Les marchés, facteurs et témoins de l'urbanisation

René de MAXIMY

Géographe ORSTOM. Dépt. D. UR 403
213, rue La Fayette, 75010 Paris

RÉSUMÉ

Dans les villes d'Afrique intertropicale, les marchés sont des équipements nécessaires, on pourrait presque dire « naturels », des quartiers. Les urbanistes ne les oublient jamais. Cependant si des quartiers se développaient hors des réglementations, chose banale, on peut être assuré que bientôt un marché serait créé. Il s'ensuit, dans tous les cas de figure, une structuration de l'espace. La cartographie des marchés et des rues commerçantes permet de mettre en évidence une véritable ossature de la ville étudiée. Une telle cartographie aide considérablement les urbanistes à comprendre les problèmes d'organisation de la ville : la démarche mérite donc une certaine attention.

MOTS-CLÉS : Marchés — Petites activités de la rue — Organisation de l'espace urbain — Cartographie.

ABSTRACT

Markets, the determinants and proofs of urbanization

For the tropical Africa towns, markets are necessary installations. Town-planners must not forget them. But, outlawed quarters appear and grow, because they are citizen's social and urban stamps. So, mapping and drawing of the networks of markets and commercial streets show and explain the town's spacial structure, especially emphasizing the backbone of the town. They are good and analytical methods for town-planners.

KEY WORDS : Markets — Small-scale street activities — Town planning — Mapping.

Voir la ville, comprendre sur quelle ossature spatiale elle s'articule, déterminer les éléments révélateurs de cette ossature, sont des nécessités pour les urbanistes soucieux non pas de proposer un plan d'aménagement urbain, un plan d'occupation du sol, passe-partout, mais des projets d'urbanisme adapté. Une longue pratique de plusieurs grandes villes d'Afrique et une étude approfondie de leurs modes de croissance et de fonctionnement m'ont permis de constater le rôle qu'ont les marchés dans la structuration des espaces urbanisés. Si l'on considère leur implantation selon une certaine approche cartographique et en mettant en évidence également les axes d'activités, c'est bien une image significative de la ville qui apparaît.

RÉFLEXION SUR UN CONSTAT

Certes celui qui vient pour la première fois dans une ville en saisit le mouvement de prime abord et aussi des ensembles construits, quartiers homogènes ou rues bordées d'immeubles jointifs. Mais sa vision se construit en discontinu. Sans guide et sans points en belvédère assurant un regard panoramique, il est probable que sa connaissance de la ville comme de l'urbanisation qu'elle a subie restera parcellisée, faite d'impressions et de monuments-symboles. Les marchés seront des éléments de cette vision première, mais comme des lieux de vie, sans qu'une cohésion s'établisse entre eux, les rues porteuses d'activités et l'organisation de l'espace construit ou aménagé.

Il faut dépasser l'impressionnisme des images. Alors on doit se demander si malgré l'apparence les marchés sont des équipements significatifs, ou si mieux vaut chercher d'autres révélateurs de la structuration de l'espace urbanisé. Une réflexion sur un constat s'impose avant d'en débattre.

Dans les grandes cités des pays suréquipés les marchés furent très longtemps des lieux très animés et des points structurants de l'espace urbain. Cependant à l'époque de l'abondance, de la longue conservation, des transports aisés, des centres commerciaux — autre forme de marché — et des grandes surfaces, ils ont perdu beaucoup de leur puissance appelante. Malgré une mutation économique accélérée, il n'en est pas de même pour les marchés des grandes cités de l'Afrique intertropicale. En effet, en ces pays, des équipements collectifs de première importance ce sont indubitablement les marchés qui sont les mieux reçus, les mieux connus, les plus pratiqués par les citadins. Expressions commerciales et culturelles bien intégrées aux mentalités des urbains dès avant leur venue — ou celle de leurs ascendants — dans la ville, ils favorisent leur intégration citadine et les stratégies collectives ou individuelles d'appropriation de l'usage de l'espace urbanisé. Les commerçants et artisans savent bien cela, c'est pourquoi ils cherchent à obtenir des emplacements : boutiques, échoppes, ateliers, sur les marchés ou en leur périphérie, augmentant de ce fait l'attraction de ces équipements et la rente foncière dont profitent les rues et sous-quartiers proches.

C'est pourquoi il est pertinent d'étudier le phénomène urbanistique des marchés, de leur fonctionnement, de leur hiérarchie et de leurs interrelations. Je prendrai comme exemples les cas de Kinshasa, Yaoundé et Douala, sur lesquels il existe une cartographie intéressante (1).

L'IMPLANTATION DES MARCHÉS

Marc PAIN (2), et je suis d'accord avec lui, classe les pôles urbains d'activités de Kinshasa selon leur localisation non pas dans le site, mais par rapport à l'ensemble de la ville. Il distingue les pôles centrés « sur un marché principal », « sur un carrefour », « sur une position périphérique ». Ainsi il privilégie tantôt un équipement, tantôt le fonctionnement urbain, tantôt l'extension de l'espace construit. De ces pôles, les uns sont le résultat d'un urbanisme volontaire décidé avant l'occupation du site (ville coloniale généralement), les autres sont issus d'une nécessité fonctionnelle perçue après occupation plus ou moins autorisée de l'espace (ville post-coloniale généralement). Quelles que soient les causes de leur création ou de leur apparition on observe que le marché y joue toujours un rôle de structuration de première importance. Dans le cas d'une urbanisation dirigée c'est l'un des équipements fondamentaux du pôle prévu, centre ou subcentre. S'il s'agit d'une structuration après occupation de l'espace par un habitat autogénéré,

autorisé ou non, le marché apparaît comme *le premier* équipement collectivement souhaité, réclamé aux autorités municipales qui ne peuvent qu'acquiescer à la demande ou entériner le fait accompli. On peut le qualifier d'équipement « naturel », car c'est un produit de la « nature » des relations qu'entretiennent les urbains avec leur milieu citadin, leur région nourricière et leur environnement socio-culturel. Il a aussi, et dans tous les cas, un rôle fondateur : la vie de quartier, l'animation de la rue, le sentiment d'appartenance à un espace citadin, lui doivent une très forte part de leur vitalité. Cependant cette relation socio-spatiale entre les citadins, le quartier et le marché, est nécessairement dialectique, c'est dire que ces acteurs et ces équipements se renforcent mutuellement.

Ainsi dans les villes d'Afrique intertropicale le marché semble bien être un des éléments-clefs de la polarisation de l'espace si bien qu'on pourrait presque considérer que la classification des pôles structurants proposée pour Kinshasa s'applique également, pour toute ville d'Afrique intertropicale, à une classification des marchés. Il y aurait ainsi des marchés situés en un pôle d'urbanisation, d'autres installés sur des carrefours, d'autres encore en périphérie des villes, en des lieux de contact. Cette classification est féconde mais insuffisante, car elle masque une réalité dynamique bien spécifique du fonctionnement de la ville et du rôle de ses marchés.

Elle est féconde, et il est vrai que les marchés, lorsque leur installation procède du pouvoir urbain, profitent souvent des places publiques et des carrefours, lieux de convergence de voies, ou bien des grands boulevards et des larges avenues, lieux de passage et de chalandise. Il est tout aussi vrai qu'ils suivent de très près les implantations de l'habitat, autorisé ou non et souvent précaire, sur les franges pionnières de l'urbanisation. Ils s'établissent pratiquement toujours en des lieux de contact, plus particulièrement à l'articulation des quartiers de fonction et de fréquentation différentes, ou aux entrées de ville, endroits éminemment favorables aux relations entre producteurs vivriers venus des villages environnants, transporteurs qui parcourent le pays et citadins consommateurs, mais aussi producteurs d'objets manufacturés (industrie ou artisanat), revendeurs ou prestataires de services. Les gares routières sont d'ailleurs généralement proches. Ce choix d'implantation est un fait usuel, historiquement bien établi, qui se perpétue en s'adaptant aux structures de production et de consommation, aux modes de vie, de chaque type de société (3). Les marchés sont des témoins de la croissance urbaine.

Elle est insuffisante, car dans les villes il n'y a pas que des marchés de première grandeur (« grands marchés », selon la terminologie usitée dans les villes d'Afrique), mais aussi, distribués le long des axes de trafic ou au centre de quartier, des marchés secondaires ou très spécialisés, qui ne fonctionnent que l'après-midi par exemple, ou ne vendent qu'un type de produits : marché du bois, ou marché des légumes de première main frais débarqués de brousse. Autour de ceux-ci gravitent également les tout petits groupements de quelques étals, rarement plus d'une dizaine, qui se dispersent davantage dans les quartiers où ils fonctionnent le soir à la lueur de quinquets (Kinshasa, Douala, Yaoundé, mais aussi Nairobi ou Luanda). L'aire d'influence d'un grand marché est balisée par ces relais qui agissent aussi comme relais du grand marché central, et le temps est ponctué par les types de marchés qui selon les heures entrent en fonction ou se ferment.

REPRÉSENTATION DE LA DISTRIBUTION DES MARCHÉS

Lors de notre analyse cartographique de Kinshasa, M. PAIN a également dessiné une carte des marchés et de leur distribution dans le site, il s'agit d'un type de carte classiquement élaborée par les urbanistes lorsqu'ils étudient le rôle d'un

quelconque équipement (4). Elle montre assez bien l'accessibilité des grands marchés, la satellisation des petits marchés, les carences d'équipements, les axes majeurs de cheminement, les zones de convergence des mouvements de circulation. Mise en relation avec la carte d'organisation urbaine (atlas de Kinshasa, planche 39), elle s'éclaire des informations que fournit cette dernière. On saisit parfaitement là que si les marchés peuvent spontanément apparaître et se développer, ce n'est jamais le hasard, une opportunité, qui commande leur distribution, leurs interrelations, leur hiérarchie, et aussi que leur fonction est urbanisante (sens multiple : créatrice d'animation, génératrice de durcissement des constructions, provocatrice d'équipements d'infrastructure).

Ainsi les « grands marchés » sont généralement implantés à la suite d'une décision municipale. Ils constituent des équipements impérativement nécessaires, dont l'usage est fondamentalement populaire, moral (ancré dans les mœurs) et vital (rôle d'alimentation vivrière). Leur emplacement n'est jamais fortuit : ils ne sont pas là parce qu'il y avait heureusement un espace disponible. Lorsqu'on recherche les circonstances de leur création, ou bien il apparaît que dès la construction de la partie de la ville qu'ils desservent ils ont été prévus et alors ils participent délibérément à la structure de l'espace urbain ; ou bien très vite, avant que l'extension urbaine n'ait saturé le site des quartiers qu'ils desservent, ils sont installés sous la pression des nouveaux citadins de ces quartiers. Des équipements urbains ce sont les seuls dont la nécessité n'est jamais vraiment contestée ou différée. Aucun responsable d'une ville d'Afrique, aucun citadin, ne mettent en doute le rôle de ces marchés, aucun n'ignore qu'il s'agit d'un élément spatial et fonctionnel de la société dans laquelle il vit. Aussi les rues qui y mènent, ou plus justement qui en partent, sont bordées de boutiques, ateliers, échoppes, lieux de rencontre et de services. Car à partir de chaque grand marché pris comme centre rayonnant le phénomène se manifeste et s'amplifie au fil des ans, jusqu'à une situation d'équilibre significative d'un seuil structurel d'urbanisation. Ces activités sont d'autant plus vives que le marché est fréquenté (phénomène complémentaire de centralité). Elles sont généralement d'un bon rapport et on connaît des petites boutiques aux apparences médiocres (boutiques « bamiléké » ou « ewondo » proches du Grand Marché de Yaoundé) dont les gérants déclarent payer (en 1980) plus d'un million de francs CFA par mois de location, patente et charges diverses, sans tenir compte du personnel employé. Il s'ensuit que, dans la mesure où leur situation foncière l'autorise (existence d'un titre foncier, implantation conforme aux règlements d'urbanisme) les constructions le long de ces rues font l'objet d'investissements conséquents et le quartier, du moins le long de ces axes, se durcit. En certains quartiers populaires caractérisés par la précarité visible de l'habitat, ce durcissement s'impose vigoureusement, formant une sorte de figure laniérée, tentaculaire, très saisissable en vue plongeante sur la ville ou en vue cavalière, qui donne une consistance urbaine très matérialisée au phénomène économique et social du marché. Énoncer cela serait enfoncer une porte ouverte si on en restait à l'image impressionniste, mais il faut bien en saisir les conséquences qui, elles, contraignent l'urbanisme à suivre l'urbanisation lorsqu'il ne l'a pas suscitée. Car ainsi se fonde une structure difficile à modifier sans provoquer un déséquilibre préjudiciable au fonctionnement comme à la vie sociale du quartier, en même temps qu'un désinvestissement considérable que les municipalités hésitent à prendre en charge. L'attitude d'A. FOUDA, maire de Yaoundé de 1960 à sa mort en 1981, a illustré parfaitement tout cela lorsqu'il décida de restructurer et de rénover le quartier de Mokolo. D'abord il fit construire un marché couvert confirmant ainsi la nécessité du maintien de ce marché qui fut bientôt augmenté de structures légères, en bois, abritant les étals, puis plus tard ces structures furent remplacées par des baraques-boutiques en bois. On compte actuellement environ 7 500 points de vente sur ce marché, le plus important et le plus fréquenté de Yaoundé. Or il ne s'agissait pas, au début, d'un grand marché central, mais d'un nécessaire marché aux marges plus ou moins

légalement occupées de la ville coloniale — à l'arrivée de la route de Douala il est vrai —. Autour de ce marché se sont étendus et développés, sans respect des règlements urbains en vigueur, des quartiers populaires autogénérés, peuplés de petites gens et permettant d'excellentes spéculations immobilières et locatives (5), si bien que vingt-cinq ans après ses débuts, et compte tenu de l'extension soutenue de la capitale camerounaise qui en a fait un quartier proche du centre (comparativement) et assez bien intégré par un réseau de voiries relativement carrossables, l'ensemble regroupant les quartiers Mokolo, Briqueterie, Madagascar, Carrière, représente un secteur géographique de la ville qui a acquis une haute valeur foncière. Or les terrains en appartiennent à quelques ayants droit coutumiers, à la mairie et aussi à l'État, c'est pourquoi A. FOUDA eut l'idée de détruire les maisons implantées sur les terrains municipaux, pour les remplacer par des lotissements de maisons d'un certain standing qui pourraient se vendre fort cher. Le but était de réaliser la plus-value apportée à ces terrains par la proximité du marché et la population de consommateurs proches (plus de 150 000 personnes), afin de financer par cette opération la construction de la nouvelle mairie (architecte A. SALOMON) dont le coût fut de deux milliards CFA de 1980. C'est ainsi que quatre hectares furent rasés sur le flanc nord de Mokolo, deux bâtiments seuls ayant été épargnés, dont on saisira toute la signification : une église catholique et une salle de cinéma. Cet exemple un peu développé illustre parfaitement le poids dont pèse à Yaoundé, et dans toutes les villes d'Afrique que je connais, un marché d'importance sur l'évolution de l'urbanisation.

Ces grands marchés sont des centres primaires de distribution, notamment vivriers. Dépendant d'eux, dans leur mouvance, nombre de petits marchés les prolongent, rapprochant vendeurs et marchandises du consommateur. Ils fonctionnent le plus souvent à la tombée du jour, heure où la rue atteint sa plus forte animation vespérale. Ensuite ces petits marchés sont relayés à leur tour par une dispersion de minuscules marchés de la nuit commençante et de l'instant. Car certains ne durent que le temps du retour des travailleurs : aux arrêts de bus par exemple, ou à la sortie du quartier administratif. Ces minuscules marchés assurent la distribution des produits de première nécessité, c'est pourquoi ils s'installent chaque soir quasiment sous les pas de leur clientèle. L'ensemble de ces strates traduit une hiérarchie, des degrés de légitimité. Il permet aussi d'estimer les aires de chalandise des grands marchés, aires d'influence peut-on dire aussi bien.

SIGNIFICATION SOCIALE ET FONCTIONNELLE DES MARCHÉS

Les marchés peuvent apparaître et prospérer en dehors des décisions municipales, comme on l'a signalé. Ils sont alors tolérés, maintenus, puis reconnus. Leur distribution a une signification sociale et fonctionnelle. Elle a aussi une signification urbaine qu'il s'agit de définir et d'évaluer. C'est pourquoi on a parlé de « seuil structurel d'urbanisation », de « degré de légitimité » et d'« aire de chalandise ». Ce langage ne se veut pas qu'imagé, il tend à traduire une appréhension du fait urbain qui passe par le phénomène spatial de l'implantation des marchés.

En effet la vente en plein air sur des espaces réservés et aménagés (marchés), en des points stratégiques pour des vendeurs (carrefours, passages obligés, lieux de concentration d'activités économiques), est la forme la plus usuelle, la plus « naturelle », d'activité marchande manifestée dans les quartiers des villes d'Afrique occupés par des populations à revenus limités et à genre de vie qui procède de leur culture traditionnelle. Il y a donc là une totale adéquation entre l'équipement et le besoin : on peut dire que le nombre de points de vente, leur hiérarchie, leur distribution et leur rythme d'activité journalier sont étroitement

ajustés à la demande des utilisateurs. Si un point de vente nouveau apparaît, à une heure déterminée de la journée, en un point précis de la ville, c'est que la demande augmente à proportion, ou qu'un point de vente identique a disparu et doit être remplacé. Un tel équilibre est structurel, il ne peut être modifié que par changement profond d'une partie ou du tout de l'ensemble : modification de consommation, densification de peuplement d'un quartier et augmentation du volume des objets consommés, autre type de vente, etc. Cet équilibre impose par voie de conséquence l'implantation des points de vente et leur emprise spatiale, légale ou non, si bien qu'il y a toujours justification, « légitimité », de ces points de vente. Les graduations de cette légitimité relèvent de la reconnaissance, officielle ou pas, du droit de vendre sur la rue, elles se fondent sur une fiscalité (patente, droits) tout à fait nécessaire pour que la municipalité assure sa part des contrats de fonctionnement de la ville (maintenance du mobilier urbain, entretien des infrastructures, police et propreté, etc.). Ainsi on peut considérer qu'une activité foraine est « légitime » car elle participe à l'équilibre socio-économique élémentaire des quartiers sis dans l'aire de chalandise de tel ou tel grand marché, que le forain ait ou non acquitté une redevance de marché ; mais on peut aussi avancer qu'elle n'est légitime que si le forain a rempli les conditions fiscales réglementaires d'exercice qu'impose la municipalité. Il y a deux sortes de légitimité, celle qui est justifiée par la dynamique urbaine et celle qui est entérinée par le pouvoir urbain, c'est ce que j'appelle des degrés de légitimité.

L'aire de chalandise existe, c'est l'usage de l'ensemble des activités foraines liées à un marché de première grandeur qui la détermine. Cette aire est singularisée par les implantations de points de vente qui la matérialisent et par la fréquentation de ces points de vente. On peut naturellement les étudier, mais il semble qu'une connaissance précise des implantations, de leur importance relative, des localisations d'autres points de vente non forains (construits), suffise pour déterminer cette aire de chalandise, la physionomie qu'elle prend et sa signification urbanistique. C'est donc à cela qu'il faut maintenant s'attarder.

EXPRESSION SPATIALE DES MARCHÉS ET LEUR SIGNIFICATION URBANISTIQUE

On peut qualifier un marché par les produits qui y sont commercialisés, pas sa pratique, par son aire de chalandise, etc. Tous ces aspects sont utiles à la compréhension de son existence et de son fonctionnement ; il en est tenu compte nécessairement. Mais on peut également aborder cette question par le truchement de la représentation cartographique, et utiliser celle-ci comme un moyen de connaissance rapide et objectif favorisant une réflexion intelligente. Une classification fondée sur le nombre de points de vente foraine, leur localisation, le dénombrement des points fixes, construits, d'activité, et sur le rôle des axes de circulation, suffit alors. Car la cartographie de ces quelques observations directes permet d'obtenir des figures très expressives, d'interprétation aisée. C'est de cette manière que nous avons procédé pour cartographier Kinshasa, Yaoundé et Douala qui vont nous servir d'objets démonstratifs.

Chaque marché est caractérisé par le nombre de points de vente occupés le jour de l'enquête (jour ouvrable) et, ainsi déterminé, reporté sur un fond de plan de la ville (à une échelle maniable) à son emplacement exact symbolisé par un cercle proportionnel à son importance. On obtient ainsi une distribution et une hiérarchie des marchés, en même temps qu'une bonne image de leur dispersion ou de leur concentration (6). Ces marchés étant, ou non, reliés entre eux par des axes de circulation, on singularise ces axes par un trait proportionnel à l'importance de chaque marché, obtenant ainsi un ou plusieurs systèmes apparents dont il faut

vérifier le bien-fondé avant d'en induire des informations sur le fonctionnement de la ville étudiée. C'est le décompte des activités visibles de la rue, leur classement par importance selon le matériel utilisé, les équipements installés, le nombre d'actifs qu'elles emploient, etc., et leur cartographie le long des voies porteuses, qui permettent de saisir un schéma matérialisé et probable de ce fonctionnement. On a de cette manière reporté les activités selon une représentation linéaire simple, où 2 ou 4 activités (selon leur importance) par 100 mètres de voie sont traduites par un trait d'une certaine épaisseur. La superposition de ces deux séries de dessins, traduisant deux sortes d'informations fréquemment symbiotiques, indique alors nettement les convergences et permet de visualiser des systèmes existants ou en passe d'apparaître. Ainsi la structuration de l'espace urbain par les marchés se manifeste comme une évidence.

ANALYSE DES EXEMPLES RETENUS

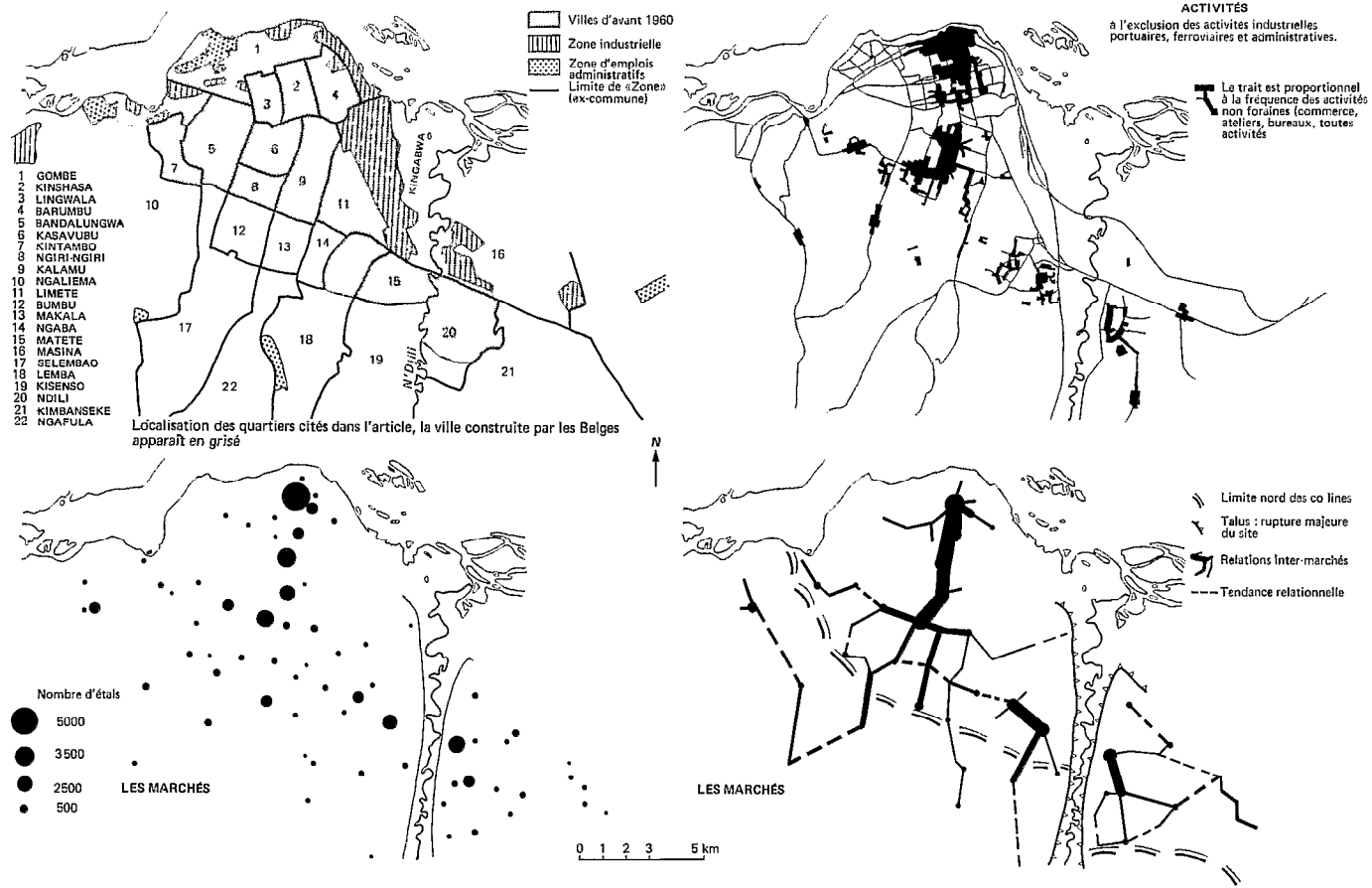
Lorsqu'en 1969, avec B. COCHET, architecte-urbaniste, nous avons étudié l'agglomération de Ndjili, cité-satellite construite par les Belges en 1953-1955 à une dizaine de kilomètres du centre des affaires de Léopoldville, au-delà de la rivière de la N'Djili dont la vallée provoque une coupure très marquée dans le site urbanisé de l'actuelle Kinshasa, nous nous sommes intéressés de près aux marchés, à leur spécificité, leur répartition et leur rythme. C'est ainsi que nous avons constaté que les urbanistes belges avaient fort bien intégré cet équipement dans leur projet et leur réalisation d'urbanisation. Chaque marché avait généré son encerclement par des boutiques le prolongeant et l'ancrant en quelque sorte dans les rues adjacentes par des tronçons de rue commerçants et bordés d'échoppes et de boutiques, ou bien envahis dans le jour par des étals de fortune. Ainsi, et par suite des activités pratiquées, ces tronçons de rue étaient devenus des espaces générateurs d'une rente de situation évidente. Ce phénomène a eu deux conséquences urbanistiques : un durcissement du tissu urbain, une spécificité économique entraînante qui a provoqué, nécessairement, un renchérissement foncier des espaces sensibles riverains.

Cependant soucieux d'aménager, nous nous étions arrêtés à l'analyse de la desserte de l'espace urbain par les marchés, donc à leur distribution spatiale et à leur accessibilité. Aussi l'image que nous en avions donnée était celle des manques et reflétait fort bien la densité d'occupation des espaces résidentiels (clients des marchés). Le front pionnier de la ville notamment se marquait par ces manques.

En 1973-1974 Marc PAIN reprit cette approche et la perfectionna en y introduisant le nombre de points de vente de chaque marché et une amorce de structuration de l'espace par la représentation graphique des axes de liaison les plus évidents : liaisons automobiles et liaisons piétonnes. Il fit cette analyse graphique pour l'ensemble de la ville. L'image devenait, dès lors, très significative et explicative, ce qui permit d'établir l'intéressante classification dont j'ai parlé au début de cette réflexion.

Mais il fallait aller encore plus loin pour rendre cette approche parfaitement opératoire. En effet la question qui demeurait posée et non éclairée était de savoir si l'ensemble des marchés constituait des réseaux et des systèmes cohérents et si ceux-ci structuraient (ou non) l'espace urbanisé.

C'est pourquoi en 1975, à partir des mêmes informations, j'ai proposé une image symbolique faisant apparaître des systèmes. Il fut évident alors qu'à Kinshasa plusieurs ensembles pouvaient être proposés. La densification de l'espace urbanisé et le renforcement des réseaux viaires primaires, bitumés le plus souvent, laissaient supposer que certains de ces réseaux tendaient à s'organiser en des entités plus vastes mais de même nature. Ce n'était de prime abord qu'un jeu



Pl. 1. — Kinshasa 1975 : marchés et axes porteurs de nombreuses activités visibles de la rue

Extraits du Trav. et Doc. ORSTOM nº 176 : «Kinshasa ville en suspens...»

d'images, le dessin orientant l'image dans le sens des hypothèses faites. Il fallait donc vérifier si la vraisemblance sous-tendant ces hypothèses était finalement vraie. C'est alors qu'en 1980 (7) j'ai complété les deux schémas de la répartition des marchés et de leurs liaisons (organisationnelles?) par des images cartographiées de la voirie et de l'implantation des activités visibles de la rue. Celles-ci se conjuguaient avec l'animation de la rue pour renforcer l'appropriation de l'usage de l'espace urbain par les citadins s'y activant, et de ce fait modifiaient la perception, donc la valeur attractive (rente et convivialité), de cet espace.

Ces dessins (Pl. 1, 2, 3), traduisant des informations ciblées et quantifiées, confirmèrent la valeur de l'hypothèse initiale : les marchés se répartissaient bien dans la ville selon une hiérarchie significative et apparaissaient comme les éléments clefs et les articulations de systèmes d'équipement structurant l'espace urbain.

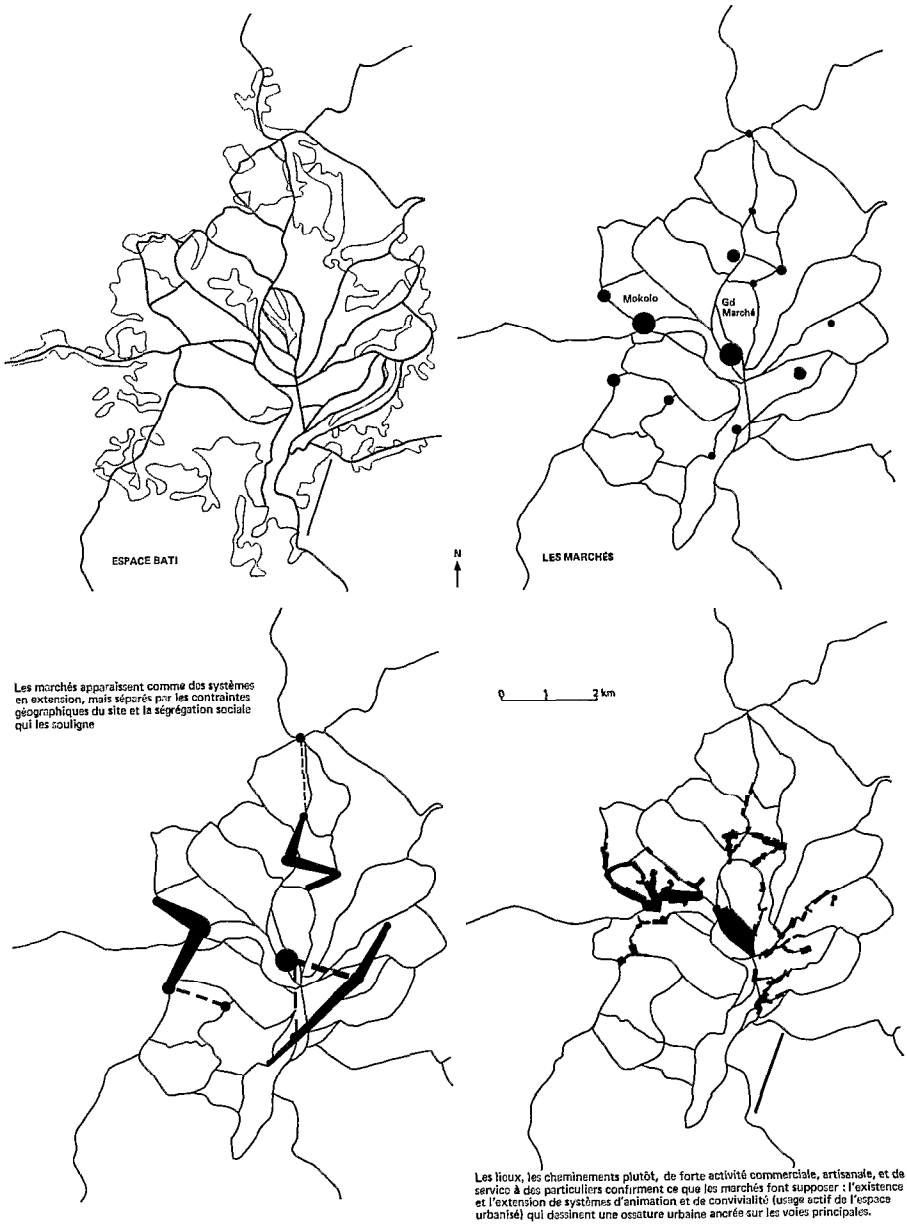
Cela paraissait très opératoire. La question qui se pose désormais est de savoir si les échanges intermarchés confortent cette vision, ou si ces systèmes n'ont d'importance que dans l'ossature de l'espace urbain, la structuration mécanique de cet espace. En d'autres termes le dessin proposé révèle-t-il seulement la charpente de l'espace urbain, ou aussi son fonctionnement global?

Ma connaissance de la ville m'impose de répondre de manière nuancée. En effet indiscutablement, et je le répète, les marchés génèrent d'autres activités d'accompagnement qui renforcent leur attractivité et enclenchent une spirale d'interactions animatrices de la ville et source de rentes de situation. En outre à partir des grands marchés fonctionnant comme des lieux d'entrepôt et de commerce de gros, s'organise un courant de denrées diffusant vers les petits marchés de l'après-midi et les micro-marchés du soir et de la nuit commençante. En même temps que les produits se divisent jusqu'à l'unité en se diffusant, ils se transforment au moins pour les produits alimentaires. Chaque marché commande ainsi à une zone d'influence dont il constitue le point central. Les interférences de zones innervent totalement les parties les plus urbanisées de l'espace. De ce fait les aires centrales, en plus du grand marché qu'elles abritent, profitent des marchés sis en leur périphérie, comme des autres équipements, et en même temps dynamisent les marchés dont elles profitent. Mais simultanément les marchés de première grandeur sont à l'aboutissement de réseaux beaucoup plus étendus puisqu'ils sont achalandés chacun différemment — à tout le moins en denrées périssables — selon l'origine des produits mis en vente : légumes, fruits, bois d'œuvre, charbon de bois et bois de chauffage, etc., soit par la périphérie urbaine maraîchère quand elle existe, soit par les villages de l'arrière pays.

C'est pourquoi on peut dire qu'à Yaoundé par exemple le marché de Mokolo domine toute la partie nord-ouest de la ville et plusieurs autres marchés d'importance. Il se fait surtout sentir sur un périmètre englobant l'ensemble des quartiers populaires, généralement «spontanés», c'est-à-dire illégalement lotis, qui se sont appuyés sur le premier et le plus célèbre d'entre eux : la Briqueterie. La position des petits marchés de l'aube, ou aux quinquets du début de la nuit, en balisent les limites extrêmes. N'importe quel citadin de ces quartiers le sait de par la pratique qu'il en a : «ministère soya» de la Briqueterie. Mais aussi sa zone d'influence s'étend jusqu'à Nkométou, village maraîcher situé à vingt-cinq kilomètres de là (et pour les produits des montagnes de l'Ouest, comme les pommes de terre; ou pour ceux du Nord, comme les oignons; on pourrait parler encore de zone d'influence; mais alors le changement d'échelle devrait être pris en compte pour donner une autre signification aux termes employés).

DU DESSIN CARTOGRAPHIQUE ET DES MARCHÉS

Ainsi donc l'image fournie par la cartographie des marchés et de leurs relations, fabriquée à partir d'observations directes : localisation, quantification,



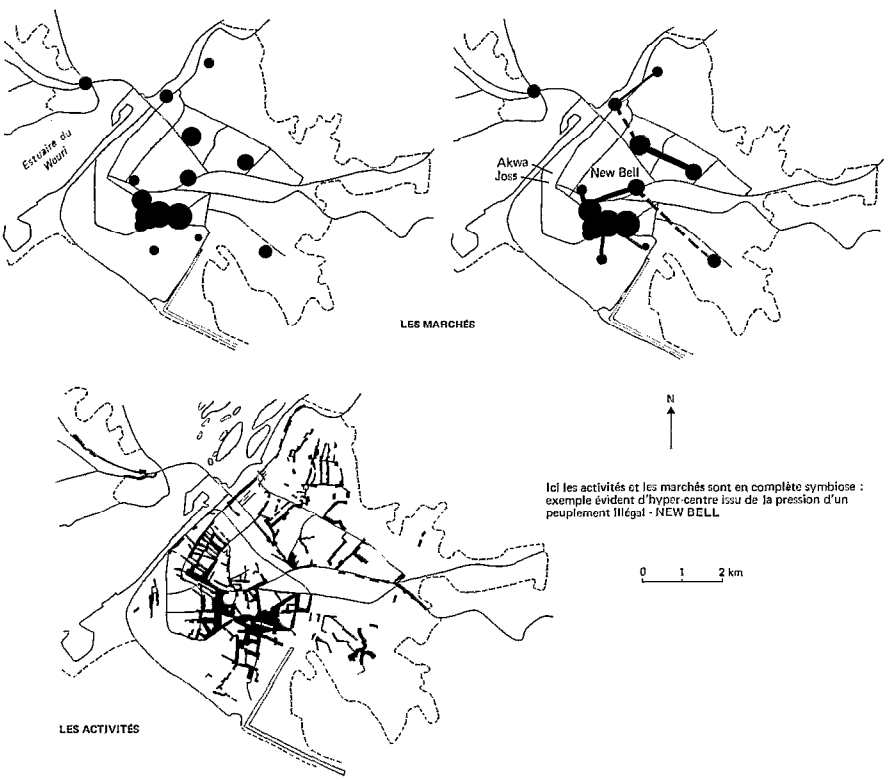
Pl. 2. — Yaoundé 1980 : marchés et axes porteurs de nombreuses activités visibles de la rue

circulation, usage — complétée par des données de recensement — est parlante pour ne pas dire tout à fait didactique. Mais on ne peut se satisfaire de son seul tracé et de la description qu'on en peut faire, il est indispensable d'en tirer des interrogations nouvelles et d'y répondre de manière suffisante, l'esprit de la démarche restant de faire mieux apparaître l'organisation de la ville, son ossature — ce qui s'imposera avec le plus de force et de durée dans l'espace, donc qui pèsera le plus longtemps sur le fonctionnement de la ville — et l'appropriation de son usage.

Au premier regard sur cette image proposée on voit immédiatement les systèmes et les ruptures, les séparations entre les systèmes. On saisit également les probables renforcements et extensions de certains réseaux, l'isolement de certains points d'activité mercuriale. En outre sous la convergence des informations cartographiées se dessinent en creux (manques et ruptures) les contraintes du site.

Mais pourquoi tout cela? Pourquoi ci, pourquoi ça? L'obsession du chercheur. Une obsession qui est promesse de réponses et de jubilation pour avoir expliqué (dé-plié) ce qui restait enveloppé, sous d'autres apparences pas nécessairement saisissables.

Il est généralement aisé d'expliquer par l'histoire de chaque ville, c'est-à-dire par sa croissance et par l'usage diachronique qui est fait de chaque point de son espace, l'existence des réseaux et des systèmes les mieux assis. Par exemple on comprend bien comment, à Kinshasa, la ville construite par les Belges, partie



Pl. 3. — Douala 1982 : marchés et axes porteurs de nombreuses activités visibles de la rue

« européenne » et partie « africaine » des cités indigènes, du « Belge », a généré à terme un seul système, malgré un découpage spatial d'apartheid : c'est le remplissage et la conquête post-indépendante des espaces protégés qui en sont l'explication. Et la dynamique de ce processus d'invasion (squatting, extension) permet d'assurer qu'à terme l'ensemble Matete-Lemba se rattachera au système reliant le grand marché aux premières extensions sud de la ville.

De même la vallée de la N'Djili suffit à expliquer qu'un deuxième système se développe de plus en plus, selon le même processus, dans la plaine qui s'étend à l'Est de la N'Djili. Le rôle du site a son poids.

Il est plus difficile d'expliquer certains isolats, si ce n'est par l'excentrage d'un quartier récent (Kingabwa) ou par l'absence d'une voirie liant les équipements entre eux (intégration aux parties centrales de la ville de l'espace urbain en extension). On retrouve, là encore, les processus de conquête de l'espace.

La même analyse, renforcée par le « fait tribal », peut se faire pour Yaoundé et Douala où de semblables dessins ont été exécutés. A Yaoundé particulièrement on « voit » que le réseau des lignes de crête est explicatif du partage de l'espace. Dès lors on comprend comment Mokolo s'est nourri de l'extension de la ville sur des espaces non cadastrés laissés aux occupants sans titre, que ce marché nourrit à son tour en toute justice. On saisit parfaitement l'espace « naturel » de ce très grand marché et la constitution du réseau qu'il commande.

Ainsi en est-il de Douala. Mais à Douala, encore plus qu'ailleurs, la conjugaison des informations sur les marchés et les axes d'activités les plus animés, permet également de définir le vrai centre « naturel » convivial, affectif, populaire, de la ville; centre qui se démarque très clairement du centre administratif, « plateau » de Joss, et du centre des affaires, « plateau » d'Akwa. L'histoire de la ville permet, certes, de saisir les causes et les raisons d'une telle situation, mais ce qui est digne d'intérêt c'est de voir cela apparaître par le simple truchement d'un dessin de géographe. Dans chaque cas l'histoire est détentrice d'une clef (d'un trousseau de clefs !) de lecture. Mais aussi, et beaucoup plus rapidement, le dessin permet de bien saisir sur quelles dorsales se charpentent ces villes d'Afrique intertropicale. Dès qu'il est élaboré sans autres soucis que de représenter d'une autre façon des chiffres et autres informations collectées, il devient révélateur d'une réalité structurelle urbaine.

Ce qui précède tend à affirmer que par la seule observation des marchés et des espaces commerciaux linéaires qu'ils sécrètent ou qu'ils suscitent on peut avoir une bonne compréhension de l'organisation spatiale des villes de cette région du monde. Ce qui ne signifie pas qu'on peut en saisir clairement le fonctionnement économique d'ensemble, cette connaissance se fondant sur d'autres données et relevant d'autres types d'analyses.

En pratique, des urbanistes qui voudraient assurer un fonctionnement rationnel — efficace en termes de gestion — d'une ville d'Afrique, doivent s'assurer d'une bonne distribution des réseaux primaires, notamment de voirie, ce que font les ingénieurs qui dominent la profession; mais aussi, bien localiser et hiérarchiser les marchés autorisés, assurer les droits fonciers le long des axes les desservant, et tolérer, par une réglementation intelligente, la diffusion des points de vente foraine qui constituent autant de micromarchés de l'après-midi, du soir et du début de la nuit. Le climat autorise un usage de la rue jusqu'à des heures tardives, cette donnée doit absolument être intériorisée par les urbanistes qui prétendent régenter la vie des villes d'Afrique.

Notes

(1) R. DE MAXIMY : Études des activités du quartier de New Bell, Douala. Document interne de la Cellule d'Urbanisme, DUH/MINUH, Yaoundé 1978. B. MOUGOUE, carte des activités, Douala. Yaoundé 1982. B. MOUGOUE, R. DE MAXIMY : carte des activités, Yaoundé 1980.

(2) M. PAIN : Atlas de Kinshasa, pl. 39 : Organisation urbaine et commentaires.

(3) Ainsi les villes mésopotamiennes ou chinoises, les cités médiévales d'Europe, les villes maghrébines ou d'Arabie, de Méditerranée ou sahariennes, que ce soit pour des raisons d'espace de sécurité, ou par des arguments religieux, contenaient les marchés, kans, souks ou bazars à l'extérieur ou en bordure de leur enceinte. Et les grandes métropoles des pays suréquipés décentralisent leurs halles lorsque établies autrefois à l'entrée de la ville, elles se retrouvent actuellement en position centrale par suite de la croissance urbaine : cas de Rungis.

(4) B. COCHET, R. DE MAXIMY : Plan particulier de l'agglomération de Ndjili, S.M.U.H., Paris, 1969.

(5) Voir R. DE MAXIMY : « Les forces à l'œuvre », *in* revue *Projet* nº 162, fév. 1982.

(6) Dans les cas étudiés n'ont été retenus comme marchés que ceux qui étaient fixes, réguliers, recensés comme tels par la municipalité.

(7) R. DE MAXIMY : « Kinshasa, ville en suspens », ORSTOM 1984. Travaux et Documents nº 176.