

La croissance urbaine en Afrique noire et à ^{Natp} ~~Natp~~ ^{co} ~~co~~ ^{LAURE}
CEGET-CNRS, ORSTOM Tolence 25 Sept. 2 oct. 1970

Communication au
Colloque de Bordeaux
Octobre 1970

Y. MARGUERAT
Centre ORSTOM DE YAOUNDE.

Réflexions provisoires sur
la décadence des villes secondaires
au Cameroun.

L'aspect le plus important, le plus voyant des problèmes urbains de l'Afrique Noire contemporaine est bien sûr le phénomène général de la croissance des villes, de leur bond en avant démographique et économique... Cette progression particulièrement spectaculaire dans les grands centres (deux ou trois métropoles au plus par pays), marque également les villes secondaires, au Cameroun comme ailleurs.

Pourtant il semble que derrière la grimpée du volume des populations urbanisées et des chiffres d'affaires, un autre phénomène est discernable : celui du déclin - relatif ou absolu - des centres secondaires en tant que pôles régionaux. C'est à dire que l'embryon de réseau urbain qui s'était progressivement constitué tend plus à se dissoudre qu'à s'affermir.

Il y a bien sûr, rappelons-le, de nombreux cas de villes mortes ou mourantes parmi les anciennes capitales royales, qui comptaient plusieurs dizaines de milliers d'habitants du temps de leur splendeur, quand les visitèrent les explorateurs du siècle dernier : ainsi Doulo puis Mora chez les Mandara, Goulfey, Logone-Birni, chez les Kotoko, qui ne se relevèrent jamais de leur mise à sac par Rabah, Rey-Bouba, Kalfou, Mindif, Kontcha, Banyo, Tibati, naguère capitales de puissants lamidats foubé, Gambé, oppidum des Tikar.... Une seule en fait a survécu : Fouban, restée capitale des Bamoun, grosse agglomération aux activités essentiellement rurales.

Mentionnons également ces centres morts-nés que furent nombre des premiers comptoirs européens (Rio del Rey, Grand-Batanga, Campo), rapidement distancés puis écrasés, par les ports les plus importants. Ce ne sont plus que de médiocres villages où quelques vestiges délabrés de l'époque héroïque gardent un parfum d'histoire ancienne.

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

N° : 18.388

Cote B

57 OCT. 1985

B18.388

Il y a aussi des villes nées de la colonisation et grandies avec elle qui ont été durement frappées par la disparition de leur principale raison de développement : carrefour de communications ou fonctions administratives. Ainsi Yabassi, tête de navigation sur le Wouri à 50 km en amont de Douala, connut une période florissante à la fin du siècle dernier, quand s'y organisaient les caravanes de porteurs pénétrant à l'intérieur des terres nouvellement découvertes. Mais la percée des routes et chemins de fer du Mungo vers le pays Bamiléké et du Sud vers le Centre devaient condamner irrémédiablement cette voie au tracé particulièrement difficile, dans des contrées peu peuplées et débouchant dans l'angle mort entre les riches régions de l'Ouest et du Centre. Aujourd'hui Yabassi, chef-lieu d'un département vidé par un exode rural massif vers Douala, dresse encore le long du Wouri une façade de bâtiments en dur ou en tôles, oeuvre des anciennes compagnies commerciales (Deutsche Kolonial Gesellschaft, John Holt ...), mais ce ne sont que des ruines d'où toute vie s'est retirée, sauf le samedi, quand le marché hebdomadaire, qui s'y tient^{encore}, y ramène fugitivement le grouillement bariolé qui dût être celui de ses beaux jours. Cas fort semblable : Eséka, longtemps terminus du chemin de fer du Centre, ruiné par la prolongation de celui-ci jusqu'à Yaoundé.

Exemple tout récent, Mamfé, jadis principal point de contact entre le Cameroun sous tutelle anglaise et la Nigéria, aujourd'hui cul-de-sac à la frontière du chaos biafrais.

Doumé

De même, principal poste de l'Est à l'époque allemande, comme en témoigne encore son imposante forteresse, ne survit plus que grâce à son évêché.

Durant la décennie écoulée, Dschang et Batouri ont perdu leurs fonctions de capitale régionale au profit de Bafoussam et de Bertoua, dans le même temps que leur département était démembré, d'où un arrêt brutal de leur développement : l'activité urbaine s'essouffle, la croissance^{se} ralentit puis plafonne; les dernières fonctions à compétence régionale qui leur restaient leur sont enlevés l'une après l'autre : ainsi Dschang va-t-elle perdre en octobre 70 sa Cour d'Appel au profit de Bafoussam. Ces anciennes capitales, malgré la beauté de leur site, la magnificence de leur ordonnancement, le nombre de leurs cons-

tructions en dur, retombent ainsi au niveau de la moyenne des préfectures de brousse.

Mais à côté de ces cas spectaculaires de déclin absolu, les autres centres secondaires sont également frappés par une décadence discrète, masquée par la poursuite du gonflement démographique, par le développement continu des activités commerciales et le renforcement de l'armature administrative (1).

Ces centres souffrent de quatre causes d'affaiblissement : diffusion à travers la brousse de la fonction administrative, dispersion de la fonction commerciale, concentration des européens dans les grandes villes, concurrence croissante de ces métropoles.

La diffusion de la fonction administrative, par les multiplications des sous-préfectures et des districts, est sans doute le moins important. Le choix des autorités camerounaises étant de rapprocher au maximum l'administration des administrés, cela revient à rogner constamment les territoires dépendant des anciens centres administratifs. Certes cet amoindrissement quantitatif de leur pouvoir de commandement est compensé par le resserrement du rôle de l'administration sur la vie des ruraux, contraints à se rendre de plus en plus fréquemment dans les bureaux du chef-lieu pour mille et une paperasseries, mais les préfectures perdent ainsi une part de l'originalité de leur fonction. Rappelons aussi qu'au fur et à mesure que l'enseignement primaire se répand, il cesse d'être le privilège ^{des villes}, où il était initialement confiné.

(1) Il ne s'agit, bien sûr, que des régions notablement urbanisées. Sur les marges frontalières du pays : au Sud-Est, au Nord, au Cameroun Occidental, les noyaux urbains continuent à se développer sur tous les plans, pour atteindre enfin un minimum de fonctions sociales et économiques, d'où la croissance de Yokadouma, Mokolo, Yagoua, Fort-Foureau, Wum, Nkambé, Kumbo.... toutes villes d'accès assez difficile, parfois impossible en saison des pluies.

Plus dur a été pour les villes de brousse le déclin relatif de leur fonction commerciale. Dans la zone forestière avant la période coloniale, le commerce était inconnu : les dots et quelques autres trocs sociaux assuraient seuls un minimum d'échanges. Les marchés installés à côté des postes administratifs furent donc longtemps les seuls. Mais, progressivement, l'habitude du commerce s'est répandue et les marchés de brousse se sont multipliés, concurrençant ceux des villes. Ainsi à Bafia, à Akonolinga, à Abong-Mbang, entre autres, de nombreuses maisons de commerce, avec boutiques en dur, fondées par des "petits blancs" (grecs, très souvent) ont fermé leurs portes ces dernières années : au lieu d'avoir à venir à la ville vendre leur cacao ou leur café, et y dépenser aussitôt sur place leurs revenus, les paysans ont maintenant dans les villages des marchés périodiques qui leur évitent le déplacement. La desserte de ces marchés est généralement effectuée par des commerçants Bamiléké ou nordistes plus souvent que par les autochtones eux-mêmes. Selon les analyses de J. TISSANDIER à Nanga-Eboko, il s'agit d'une transformation et non d'une diminution du rôle commercial de la ville, puisque c'est d'elle que partent ces marchands ambulants, lui réservant ainsi un rôle de centre de ramassage et d'entrepôt; mais la fermeture de nombreux magasins de détail (près/des maisons commerciales de Bafia ces dernières années), accompagnant un mouvement de baisse des prix (signe de déflation), provoque un sérieux fléchissement de l'activité économique : débauchage de la main d'oeuvre, arrêt de la construction en dur, ralentissement relatif des activités liées au passage des ruraux (gargottes ...)

Bien que masqué par l'essor des chiffres d'affaires, dû à la monétarisation croissante des campagnes et à l'accélération continue des ventes commerciales, le phénomène de déclin économique des centres secondaires est vivement ressenti par les grandes compagnies de commerce (CCHA, KING, SOCOPAO, CFAO ...) qui ont considérablement réduit leur activité dans des villes comme Ebolowa, Mbalmayo, Eséka, Abong-Mbang, Bafia, Maroua, et même Nkongsamba, troisième ville du pays. Elles ont fermé nombre de leurs agences, ou bien ont restreint leur rôle à la seule collecte des produits d'exportation ou à la seule distribution en gros des marchandises importées. De même les banques

et les compagnies d'assurances qui avaient des bureaux en province les voient péricliter, en contraste frappant avec l'expansion brillante de leurs affaires dans les métropoles.

Lié pour une part à ce que nous venons de voir et pour une autre à la décolonisation, le repli massif des européens sur Douala et Yaoundé a fortement contribué à la stagnation des centres secondaires. Ainsi Bertoua qui comptait quelques 150 européens il y a dix ans n'en a plus qu'une trentaine. Ces européens menaient grand train de vie, se construisaient de vastes maisons, employaient une domesticité nombreuse, faisaient marcher tout un commerce de haut niveau... Leurs gros revenus entretenaient donc toute une activité qui ne leur a pas survécu, les fonctionnaires camerounais qui les ont remplacés ne pouvant vivre sur le même pied. Ce recul est très clairement perçu sur place.

Mais l'essentiel semble être la concurrence de plus en plus forte des grands centres, due à l'amélioration des communications routières, en qualité et surtout en quantité. Il n'y a pas de préfecture du Cameroun méridional d'où un camion ou un car partant à l'aube ne soit pas à Yaoundé dans la soirée, au moins en saison sèche. Cette facilité de circulation attire tout naturellement vers les centres les mieux équipés ceux qui doivent aller à la ville.

Les centres les plus proches des grandes villes sont évidemment les plus durement frappés par la concurrence. Ainsi Mbalmayo, à 50 km au Sud de Yaoundé, raccordée au chemin de fer du Centre, était naguère, selon une enquête routière de 1955, le principal centre de distribution de la région cacaoyère. Un trafic routier intense la liait à Sangmélina par une route goudronnée depuis peu, à Ebolowa et même au Gabon. Sur la piste Mbalmayo - Yaoundé, alors non revêtue, la circulation était active mais se limitait essentiellement aux échanges entre ces deux villes. C'était Mbalmayo la plaque tournante du Sud et les véhicules venus de Yaoundé ne s'y aventuraient guère. Depuis, cette route a été goudronnée, et l'activité commerciale de Mbalmayo en a reçu un coup mortel : la ville n'approvisionne plus que ses environs immédiats, jusqu'à Zoétélé et Ngoulénakong. Les gens

de Sangmélina et d'Ebolowa aiment mieux faire 50 km de plus sur une excellente route et trouver à Yaoundé un marché bien plus dynamique. Voilà donc une ville privée de son rôle de relais régional par la transformation des communications.

Un des facteurs décisifs du déclin des villes - relais est la phobie des transporteurs envers les ruptures de charge. Il est vrai qu'avec une main d'oeuvre inexperte, les transbordements sont lents, générateurs de pagaille et fréquemment meurtriers pour les objets fragiles. Ceci explique en partie le faible rôle des chemins de fer dans les transports, sauf sur la ligne Douala-Yaoundé, où la concurrence de la route a été légalement bloquée par l'interdiction faite aux camions d'y circuler. Les commerçants, grands et petits, disposent de flottes de camions souvent impressionnantes (180 pour le seul Kritikos, qui depuis Kribi dessert tout le Sud), ils préfèrent aller chercher eux-mêmes leurs marchandises dans les ports et à Yaoundé : d'où le déclin de Nkongsamba "court-circuitée" par les liaisons routières rapides entre Douala et l'Ouest.

Dans le Nord, c'est Garoua qui joue ce rôle de plaque tournante, né de sa fonction portuaire. Le trafic sur la Benoué est arrêté, sans doute définitivement, mais le rôle d'entrepôt de la ville s'est renforcé comme tête de ligne du trafic routier massif qui relie le Nord au Sud (environ pour les 2/3 vers Yaoundé, 1/3 vers Douala). La redistribution à travers le Nord est faite à partir de Garoua par d'autres transporteurs, liés aux agences régionales des grandes compagnies et à la demi-douzaine de puissants commerçants foubé qui contrôlent entre autres tout le ramassage de l'arachide. Mais cet épanouissement du rôle régional de Garoua risque de se voir remis en question le jour où le chemin de fer Transcamerounais arrivera à Ngaoundéré (vers 1974) : il attirera probablement sur son terminus cette fonction de redistribution.

Ainsi donc, à l'exception des villes vivant dans l'orbite de Douala : Victoria, Kumba, Loum, Edéa - qui n'en est qu'un faubourg industriel -, de Kribi, rénovée par son essor touristique, de Bafoussam surtout, carrefour routier devenu récemment la métropole des Bamiléké

plus par son rôle administratif (sanctionné en Avril 70 par son élévation au rang d'évêché) et par la spéculation immobilière des Bamiléké émigrés qui investissent au pays natal, que par un commerce régionallement peu important (la concurrence de Nkongsamba est encore forte) et une industrie balbutiante, tous les centres urbains importants il y a une quinzaine d'années voient leur rôle réel s'amincir.

Restriction des activités commerciales, ralentissement de la construction, réduction numérique massive des gens à hauts revenus provoquent une baisse sensible des capacités d'emploi de ces villes secondaires. Mais si le chômage endémique qui y sévit n'y est pas plus aigu encore, c'est qu'avec leurs activités, les petites villes ont aussi perdu une bonne part de leurs attraits. Elles gonflent encore démographiquement, mais elles ne sont plus le but de l'exode rural, elles n'en sont plus qu'une étape avant le départ pour la vraie ville: la grande.

Ainsi la politique d'Aménagement du Territoire choisie par le Cameroun visant à freiner le gonflement monstrueux - vite incontrôlable - de quelques grands centres, en fixant la population pour une part dans les campagnes et pour une autre dans les petites villes, va-t-elle en fait à contre-courant de l'évolution naturelle, qui est le laminage de celles-ci, écrasées par la concurrence de quelques métropoles, auxquelles le développement des transports assure progressivement une domination sans intermédiaire sur un espace rural semé d'une poussière de petits centres d'une égale médiocrité.

Cette option - la seule raisonnable - visant à revivifier les petites villes exigera un déploiement massif d'imagination, de législation et d'investissements que l'on voit à peine s'esquisser jusqu'ici.

Yaoundé, Avril 1970.