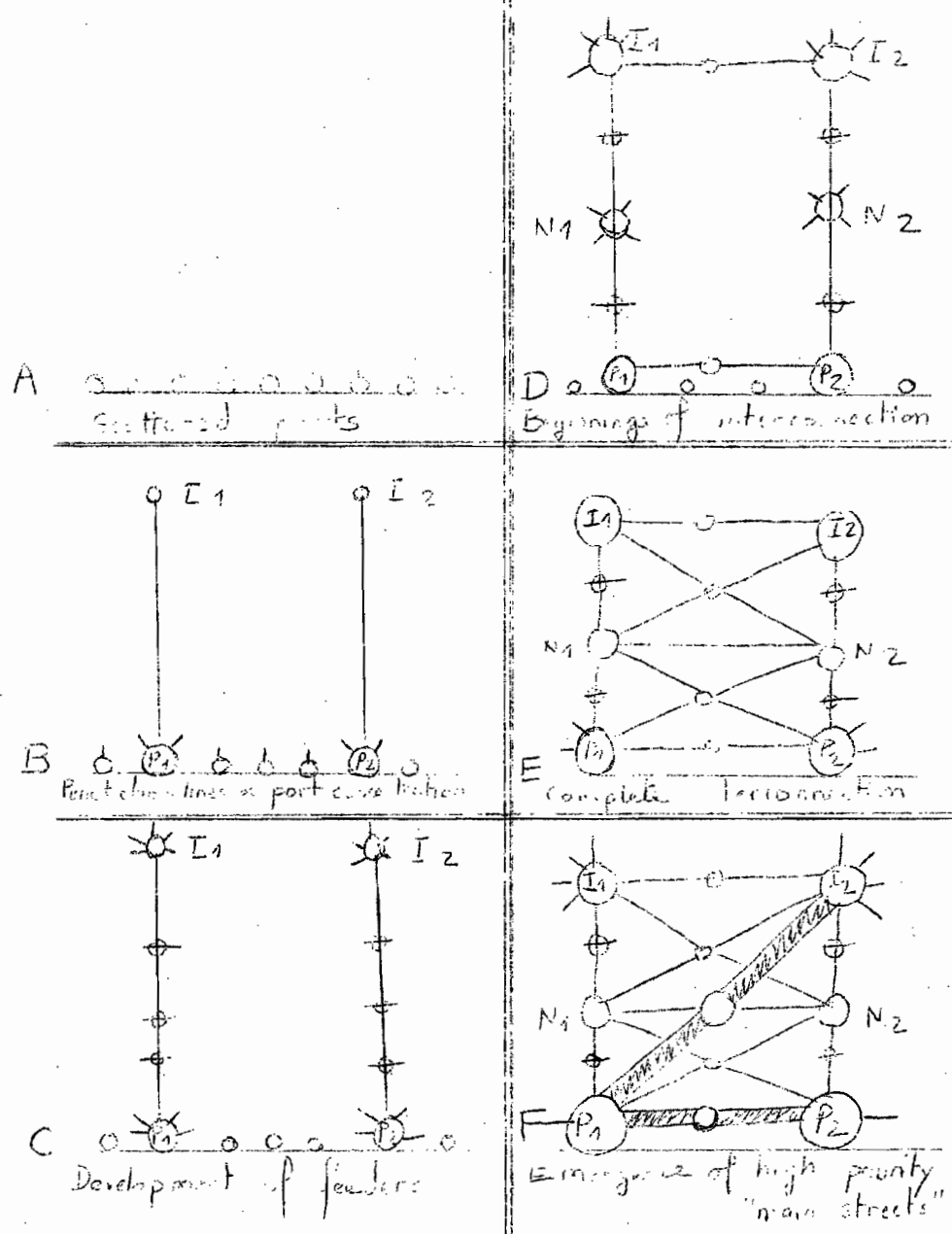
Exemples de relais dans les circuits de commercialisation.

Aux circuits de commercialisation correspondent des itinéraires. En effet des régions de production aux régions de consommation les biens sont acheminés par la route, la voie ferrée, fluviale ou maritime, ils constituent des courants de trafic plus ou moins importants suivant les parties des itinéraires/schématique utilisés ; considérons par exemple l'itinéraire suivi par un produit agricole exporté : un réseau capillaire jusqu'à des points de traite, des axes secondaires de ces points de traite jusqu'à un tronc commun qui aboutit au port d'exportation ; il est évident que la production répartie en petites quantités sur le réseau capillaire et les axes secondaires forme un courant de trafic important sur le tronc commun.

L'infrastructure des moyens de transport constitue un réseau hiérarchisé de voies secondaires et principales ; certaines articulations au moins de ce réseau, les points de collecte et d'éclatement, constituent des relais. Et l'analyse d'un réseau de transports permet peut-être de définir des relais.

Une équipe de chercheurs américains (8) a exposé un modèle de développement chronologique des transports dans les pays sous-développés (voir croquis page suivante) les transports s'organisent d'abord à partir de petits ports également répartis sur la côte (croquis A). Puis des axes de pénétration sont tracés perpendiculairement au littoral à partir de certains de ces ports (P1 et P2) jusqu'à des centres commerciaux (I1 et I2) les autres ports déclinent et disparaissent (croquis B) ; au 3ème stade de l'évolution des articulations intermédiaires apparaissent entre les ports et les agglomérations terminales (croquis C). Au 4ème stade les petits ports continuent à disparaître des liaisons latérales (P1-P2 et I1-I2) se créent ; des articulations (N1 et N2) prennent de l'importance sur les axes de pénétration (croquis D). Le 5ème stade correspond à la grande complexité de structure, s'ajoutent aux liaisons déjà existantes une liaison entre N1 et N2 et des liaisons diagonales (N1-I2 et N1-P2 ; N2-I1 et N2-P1) mais les petits ports ont complètement disparu (croquis E) Au stade final de l'évolution tous les niveaux d'articulations continuent à fonctionner, mais des itinéraires et des agglomérations prédominent.

Ce modèle de développement des transports a été appliqué par les mêmes chercheurs au Ghana et au Nigéria. La réalité correspond bien à la théorie en raison du découpage des territoires nationaux perpendiculairement au littoral et en raison (du postulat de base) de l'économie colo-



(diopsis: Taaffe, Morflet Coll
 in Geogr. Rev LIII /4/pt. 1163)

nialiste. Les agglomérations des types P - I et N constituent des relais hiérarchisés par l'infrastructure des transports.

Il faudrait encore expliquer à l'aide de données chiffrées la correspondance entre l'infrastructure et le fonctionnement des transports par les exemples donnés.

CONCLUSION

Nous avons donc déterminé, suivant les exemples choisis et les fonctions des centres urbains, des types de relais entre villes et campagnes.

1°/ les relais constitués par une hiérarchie administrative et de services ; elle n'est pas toujours fonctionnelle.

2°/ les relais constitués par les centres urbains secondaires comportant le minimum de caractéristiques pour se différencier des bourgs ruraux, donc charnières type entre milieu urbain et milieu rural, à fonction administrative et commerciale, à rôle d'étape dans les migrations, mais ne s'intégrant à un réseau de relais hiérarchisé.

3°/ les relais apparaissant dans les courants de trafic.

Toutes les agglomérations à fonction de relais n'entrent pas dans les catégories que nous avons définies. Les méthodes et les observations que nous avons exposées ne suffisent pas, respectivement ou conjointement, à définir tous les types de relais entre villes et campagnes. Elles peuvent servir de base à l'analyse du réseau urbain d'une région ; elles doivent être complétées par des observations sur le contexte de chaque cas particulier.

BIBLIOGRAPHIE

- (1) - P. PELISSIER : Exposé aux élèves géographes de l'ORSTOM. 26/4/1965. Les villes au Sénégal, leurs rapports avec les campagnes.
- (2) - Enquête de la région de Bouaké - effectuée pour le Service de la Statistique de Côte d'Ivoire en 1964 (en cours de publication), Rapports de J.P. TROUCHAUD et de LE CHAU
- (3) - Voir l'article et les tableaux de LE CHAU dans le Bulletin de Liaison n° 3 janvier 1966

- (4) - D. GROVE et L. HUSZAR - The towns of Ghana - The role of service centres in regional planning (Planning Research Studies - n° 2 - Ghana Univ. Press - Accra 1964 - 98 p.)
 - (5) - A. AUGER : Kinkala centre urbain secondaire (dactylo - ORSTOM - Brazzaville déc. 1965)
 - (6) - INSEE - Coopération - Formation et caractères des centres secondaires dans le Centre-Oubangui (Paris - déc. 1960)
 - (7) P. MERCIER : L'urbanisation au Sénégal (in "Afrika im Wandel seiner Gesellschaftsformen" édité par W. FROHLICH - Brill - Leyde - 1964)
 - (8) - E.J. TAAFFE, R.L. MORRILL et P.R. GOULD : Transport expansion in underdeveloped countries : a comparative analysis.
(in "geographical Review" - New York - vol LIII/n°4/cot. 1963 : p; 501 à 529 - cartes.)
-