

celle suivie jusqu'ici dans la plupart des cas. Et d'abord, inventorier en France, les détenteurs de savoir-faire professionnels capables de valoriser, dans la pratique, une connaissance de base dispensée à des générations d'étudiants étrangers. La formation magistrale doit être vitalisée par l'apport des milieux professionnels, trop souvent tenus à l'écart des programmes de formation.

Un des moyens qu'encourage habituellement une coopération bi ou multilatérale est le jumelage (au sens générique du terme) d'institutions analogues au Nord et au Sud (commune à commune, région à région, bureau d'étude public à bureau d'étude public...). Les tâches sont comparables, plus faciles à identifier. Un langage commun est rapidement trouvé. La transmission des savoir-faire se fait à l'occasion de projets concrets ; et surtout la formation perd de son caractère unilatéral pour se placer sur le terrain des échanges. Ce type d'action ne concerne pas seulement les rapports Nord-Sud, mais aussi les pays du Sud entre eux. Les expériences de ces dernières années dans ces domaines sont concluantes à cet égard.

La mise en œuvre d'une telle démarche suppose également de redéfinir une politique (et des moyens) de la formation professionnelle d'étrangers en France (ou par la France). Il faut arriver à transformer la pratique des stages d'observation en stage d'action sur des projets concrets, avec implication personnelle du stagiaire dans des opérations dont il soit responsable. Peut-être faut-il aussi envisager que la France aide à monter des opérations Sud-Sud, en jouant la carte de la démultiplication des savoir-faire.

Enfin, c'est tout le rôle pédagogique de l'assistance technique qui est à redécouvrir avec les formations sur projet. Ancrer un projet de développement dans la réalité nationale pose la difficile question du relais à faire prendre par les responsables du pays. A l'heure où le ministère des relations extérieures (coopération et développement) affirme vouloir en finir avec la coopération de substitution, il n'est pas inutile de s'interroger sur le parti qu'on pourrait tirer, sans engagement financier supplémentaire, d'une utilisation plus sélective et plus efficace des moyens humains importants que la France consacre au développement. Il est vrai que cela pose, au second degré, le problème de la formation pédagogique des coopérants.

Rappelons qu'il ne s'agit ici que d'esquisser, sur un thème ancien, quelques variations sur la manière de poser les questions. Le souhait de l'auteur est que s'amorce sur cet enjeu important un débat dont « *Cités Africaines* » pourrait fournir le support ■

SOKODE (TOGO) : UN PLAN D'URBANISME CONTESTÉ

Jean-Claude BARBIER

On lira dans ce qui suit la critique du plan d'urbanisme de Sokodé (Togo) et la réponse du bureau d'études mis en cause.

A près de 350 km au nord de Lomé, Sokodé a longtemps fait figure de capitale régionale pour le nord du Togo. Cette agglomération, qui reste la seconde ville du pays avec 50.000 habitants, a connu un taux d'accroissement annuel de l'ordre de 3,5 % entre les deux derniers recensements, 1970 et 1981. Son périmètre habité est d'ores et déjà très vaste et des lotissements « spontanés » continuent à se multiplier à la périphérie. Un plan directeur d'urbanisme s'avère de toute évidence nécessaire.

En mars 1968, le SMUH et le BCEOM présentent un plan directeur de Sokodé. L'accent est mis sur la voirie, les équipements à prévoir et les zones à réserver. Mais on ne descend pas au niveau de la voirie, de la trame des lotissements.

Le 20 décembre 1978, un contrat, signé par le Président de la République togolaise sur proposition de la direction générale de l'urbanisme et de l'habitat, confie à un bureau d'études italien, Technosynesis, la réalisation de plans directeurs de sept villes du Togo, dont Sokodé.

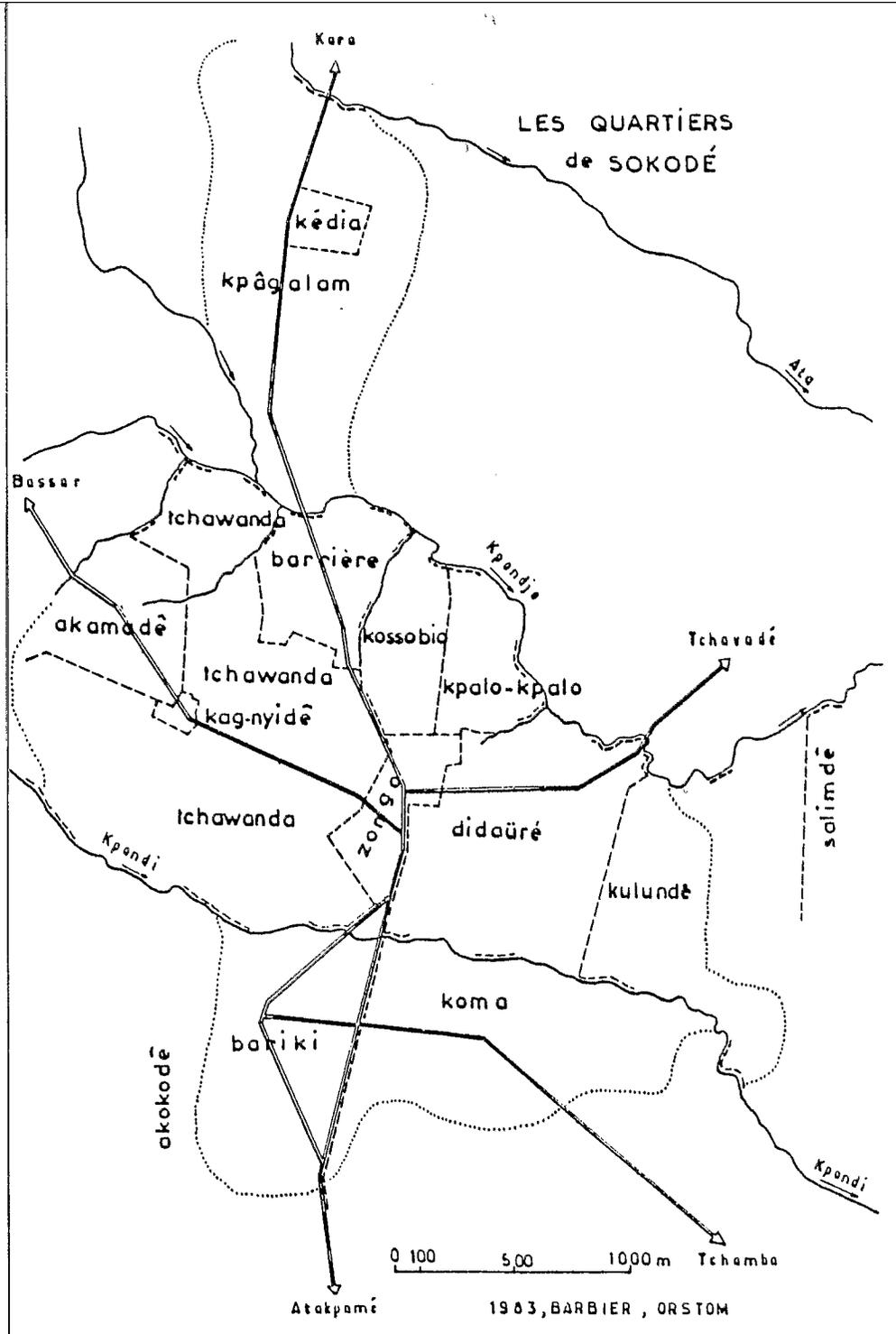
C'est ce plan de Sokodé qui fait ici l'objet de la présentation critique.

O.R.S.T.O.M. Fonds Documentaire

N° : 17. 799 ex 1

Cote : B

- 5 JUIL. 1985



Croissance et expansion de la ville

Technosynesis prévoit le doublement de la population de la cité d'ici la fin de ce siècle en se basant sur une poursuite du rythme migratoire tel qu'il a été calculé durant la période 1970-1979.

Dans une première alternative, le bureau d'études italien propose une extension vers l'est, au-delà de Kulundé, « dans une zone qui présente des caractéristiques orographiques favorables à une éventuelle urbanisation », de part et d'autre du Kpandi, jusqu'aux abords du village de Katambara. Technosynesis reprend en cela les propositions du premier plan directeur de la ville élaboré en mars 1968 par le SMUH et le BCEOM. Mais cette alternative est abandonnée sans que le rapport de Technosynesis en donne les raisons.

Le schéma adopté préfère une croissance moins étirée en longueur et de direction plus diversifiée (à l'est de Kulundé, au sud de Koma et à l'ouest d'Akamadé) correspondant d'ailleurs aux zones d'expansion spontanée. Il s'agit donc là d'une simple organisation de nouveaux quartiers déjà investis par l'habitat, en y densifiant les constructions et en y mettant les équipements socio-culturels et administratifs qui y manquent. Kpâgalam fait partie de ces quartiers. Outre cet aménagement de la périphérie de la cité, le plan directeur prévoit l'implantation d'une véritable ville nouvelle à l'est de Kpâgalam, à l'emplacement actuel de l'aérodrome, dont la capacité d'accueil serait de 20.000 habitants.

On peut s'étonner de cette dernière proposition qui comporte plusieurs obstacles.

— Elle oblige au transfert de l'aérodrome de Sokodé,

dont la reconstruction s'avère fort hypothétique.

— Le « rattachement » de la nouvelle ville à la cité implique la construction de ponts sur la rivière Kpondjo, suffisamment encaissée à cet endroit pour exiger des ouvrages importants. Deux nouveaux ponts, s'ajoutant à celui de la route de Tchavadé, sont ainsi proposés. La partie septentrionale de cette zone d'expansion, s'étendant au-delà de l'Ata, n'en exige pas moins, quant à elle, la construction de six ponts.

— Nulle part n'est mentionné le conflit foncier entre Didaïré et Tchavadé, au nord du Kpondjo et à l'ouest de la route de Tchavadé (précisément dans la partie méridionale de la zone d'expansion proposée), qui jusqu'à présent « gèle » la vente des terrains en ces lieux.

— Enfin, on peut s'interroger sur la dynamique sociale de ce nouveau quartier, à l'écart du centre de la cité, dépourvu d'un noyau traditionnel, séparé de Kpâgalam par le *no man's land* d'une ligne de crête où le plan directeur exclut en principe toute nouvelle construction, dépendant de la réalisation de ponts dont le financement devra être national vu la faiblesse des budgets des collectivités locales.

Le choix effectué par Technosynthesis contredit par ailleurs les longues analyses qu'il a effectuées par simulation à partir des données climatiques. La zone de l'aérodrome a l'avantage d'être à l'abri des vents d'ouest et donc plus sèche, mais, entourée à l'ouest et au nord de hauteurs, elle s'avère trop peu ventée. Elle ne fait pas partie des « micro-climats habitables disponibles », ni des « micro-climats habitables toute l'année ». Bref, elle est absente de la carte localisant les « zones ventées toutes saisons », contrairement à l'interfluve entre le Kpandji et le Kpondjo, à l'est de Kulundê, qui, lui, s'y trouve. Tout se passe, dans ce cas, comme si les contraintes naturelles, bien qu'étudiées en long et en large, étaient mises de côté lors de l'élaboration du plan d'urbanisme...

Les voies de communication

• Une voie de contournement

Dans la première alternative envisagée d'expansion urbaine vers Katambara, le plan directeur prévoyait un axe contournant l'agglomération vers l'est en passant par ce village. Cette première alternative n'ayant pas été retenue, c'est finalement un contournement vers l'ouest qui est présenté.

Il convient ici de rappeler que la prospérité de Sokodé est liée en partie à sa fonction routière. Les poids lourds s'y arrêtent dans leur montée vers le nord et vice-versa. Il en est de même pour ceux qui desservent Bassar et sa région. Court-circuiter l'agglomération par une importante voie de contournement est-ce, dans ces conditions, une bonne politique économique ?

Cette question nous renvoie à l'aménagement des axes internes en vue de faciliter la traversée de la ville par les poids lourds, évitant ainsi la nécessité d'une voie de contournement.

• Les axes de détournement

Il s'agit de dévier le trafic des poids lourds qui empruntent, jusqu'à présent, les seuls axes bitumés de la ville : la route « internationale » et la route de Bassar. Ayant tout misé sur une voie extérieure de contournement, Technosynthesis ne prévoit pas la circulation des poids lourds au sein de l'agglomération. Tout reste donc à élaborer sur cette question. On peut noter qu'il s'agit là d'un net recul par rapport au plan de 1968 qui, lui, prévoyait deux axes de détournement à l'entrée sud de la ville, de part et d'autre de la route internationale : l'un devait rejoindre le boulevard circulaire, l'autre contourner vers l'ouest la colline administrative pour atteindre la route de Bassar. Il serait souhaitable de repartir sur ces bases de 1968 et d'étudier concrètement la trajectoire de ces deux voies.

Par contre, pour la circulation des véhicules légers, Technosynthesis avance une proposition intéressante qui consisterait à dédoubler la route internationale dans sa partie la plus étroite, à savoir entre la place de l'Indépendance et le Kpondjo.

Mais le dédoublement de la route internationale, dans sa traversée du centre-ville, doit-il entraîner *ipso facto* celui des lignes de ponts ? Le plan directeur fait manifestement preuve d'irréalisme en multipliant les ponts à peu de distance les uns des autres, sans tenir compte des possibilités budgétaires du Togo. Les parallèles ne peuvent-elles pas se rejoindre avant la traversée du Kpondjo ? Il en est de même pour la traversée de l'Ata, plus au nord. On ne comprend pas d'ailleurs la proposition de Technosynthesis d'étendre la ville au-delà de l'Ata, alors que le relief ne le permet pas : pas moins de sept nouveaux ponts sont proposés pour la mise en valeur d'un espace somme toute très réduit !

Enfin, on peut se demander s'il est nécessaire de dédoubler la route internationale au niveau de Kpâgalam alors que la voie dispose là d'une emprise suffisante.

• Les boulevards circulaires

Le plan directeur de 1968 prévoyait un boulevard circulaire partant de la route de Bassar, traversant la partie septentrionale du quartier de Tchawanda, puis Barrière, Kpalo-Kpalo, pour aboutir à Koma, grâce à un pont sur le Kpondjo. La commune de Sokodé mit à exécution ce projet et fit procéder aux destructions des maisons qui se situaient sur la trajectoire définie par le plan. Contrairement à ce qu'avance le rapport de Technosynthesis, ce bou-

levard est loin d'être terminé ! Ce n'est pour l'instant qu'une piste que l'érosion commence à détériorer sérieusement et qui n'est pas prête à être opérationnelle.

En outre, le tracé du boulevard circulaire reste à définir puisque le pont de Koma n'a pas pu être construit à l'emplacement qui avait été prévu par le plan de 1968, les auteurs de ce plan n'ayant pas pris la précaution d'examiner au préalable l'état de solidité des rives. Bref, les travaux publics de Sokodé ont dû modifier cet emplacement et le pont ne se trouve plus dans la perspective directe du boulevard. Ceci n'est somme toute pas très gênant et il suffirait de rejoindre la perspective fixée dès la sortie du pont ; mais Technosynthesis a voulu maintenir la forme parfaitement circulaire du boulevard, ce qui fait passer celui-ci d'abord sur des maisons, ensuite sur l'école de Didauré, puis entre, d'une part, l'école Arabe et le cinéma Impérial et, d'autre part, le stade. On ne peut choisir mieux pour une voie à grande circulation que des poids lourds emprunteront ! La courbe d'un boulevard circulaire, esthétique sur une carte, ne risque-t-elle pas alors de s'avérer meurtrière sur le terrain ?

Bien que ce boulevard soit loin d'être achevé, Technosynthesis propose une seconde ceinture distante de 350 m au niveau de Tchawanda et de Barrière et de moins d'un kilomètre pour la traversée de Kulundê. Cette distance se réduit même à 150 m, de part et d'autre du Kpondjo, au nord de Kossobio. On peut légitimement s'interroger, là aussi, sur la nécessité d'un second boulevard aussi proche du premier. Est-ce l'application, par mimétisme, d'un modèle occidental où la ligne des boulevards épouse souvent les rives d'un fleuve ?

• La trame de la voirie

Le plan directeur présente une trame géométrique qui se veut sans nul doute rationnelle, mais le dessin au bureau est une chose et la réalité sur le terrain une autre.

En regardant attentivement l'espace bâti représenté en filigrane sous le plan directeur, on constate que les nouvelles rues, toutes parfaitement rectilignes, passent allègrement sur de nombreuses constructions ! Aucun effort n'a été fait pour contourner les obstacles existants. Tout se passe comme si les auteurs misaient sur la toute puissance de l'État, sur l'application systématique de mesures d'expropriation au nom de l'utilité publique...

La trame proposée pour la nouvelle ville de 20 000 habitants, sise à l'est de Kpâgalam, est un modèle du genre. Tout ressort d'un placage arbitraire : la route de Tchavadé et carrément effacée, la voirie serpente pour l'esthétisme du dessin mais non pour épouser le relief, des équipements collectifs sont rejetés à l'est sur des terrains très en pente, enfin, la trame proposée traverse l'Ata au moyen de six ponts, pour s'arrêter, 400 mètres plus loin, au pied des collines septentrionales.

A d'autres endroits : au sud de Koma et au sud de la gendarmerie de Kédia, le plan directeur a tout simplement abdiqué, s'abstenant de proposer la trame d'une voirie.

• Le niveau des routes

Technosynthesis présente, avec maintes illustrations, six niveaux de routes ou plutôt des « standing » de routes car l'accent est mis sur les accessoires : pistes cyclables, trottoirs piétons, lampadaires avec éclairage bilatéral, arrêts d'autobus, terre-pleins de séparation des voies, etc... bref, ce qui se fait de mieux en la matière !

En revanche, aucun plan détaillé n'est fourni concernant la canalisation des eaux de ruissellement ; les principaux axes de drainage ne sont pas dégagés ; la lutte contre l'érosion non entreprise.

Là aussi, les experts se sont contentés d'importer des modèles occidentaux parfaitement inadaptés et dont on n'aperçoit pas les possibilités de réalisation.

• Les parkings

Sokodé souffre d'un manque de parkings aménagés. Les poids lourds restreignent la largeur de la route de Bassar en stationnant en amont de la mairie, de part et d'autre de la chaussée ; tandis que les taxis et les cars de voyageurs occupent les abords du Grand Marché dans le plus grand désordre.

Prévoyant la réalisation d'une route de contournement de l'agglomération, le plan directeur a eu tendance à sous-estimer la question des parkings pour les poids lourds : il n'en est pas fait mention d'une façon spécifique.

Sur trois localisations de parking que propose Technosynthesis, deux sont beaucoup trop excentrées. Chauffeurs de poids lourds, de cars et de taxis participent activement à la vie de la cité ; ils ont besoin de manger, de dormir, de vendre et d'acheter ; ils véhiculent avec eux un grand nombre de passagers. Les rejeter à la périphérie, c'est ne pas comprendre le rôle important qu'ils jouent dans l'économie interne de la cité.

Les réserves nécessaires

Les lotissements « anarchiques » tendent à envahir tout l'espace urbain, ne laissant pas de place aux équipements collectifs, montant à l'assaut des collines sans soucis de l'érosion qu'ils y déclenchent, occupant leur crêtes avec un exhibitionnisme qui n'est pas toujours esthétique, etc... Un plan d'urbanisme se doit de poser des garde-fous et c'est ce que tente de faire celui de Sokodé en mettant les vallées en réserve, ainsi que les fortes pentes, et en classant des sites.

• **L'agriculture intra-urbaine**

C'est un des aspects les plus positifs du rapport de Technosynesis de proposer l'aménagement des bas-fonds pour des cultures de maraîchage. On peut notamment envisager le renforcement des berges, au moyen de pierres plates si fréquentes dans les montagnes de la chaîne atakorienne.

La trame de la voirie, dont nous avons déjà dénoncé l'excès de géométrie au détriment des réalités du terrain, efface plusieurs petites vallées (par exemple à Tchawanda et à Akamadé) en contradiction avec ce souhait de développer une agriculture intra-urbaine. Il conviendrait de réhabiliter ces petites vallées où jaillissent de nombreux palmiers, actuellement menacées par des lotissements « anarchiques » qui vont jusqu'à proposer des lots en plein marécage.

Le plan directeur ne concrétise pas toujours les meilleurs principes de ses auteurs, mais l'énoncé de ces principes est déjà, par lui-même, un acte positif. Il en est de même pour la protection de certains sites.

• **Les sites à classer**

La forêt qui s'étale au sud de la ville jusqu'aux abords du village de Tchalo reste classée. Ce principe n'est plus respecté aux abords sud de l'agglomération puisque des établissements scolaires catholiques y sont installés, ainsi que des entrepôts (dépôt de la Brasserie du Bénin et silos de Togograin).

Le même sort semble être réservé au no-mans'land entre Kpâgalam et la ville nouvelle de 20 000 habitants que les auteurs du plan projettent plus à l'est. Ce site correspond à une ligne de crête et il convient effectivement d'y limiter les constructions afin d'éviter l'érosion des sols en pente. Malheureusement le plan arrive trop tard : des maisons profilent déjà leur silhouette sur les sommets, d'autres surgissent. Il en est de même pour la seconde ligne de crête à l'ouest de Kpâgalam qui se trouve également vouée à une fonction résidentielle : les missions chrétiennes y ont investi, ainsi que de hauts fonctionnaires et de riches commerçants. Le plan directeur ne prévoyait rien sur cette seconde ligne de crête...

A l'ouest de la colline administrative, un site historique mérite d'être classé. Il regroupe la montagne d'Uro Lombo, le génie protecteur des gens de Tchawanda, l'ex-champ de tir qui constitue une admirable esplanade bordée de vieux manguiers, le cimetière européen tout proche dont la plus ancienne tombe, marquée d'une stèle en marbre de style gothique, date de la période allemande (1911), ainsi que les rives du Kpandi qui bénéficie, à cet endroit, d'une galerie forestière. Le lieu est paisible, à peu de distance du quartier Tchawanda ; il rayonne de teintes chaudes à chaque soleil couchant, non loin de la fraîcheur du ruisseau.

Un site semblable, lui aussi historique, est à préserver au nord de l'agglomération. Il s'agit de la butte rocheuse nommée Aguwong, du nom du génie protecteur qui y siège en position dominante sur la rive gauche de l'Ata.

Signalons aussi de vieilles maisons dans le quartier de Didaüré, dont les murs portent des motifs géométriques tracés dans l'argile des façades ; également, vieille maison à étage de la période coloniale, tout près du Grand Marché.

• **Une zone industrielle : où et quand ?**

Technosynesis ne reprend pas à son compte la proposition de 1968 d'une zone réservée à l'artisanat, aux abords du Lycée technique. L'artisanat ne se parque pas en effet en un même lieu, mais préfère se répartir dans le tissu urbain, afin d'être proche de la clientèle, et occuper certaines rues commerçantes pour mieux vendre les « spécialités » du pays..

Par contre les entreprises industrielles ont souvent intérêt à être concentrées pour des raisons d'infrastructures. Technosynesis propose une autre localisation que celle qui avait été avancée en 1968, mais en voulant se servir de la forêt classée de Tchalo comme d'un écran protecteur pour la ville, il éloigne considérablement la zone de la ville.

Comment se déplaceront les ouvriers et employés qui y travailleront ? En l'absence de toute étude du terroir de Tchalo, peut-on être sûr que l'agriculture du village ne s'en trouvera pas profondément perturbée ?

Pour l'instant, Sokodé ne dispose d'aucune entreprise industrielle et nulle cheminée d'usine ne la menace. Les « industries légères » mentionnées dans le plan directeur n'en sont pas, puisque ce sont de simples dépôts.

En conclusion

Un plan directeur d'urbanisme, avant d'être la rationalisation d'un espace urbain, doit constituer un outil au service de l'intervention des pouvoirs publics en leur permettant d'agir à long terme par la réserve des terrains nécessaires, de répartir les équipements selon les besoins des populations, d'éviter aussi les faux pas. Force est de constater que le projet présenté par Technosynesis multiplie les obstacles par occultation de ce qui existe déjà sur le terrain, par sous-estimation des investissements préconisés, enfin par méconnaissance de la ville. Le plan fait fi de ce qui existe déjà ; nous en avons donné maints exemples. Il ne tient manifestement pas compte des possibilités financières tant des collectivités locales que du budget national : qui financera la pléthore des ponts prévus et le « standing » des voies majeures ? Enfin, il pêche par une grave méconnaissance de la ville. Par ailleurs l'absence de toute carte foncière ne facilite pas son application.

Ce plan, qui se présente sous la forme d'un beau dessin géométrique aux couleurs vives, n'a malheureusement pas été suffisamment articulé aux réalités concrètes du terrain. Il s'ensuit que son application directe risque de poser plus de problèmes qu'il n'en résoudra. Il est loin d'être opérationnel sous sa forme actuelle. Tout au plus peut-on en retenir quelques propositions partielles, à développer dans un plan directeur mieux adapté.

On ne peut qu'être frappé par un tel décalage entre un plan directeur et la réalité physique et sociale qu'il est censé ordonner. On peut y déceler, sur un plan moral, un certain cynisme vis-à-vis d'une opinion africaine qui n'a pas toujours les moyens de s'exprimer et d'interlocuteurs qu'on espère manipuler aisément. La présentation richement colorée des cartes, l'abondance des illustrations, la collaboration d'un sociologue à l'équipe chargée de ces plans d'urbanisme, ne réussissent pas à combler l'absence de connaissance de base de villes concernées. Elles ne sauraient convaincre et la méthode d'élaboration de ces plans se trouve directement mise en cause. Mais au-delà de ces questions d'ordre professionnel, on peut y percevoir une idéologie qui fait appel, d'une part, à l'autoritarisme de l'État pour imposer de nouveaux tracés de voie impliquant la destruction de nombreuses maisons (ou ne cherche pas à limiter au maximum les opérations « bulldozer » en repérant les obstacles sur le terrain), d'autre part, à promouvoir un transfert direct de technologie qui ne peut qu'accentuer la dépendance des pays concernés, ceux-ci n'ayant pas les moyens de réaliser à eux-seuls des programmes comportant des voies de haut standing et la construction de multiples ouvrages d'art ■

Réponse de Technosynesis

Abbiamo letto lo studio del sociologo M. J.C. Barbier sul nostro piano d'urbanismo della città di Sokodé.

Non ci pare il caso di rispondere nel merito delle accuse fatte da M. Barbier perchè esse ci paiono dimostrare una lettura molto superficiale e parziale del nostro studio. Se M. Barbier voleva un « Plan Bulldozer » dai bei colori contro cui scagliarsi, ha scelto, crediamo, proprio l'esempio meno adatto.

Tre soli punti ci pare necessario sottolineare, comunque.

1) Technosynesis non ha mai lavorato in Europa, in progetti d'urbanistica, quindi non ha

modelli Europei da esportare.

2) Il nostro approccio « strutturale » al nodo delle motivazioni reali (economiche) di un certo sviluppo anziché di un altro è del tutto ignorato da M. Barbier.

3) L'approccio antropologico-culturale al problema urbanistico, che Technosynesis ha tracciato per prima grazie alle intuizioni di G. Cantalamessa, ha già fatto una certa « scuola » nella storia della pianificazione del Terzo Mondo.

Pare che M. Barbier non l'abbia letto : o forse l'eterna contrapposizione culturale tra sociologi e antropologi gliene ha impedito la comprensione.

TUNISIA : THE JANUARY SYNDROME ONE YEAR LATER

M. Settembrini

One year after the « bread revolt » which broke out in Tunis in January 1984, has the Tunisian political class really learned to consider the urban poor ? M. Settembrini (a pseudonym) has some doubts about this.

Januaries do not tend to be happy in Tunisia. Although this statement admittedly explains little, the themes of January, 1984's events — which took the form of a true popular insurrection — clearly recur on Black Thursday (January 26, 1978) and in the Gafsa coup (January, 1980), which rudely revealed some of the cleavages in Tunisian society that threaten its equilibrium.

Because the Tunisian political class has interpreted these events in terms of a narrow view of its own society, it has not been able to draw the correct conclusions. Thus the considerable error in estimating the economical and social impact of the decision to suppress wheat products (bread, semolina, noodles) subsidy, which ensured the basic nutrition of the underprivileged classes.

The suppression of this subsidy resulted in the activation of a number of the cleavages which break up Tunisian society. This process was visible behind in the insurrection itself.

In the first place, the bread revolt brought to light the existence of a segment of society which modernization has victimized and which exists side by side with another segment which has profited in a number of ways from this same modernization. The revolt's meaning was : a significant portion of the population was incapable of dealing financially with the doubling of the price of bread, despite the growth rates claimed by the Tunisian government in the 1960's.

Another point is made clear through such popular movements. This concerns the youth/adult cleavage : the

CITÉS AFRICAINES AFRICAN CITIES



N°2 janvier - mars 1985

FRANCE 50 F - zone CFA 2.500

B17.797 → B17.812 ed1