

Capitales en balade

Remarques historico-géographiques sur les changements de capitale en Afrique noire*

par Yves Marguerat**

Résumé. - Dans presque tous les pays africains les capitales jouissent d'une prédominance urbaine absolue. Or, en un peu plus d'un siècle, les trois-quarts de ces pays en ont changé (certains à plusieurs reprises), condamnant en général à un profond déclin les capitales déchuës, que seul peut, parfois, revitaliser le tourisme. Les transferts les plus anciens étaient en effet des tâtonnements des administrations coloniales afin de sélectionner le meilleur site (surtout par rapport aux voies de communication ou au climat), les réajustements ultérieurs correspondant plutôt au choix de positions plus centrales. Aux indépendances, le mouvement fut surtout d'appropriation des grandes villes, quand ce n'était pas déjà fait, alors que, depuis, il s'agit, au contraire, de décongestionner les trop grandes capitales par des créations *ex nihilo*. Mais, les choix signifient toujours, essentiellement une volonté de meilleur contrôle de l'espace par l'Etat.

Summary. - *Wandering Capitals : Historical and geographical notes about the capitals being transferred in Black Africa.* In almost all the african countries, the capitals benefit from an absolute urban predominance yet, during a little more than a century, three quarters of those countries changed their capital (some of them even did it many times), which generally condemned to extreme decline the fallen capitals. Only tourism may, sometimes, give a new life to those towns. The most ancient transferts were, actually, trial and errors made by the colonial administrations, which tried to select the best location (mainly in relation with the climate or the communication ways). The following readjustments correspond rather to choosing more central situations. In the independency period, the aim was mainly of an appropriation of the big cities - when this had not yet been done - ; and since then, it rather aims at relieving the pressure of too big capitals by *ex nihilo* creations. But the choices made always essentially express the will, for part of the state, to better control space.

Mots-clés - Ville, capitale, localisation, histoire, Afrique noire.

* Ce texte a été présenté en communication inaugurale au colloque «Maîtriser la croissance urbaine en Afrique sub-saharienne» (Ouagadougou, 1-5 octobre 1990)

** Centre ORSTOM de Lomé.

Cahiers d'Outre-Mer, 44, (175), juillet-septembre 1991

L'essentiel des problèmes de l'urbanisation de l'Afrique noire, c'est dans les grandes villes qu'on les rencontre, ces trop grandes villes où se concentrent les croissances démographiques galopantes, les difficultés d'équipement, les tensions sociales, mais aussi le gros des aides extérieures, des investissements industriels, des travaux d'aménagement, des réalisations de prestige... A deux exceptions près (Douala au Cameroun et Blantyre au Malawi), ces premières villes sont toujours des capitales, bien souvent en position de «*macrocéphalie*» face à un semis de villes moyennes laminées par la supériorité du siège de l'Etat. Bien peu nombreuses même sont, en dehors du cas très particulier des cités minières, les grandes villes capables de contrebalancer quelque peu le poids de leur capitale : Bobo-Dioulasso, Kisangani, Ibadan, Mombasa, Bulawayo... Ce sont en général de très importants carrefours des communications, ou bien -ce n'est pas exclusif- l'héritage d'une longue histoire politique et urbaine. Kumasi, Abomey, Sokoto avaient été en leur temps de glorieuses capitales, mais leurs empires n'ont pas survécu à la conquête coloniale, qui a imposé à l'Afrique d'autres cadres territoriaux et sociaux, encore fortement déterminants aujourd'hui.

Les Etats héritiers de ces cadres coloniaux n'ont généralement pas, en face d'eux, le contrepois de forces sociales autonomes, qui seraient capables d'engendrer des structures spatiales spécifiques -et tout particulièrement de véritables capitales régionales, mis à part quelques cas, comme la Fédération nigériane où subsistent de vigoureuses civilisations citadines¹ : l'hégémonie urbaine de la capitale est tout simplement la transposition spatiale de l'hégémonie de l'Etat et de la centralisation du pouvoir².

Avoir -ou perdre- le siège de l'Etat est donc, pour les villes, un élément absolument décisif de leur évolution, même si, quelquefois, la croissance qui en résulte devient si pathologique que l'Etat lui-même ne peut plus correctement fonctionner, et doit se transplanter ailleurs : trois pays (Côte d'Ivoire, Nigéria, Tanzanie) ont actuellement en cours l'opération très complexe et très coûteuse d'un changement de capitale. Le poids économique des chefs-lieux en voie d'abandon ne faisant évidemment pas craindre pour eux de dépérissement, une modération de leur essor serait déjà un résultat remarquable.

Le fait d'être capitale, facteur si décisif, n'est pourtant pas aussi permanent qu'on pourrait le croire : sur 44 pays entre Afrique du Nord et Afrique du Sud, 13 seulement (dont 5 insulaires) n'ont jamais changé de chef-lieu. En Afrique méditerranéenne, le phénomène n'est pas moins important (que l'on songe au rôle des anciennes villes royales du Maroc : Meknès, Fez, Marrakech), mais beaucoup plus étalé dans le temps (Tunis ou le Caire ont succédé il y a plus de mille ans aux très antiques Carthage, Alexandrie ou Memphis...), même si, ces

1. Mais la prépondérance de Lagos est tout de même écrasante dans toutes les fonctions modernes (par exemple, elle concentre à peu près 75 % de la fonction bancaire).

2. Voir du même auteur : *Réflexions cursives sur l'évolution des réseaux urbains en Afrique Noire. Cahiers ORSTOM, Sc. Hum.*, 1978, n°2, pp. 173-185.

dernières années, la Libye du changeant colonel Khadafi a connu quelques velléités de décapitalisation de Tripoli. A l'autre extrémité du continent, l'Union Sud-Africaine, avec sa structure fédérale, présente l'originalité de deux capitales simultanées : le pouvoir exécutif à Prétoria, le législatif au Cap (et encore le judiciaire à Bloemfontein), les deux grands centres économiques de Johannesburg et de Durban n'ayant même pas le rôle de capitale régionale. Mais il s'agit là d'un monde tout à fait particulier ³.

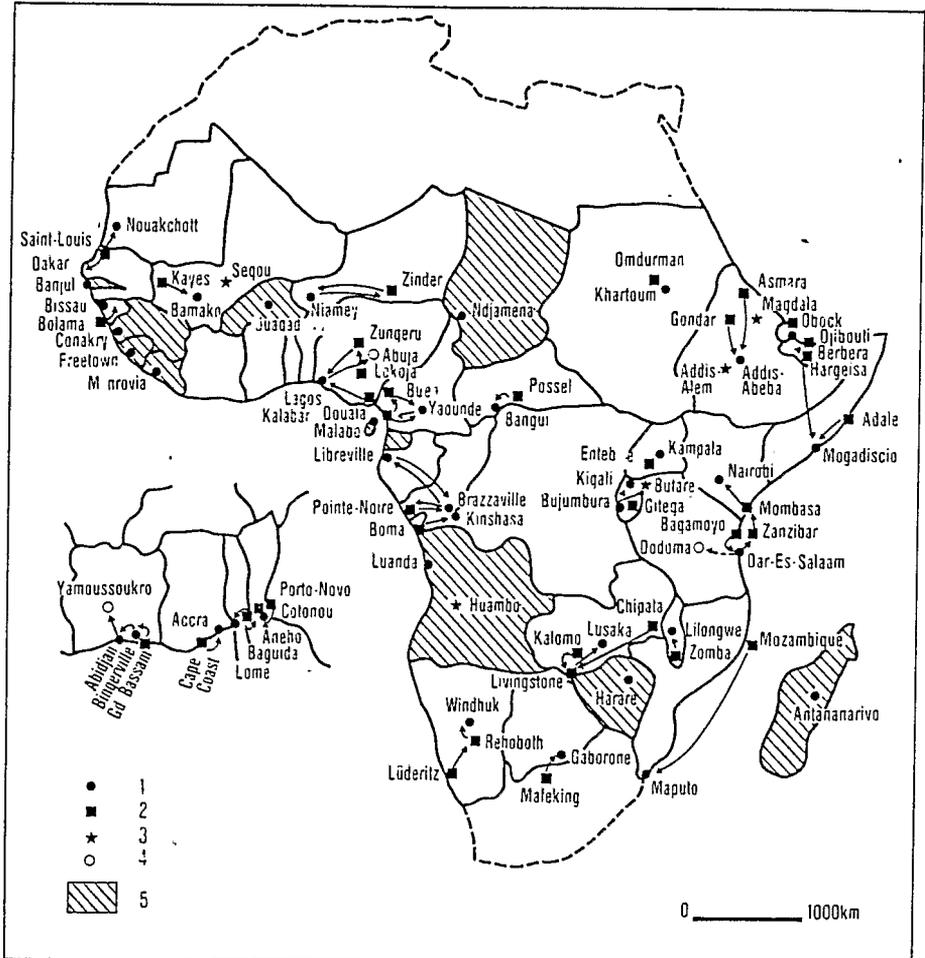


fig. 1 - Les déplacements de capitale en Afrique Noire aux XIX^e et XX^e siècles (frontières actuelles)

1 - Capitale actuelle ; 2 - Capitale abandonnée ; 3 - Capitale «avortée» ; 4 - Capitale en construction ; 5 - Pays n'ayant jamais changé de capitale.

3. Les royaumes enclavés dans l'Union Sud-Africaine, Swaziland et Lesotho, ont bien de petites capitales administratives à leur frontière, mais celles-ci n'ont pas remplacé, quant aux symboles, les vieux enclos royaux de la montagne.

Ce sont donc les pays d'Afrique noire que nous allons parcourir, selon un itinéraire quelque peu sinueux, car la nécessité d'un balayage géographique se télescope avec un fil conducteur chronologique, le plus pertinent pour mettre de l'ordre dans la multiplicité des situations concrètes.

I - Les capitales «matricielles»

La plupart des Etats n'ayant jamais changé de capitale -cas banal pour les petits pays insulaires : Guinée Equatoriale⁴, São Tomé, Seychelles, Maurice, où le meilleur port ne pouvait guère être concurrencé- sont de fait nés à partir d'une ville, qu'on peut qualifier de «matricielle» : ainsi l'Angola, à partir de Saint-Paul de Luanda (fondée en 1575), et la Sierra Leone, autour de Freetown, fondée en 1787 (baptisée de son nom actuel en 1792) pour accueillir des esclaves libérés en Angleterre et au Canada et siège d'une nouvelle colonie en 1808⁵, ou encore la Gambie⁶, où Bathurst, -aujourd'hui Banjul,- est établie en 1816 (le territoire devenant une colonie autonome en 1843), tout comme le Gabon, où Libreville, fondée en 1849 par la Marine française⁷, devient la base principale de celle-ci pour l'Atlantique central africain en 1859. Elle gardera sa prépondérance. (Certes Libreville fut temporairement «décapitalisée», au profit de la jeune Brazzaville, de 1904 à 1910, mais les liaisons trop difficiles imposèrent le retour au *statu quo*).

Analogue est le cas du Libéria (jamais colonie d'une nation étrangère, mais en réalité, de ses immigrants afro-américains) : le premier contingent d'esclaves libérés débarque en janvier 1822 à Monrovia (baptisée telle en 1824, du nom du président des Etats-Unis), qui devient chef-lieu du Commonwealth of Liberia, lorsque celui-ci fédère, en 1839-1841, les autres implantations de la côte, puis, en 1847, capitale de la nouvelle République souveraine. De même -*mutatis mutandis* - Tananarive, bourgade définitivement conquise en 1796 par Andrianampoinimerina, le grand fondateur du royaume merina, qui en fit le centre d'où se développa son empire et dont héritèrent, un siècle plus tard, les Français : la structure géographique pré-coloniale, à Madagascar, s'est vigoureusement imposée au colonisateur (et à l'Etat indépendant).

Le cas de l'Ethiopie, royaume millénaire, est plus complexe. La vieille monarchie des *negus* était traditionnellement itinérante et n'occupait d'ailleurs

4. Partiellement insulaire seulement, mais c'est bien Malabo (ex-Santa-Isabel) qui reste le principal centre urbain du pays et l'île Bioko (ex-Fernando-Po) sa partie la plus active.

5. La rade de Freetown formant le meilleur port naturel d'Afrique de l'ouest, au pied d'une montagne réputée très salubre.

6. On négligera James Island, première base anglaise, sur une île au milieu du fleuve, abandonnée à la fin du XVIII^e siècle. Souvent les territoires britanniques opposaient une «colonie», autour de la capitale, fortement anglicisée, à un «protectorat» couvrant le vaste hinterland, peu pénétré et gouverné en *indirect rule*.

7. Le Fort d'Aumale avait été créé un peu plus au nord dès 1843, mais le site de Libreville, où 46 esclaves libérés avaient été installés en 1849, se révéla plus commode: l'Administration vint s'y implanter en 1850. La colonie du Gabon fut organisée en 1883-86.

les grands *gebbi* (palais fortifiés), flanqués de vénérables églises, que pendant la saison des pluies : c'est avec l'abandon des anciennes métropoles médiévales (Axoum, Lalibéla, Gondar...) que naquit le royaume moderne. Déjà au milieu du XIXe siècle, Théodoros II avait essayé d'imposer Debra Tabor et Magdala, mais après son suicide (1868), l'empire avait à nouveau éclaté. Ménélik II, roi de la province méridionale du Choa, y avait fondé en 1887 Addis-Abeba (la «Nouvelle fleur», sur des sources chaudes)⁸ ; il y fixa la capitale quand il devint empereur, en 1889 (alors que des Mahdistes venaient de ravager Gondar). Les grands vassaux -les *ras*- reçurent chacun quelque colline voisine pour s'y établir avec leurs familles, clientèles et autres dépendants, créant autant de quartiers où cohabitent encore aujourd'hui toutes les classes sociales. Les conquêtes de Ménélik se déployant surtout vers le sud, la nouvelle ville se retrouva en position centrale et s'imposa définitivement à ses rivales, anciennes ou nouvelles : lorsque, repris à la fin de sa vie par l'ancestrale bougeotte, Ménélik voulut transférer sa cour à 60 km à l'ouest, à Addis-Alem, il en fut empêché par les pesanteurs de son nouvel appareil d'Etat, de ses ambassades étrangères et de ses *ras*, de ses fructueuses forêts d'eucalyptus et des infrastructures qui se mettaient en place pour le chemin de fer venant de Djibouti. Le vieil empereur dut revenir pour toujours à Addis-Abeba, matrice de l'Etat éthiopien moderne.

Plus proche du modèle colonial est le Soudan, unifié par la conquête égyptienne de 1821-1822, qui se concrétise par la fondation de Khartoum en 1924. Rien d'étonnant à ce que celle-ci, signe d'un pouvoir extérieur, fût détruite par l'insurrection mahdiste de 1885 (et remplacée par Omdurman, juste de l'autre côté du Nil), puis rétablie par les Anglo-Egyptiens, après la victoire de Lord Kitchener en 1898, cette fois-ci définitivement.

Dernières capitales matricielles, dont la fonction ne fut jamais remise en question : Conakry, créé en 1885 et chef-lieu des «Rivières du Sud» dès 1890, Harare, fondée en 1890 par la British South Africa Company de Cecil Rhodes sous le nom de Fort-Salisbury (en hommage au premier ministre britannique de l'époque), et Fort-Lamy (aujourd'hui Ndjaména) conçue comme base militaire en 1900, au confluent du Chari et du Logone, après la victoire sur Rabah, qui avait coûté la vie au commandant Lamy quelques mois plus tôt. C'est à partir de ces bastions coloniaux que se sont progressivement structurés les territoires qui sont devenus par la suite la Guinée française, la Rhodésie du Sud (Zimbabwe) et le Tchad.

D'autres de ces villes primordiales ont, par contre, perdu ultérieurement leur fonction de capitale : Ribera Grande, première implantation portugaise dans les îles du Cap Vert, dès 1462, érigée en «*citée*» et en évêché en 1533, mais en décadence dès le XVIIe siècle (les gouverneurs n'y résidaient plus qu'occasionnellement, et l'abandonnent définitivement en 1838 au profit de

8. Après avoir changé déjà au moins six fois de résidence officielle...

Mindelo, puis de Picos, puis de Praia)⁹ ; Mozambique, fondée en 1508 sur un îlot au large qui porte encore aujourd'hui son nom ; Bolama, chef-lieu de la Guinée portugaise de 1607 à 1941 et surtout Saint-Louis, établissement français dès 1659, d'où se fit la conquête du Sénégal et de la future A.O.F., cas exceptionnel de capitale double, qui abritait en même temps les administrations du Sénégal et de la Mauritanie, et qui n'est plus aujourd'hui qu'un bien languissant chef-lieu de région.

II - Tâtonnements et réajustements

Ce n'est pas toujours du premier coup que les administrations coloniales trouvèrent le site idéal pour implanter leurs chefs-lieux : il fallut souvent rectifier rapidement le premier choix.

Le remords le plus rapide fut sans doute, en 1906-1907, le choix, comme capitale du nouveau territoire d'Oubangui-Chari (aujourd'hui la République Centrafricaine), de Fort-de-Possel, petit poste fondé en 1899 à 150 km en amont de Bangui, abandonné quelques mois plus tard au profit de celle-ci (créée en 1889) : on a préféré le terminus amont de la navigation sur l'Oubangui à partir de Brazzaville à l'extrémité aval d'un bief supérieur isolé.

Quand, en 1891, le consul-commerçant-aventurier Filonardi créa le protectorat italien du Bénadir (sud de l'actuelle Somalie), où depuis deux ans l'autorité (plus ou moins nominale) passait, à coup de traités successifs, du sultanat de Zanzibar à la compagnie à charte qu'il avait fondée, il choisit la bourgade d'Adale -rebaptisée Itala- pour y établir sa première station militaire et administrative. Mais le port en était vraiment trop médiocre et le développement douteux : quand la compagnie de Filonardi fit faillite, en 1896, celle qui lui succéda transféra le gros de ses activités à 100 km de là, à Mogadiscio, vieille cité arabe que Zanzibar avait cédée à bail en 1891. Quand l'Italie dut prendre le contrôle direct de la Somalie, en 1905, elle en fit une vraie capitale, centrale et bien desservie, pour un territoire dont la mise en valeur restait cependant bien modeste.

Dans le cas de la Gold Coast, il s'est moins agi d'une erreur à rectifier que d'une volonté de meilleure adéquation. Dès les années 1820, puis dans les années 1850, l'administration coloniale anglaise avait envisagé d'abandonner au profit d'Accra la puissante (et confortable) forteresse de Cape Coast, siège de son quartier général sur la côte depuis 1665¹⁰. Le site de Cape Coast n'est qu'un lacis de collines entre lesquelles la ville se faufile en désordre, d'une saleté *«pire qu'en Irlande»*, selon un voyageur anglais du XIXe siècle. L'achat des

9. Déplacements trop courts pour figurer sur la carte de localisation.

10. Il ne s'agissait pas, alors, d'une véritable colonisation : les Européens entretenaient sur la côte une chaîne de forteresses en symbiose avec les cités indigènes, leurs indispensables partenaires commerciaux. Les canons étaient braqués non vers l'intérieur, mais vers la mer, vers les autres puissances européennes.

forteresses hollandaises en 1872 et surtout la conquête, en 1874, des provinces qui forment aujourd'hui le sud du Ghana obligèrent à reconsidérer la question de l'organisation territoriale de la nouvelle colonie. On décida, après une étude technique confiée en 1875 au capitaine Sale, d'abandonner Cape Coast, vraiment impropre à un développement urbain, tout comme sa séculaire rivale, Elmina (fondée par les Portugais en 1482, conquise par les Hollandais en 1637), malgré ses meilleures qualités nautiques et sa puissance militaire.

Le site d'Accra, où les trois forts mitoyens (l'anglais, le hollandais et le danois) étaient enfin réunis sous une même autorité et échappaient désormais à la dangeureuse tutelle de l'empire ashanti (éliminé en 1874), avait aussi ses inconvénients : les ressources en eau de ce plateau en bord de mer sont faibles, la falaise côtière est instable, les accotements sont peu favorables¹¹. Mais tout ceci était perfectible avec des travaux bien conduits. Accra était la principale place commerciale de la côte, la mieux placée dans les relations avec l'intérieur. Son plateau en pente douce offrait toutes facilités pour étendre les constructions, rafraîchies par la brise du large. Surtout les monts Akwapim, à 30 km au nord, permettaient l'établissement d'une station climatique d'altitude (500 m), Aburi, qui sera réputée l'une des plus salubres d'Afrique de l'Ouest, argument qui pesa lourd dans la balance de ce premier choix «technocratique».

Le 19 mars 1877, l'installation du gouverneur dans l'ancienne citadelle danoise de Christianborg -aujourd'hui encore siège officiel de l'Etat du Ghana- consacra donc définitivement la prépondérance d'Accra...

Quand en 1891, après trois années de relations quelque peu difficiles avec la bourgeoisie commerçante musulmane de la cité, les responsables de la *Deutsch-Ostafrika* (Tanzanie continentale) abandonnèrent le vieux port de Bagamoyo, juste en face de Zanzibar, dont le sultan leur avait cédé le littoral africain en 1888, et jetèrent leur dévolu sur Dar-es-Salaam à cause de ses qualités portuaires bien supérieures (un estuaire profondément échanuré dans les récifs coralliens). Le site avait déjà attiré, en 1866, le sultan Majid ibn Saïd de Zanzibar, dont la mort, quatre ans plus tard, avait interrompu le projet de transfert de capitale. Mais les communications avec l'intérieur étaient moins bonnes qu'à Bagamoyo, et la ville ne se développa guère avant le démarrage du chemin de fer, en 1905.

Dans le Sud-Ouest Africain allemand (Namibie), la rade d'Angra Pequena (aujourd'hui Lüderitz, du nom du commerçant brémois qui l'avait achetée en 1882) avait été rapidement, après la proclamation du protectorat par Bismarck en 1884, abandonnée au profit d'un site moins désolé¹², Rehoboth, dans les plateaux plus humides de l'intérieur, où une mission allemande s'était implantée depuis 1845 au milieu d'une population conquérante de Métis du Cap. Cependant, dès 1890, le commissaire impérial Kurt von François lui

11. Et un violent tremblement de terre avait endommagé beaucoup de bâtiments en 1862.

12. On ignorait bien sûr que l'âpre désert côtier est richement diamantifère.

préféra le site de Windhuk, 100 km plus au nord, à cause de son excellent climat, de ses ressources en eau et de sa position neutre entre les Herero et les Hottentot, les deux peuples principaux de la colonie (encore loin d'être soumis à ce moment-là).

Le Nigéria aussi connut des hésitations dans sa trame administrative. Lagos, excellent port (ou, plus exactement, seul passage praticable entre l'océan et les lagunes côtières) et grand centre de la traite négrière, occupée dès 1851, annexée en 1861, chef-lieu d'une colonie indépendante en 1886¹³, avait servi de «*capitale matricielle*» pour la mainmise britannique sur le pays Yoruba. En 1893 fut constitué un autre protectorat, celui des *Oil Rivers*, dans le delta du Niger et le sud-est de l'actuelle fédération, avec comme chef-lieu Calabar, excentrée mais plus salubre. En 1906, on fusionna les deux territoires, Lagos restant seule capitale.

Le Nigéria du Nord avait, à son tour, été constitué en protectorat en 1900 par Lord Lugard, l'apôtre du *self government* (néanmoins fort autoritaire). Celui-ci, refusant le choix logique qu'aurait été Kano (car, pour diverses raisons, il se méfiait des grandes villes), préféra établir sa légère administration à Lokoja (au confluent du Niger et de la Bénoué, le meilleur port fluvial du Nigéria, auquel on songea plus tard comme chef-lieu, pour l'ensemble du territoire) puis à Zungeru, 250 km plus au nord, un site sans grand intérêt, que l'on abandonna dès 1917 au profit d'une création de toutes pièces : Kaduna, près de la grande ville ancienne de Zaria ¹⁴. En 1914, la richesse du protectorat du sud (qui bénéficiait de tous les revenus douaniers) et la pauvreté de celui du nord contraignirent à leur fusion, malgré la méfiance de Lugard -gouverneur de l'ensemble jusqu'en 1918- pour les gens du sud en général et, en particulier, pour ceux de Lagos, capitale «*incontournable*».

Mais c'est sans doute le Togo qui compte le record des tâtonnements entre sites peu différents. Lors de la proclamation du protectorat allemand en 1884, on choisit Lomé, ville-champignon née en 1880 de la contrebande qui tournait la frontière de la Gold Coast et les douanes anglaises, comme résidence officielle du commerçant alors désigné consul impérial provisoire. L'année suivante arriva enfin un véritable fonctionnaire (âgé de 27 ans et flanqué d'un secrétaire et d'un sergent doté de 12 fusils, noyau originel de l'appareil d'Etat et des forces armées du Togo), qui préféra s'installer à une douzaine de kilomètres plus à l'est, à Baguida, moins près des voisins anglais. Deux ans plus tard, on transféra cette très embryonnaire administration à Zébé, à côté de Petit-Popo (aujourd'hui Aného), la plus grande ville du littoral, à laquelle les Français avaient renoncé fin 1885. En 1897, troisième transfert en 13 ans, l'Administration coloniale -soit 14 fonctionnaires allemands- revint à Lomé, car l'axe routier

13. Ce n'était auparavant qu'une dépendance de la Gold Coast (mais déjà le port le plus actif de toute la côte atlantique).

14. Kaduna sera donc le chef-lieu de la Province du Nord, jamais capitale d'un territoire à part entière.

majeur qui se développait vers le nord-ouest, vers la vallée de la Volta, en faisait la véritable porte du nord, où le *scramble* colonial battait maintenant son plein entre puissances impérialistes rivales. Mais ce qui fit véritablement de Lomé une capitale macrocéphale, ce fut, en 1904, l'ouverture d'un wharf -le seul de la côte entre la Volta et Cotonou- et, à partir de celui-ci, le tracé de voies ferrées drainant en entonnoir toutes les richesses du pays sur ce qui devint alors -et reste- son unique capitale économique : c'est à ce moment-là que la géographie du Togo a été définitivement fixée¹⁵.

D'autres réajustements eurent pour objectif soit une meilleure situation, comme, en 1892, le transfert d'Obock (française depuis 1862, colonie depuis 1884) à Djibouti (fondée en 1888), afin d'en faire la tête de ligne du chemin de fer d'Éthiopie (construit de 1896 à 1917), soit une position plus salubre, comme en 1900, l'abandon par l'administration française de la ville de Grand-Bassam, ravagée par la fièvre jaune, au profit du plateau commode et aéré de Bingerville. Mais le commerce resta à Grand-Bassam (fondée en 1843, chef-lieu de colonie en 1893), renforcé par la construction d'un wharf en 1901 (le seul exutoire du pays jusqu'à celle du wharf de Port-Bouët en 1927 et surtout jusqu'à l'ouverture du port d'Abidjan en 1950). Bingerville ne se développa guère, le Ministère des Colonies rechignant à investir dans un site perçu comme dénué d'avenir et les autochtones Ebrié se tenant soigneusement à l'écart pour éviter réquisitions et corvées. La Côte d'Ivoire, aujourd'hui modèle de macrocéphalie, était donc au début du siècle bicéphale, en attendant de se voir doter de trois têtes à la fois, comme on le verra plus loin.

Dans d'autres cas, il fallait se rapprocher de l'activité principale. C'est ainsi qu'après cinq siècles de fonctions de commandement, la vieille Mozambique fut détrônée en 1898 («*provisoirement*», officiellement en 1907) par Lourenço-Marquês (Maputo depuis 1975), fondée en 1544, mais stagnante jusqu'en 1874, réveillée par l'essor du Transvaal et des mines de Johannesburg : il s'agissait bien moins de contrôler l'immense territoire du Mozambique (très sous-équipé, en particulier en routes longitudinales) que, dans une position complètement excentrée, de profiter du courant d'échanges impulsé par la richesse de l'Afrique du Sud.

A l'inverse, de nombreux transferts furent occasionnés par le désir de se recentrer par rapport au territoire : Kayes, sur le haut Sénégal, occupée en 1880, poste administratif en 1882, tête de navigation sur le fleuve et point de départ du chemin de fer reliant la vallée du Sénégal à celle du Niger, devint en 1890 chef-lieu de la nouvelle colonie du Haut-Sénégal-et-Niger (puis «*Soudan français*»), avec un premier gouverneur civil en 1893. Mais en 1904 le chemin de fer arrive à Bamako (où l'armée française avait établi une forteresse dès

15. Les Français feront d'Aného le chef-lieu de leur zone d'occupation de 1914 à 1920, avant le partage définitif entre les puissances mandataires, qui leur attribuera Lomé.

1883), à la jonction des biefs navigables amont et (à partir de Koulikoro, 60 km plus à l'est) aval du Niger. En 1908 le gouverneur Clozel y implante donc sa capitale, sur le plateau de Kouloba, qui surplombe vigoureusement la cité marchande, écrasée de chaleur dans la plaine : la fusion des deux fonctions n'a été que très partielle, et les débuts de la cité plutôt décevants par rapport aux mirages qu'elle avait suscités.

Quand les Anglais, qui s'étaient entendus avec les Allemands en 1890 pour le partage des zones d'influence en Afrique orientale ¹⁶ fondèrent en 1895 le protectorat de la British East Africa (qui prendra le nom de Kenya en 1920), celui-ci restait dirigé par le représentant de la Grande-Bretagne à Zanzibar. Ce n'est qu'en 1900 qu'une administration autonome est implantée à Mombasa, un excellent port, sur une île entre deux criques profondes, très ancienne cité arabo-swahili (déjà visitée par Ibn Batuta en 1332). En 1896, on avait commencé la construction d'une ligne de chemin de fer, qui atteindra le lac Victoria en 1901 (et Kampala trente ans plus tard), faisant de Mombasa le plus grand centre portuaire de la côte, poumon du Kenya, de l'Ouganda et du Rwanda.

Mais le Kenya, avec ses hautes terres fertiles et salubres, était promis à une colonisation agricole européenne. L'administration décida en 1905 de se rapprocher des White Highlands en s'installant -ce fut fait en 1907- dans un site déjà choisi en 1899 par Georges Whitehouse, ingénieur en chef de l'Uganda Railway Company, pour y établir le quartier général de celle-ci, au pied des Monts Kikuyu, à 1600 m d'altitude : Nairobi, «*l'Eau fraîche*» ¹⁷ en masai. L'administration ferroviaire ne fut d'ailleurs pas du tout enchantée d'avoir à cohabiter avec les responsables coloniaux, et les deux cités restèrent plusieurs années farouchement distinctes : cadres du chemin de fer au sud, de l'administration au nord des pentes de la Nairobi Hill, chacun ayant à ses pieds, étalés dans la plaine, ses bureaux et ses subordonnés (essentiellement Indiens), les Africains étant tolérés dans les faubourgs orientaux, les plus inconfortables. C'est dans le rejet des populations «*colorées*» que s'unifiera la ville des Blancs ¹⁸.

III - Les mutations tardives

Les changements de capitale qui eurent lieu après la Première Guerre mondiale furent moins nombreux qu'avant, plus complexes -les administrations, s'étant beaucoup développées, sont moins faciles à manier d'un trait de

16. En complète violation des clauses sur l'«*occupation effective*» exigée par le traité signé cinq ans plus tôt à Berlin.

17. En fait cruellement insuffisante quand la ville se développera.

18. Aux ingénieurs et fonctionnaires formés aux Indes succéderont des urbanistes formés en Afrique du Sud (pour les plans de 1926 et de 1946), qui exacerbent les tendances ségrégationnistes.

plume- et, en général, soigneusement préparés, avec d'authentiques plans d'urbanisme, élaborés par des professionnels, où triomphait la ségrégation raciale, justifiée par les grands principes d'hygiène ¹⁹.

Dans la plupart des cas, il s'agit toujours de mieux centrer la capitale par rapport à son territoire. Une exception majeure : le Niger, conquis surtout entre 1904 et 1910, territoire militaire jusqu'en 1922. Son premier chef-lieu, en 1905, fut Niamey, choisie comme poste administratif dès 1901 en raison de ses aptitudes à la navigation fluviale. En 1911, on choisit pourtant Zinder, une vieille ville haoussa, riche d'un long passé urbain, beaucoup plus peuplée (20 000 habitants quand Niamey n'en avait qu'un millier) et centrale par rapport à un territoire étiré jusqu'au lac Tchad. Mais en 1926, on revint en arrière, tant les difficultés de communication étaient grandes : par le Niger ou par le Dahomey, Niamey restait le port intérieur du pays, le point de contact avec le gouvernement général de Dakar et avec le commerce côtier.

Par contre, le transfert de Boma, à l'embouchure du fleuve Congo, à Léopoldville (fondé en 1881 par Stanley, terminus du chemin de fer de Matadi en 1898, officiellement unie au bon port fluvial de Kinshasa en 1920), transfert décidé en 1923, réalisé en 1929, correspondait bien, pour l'administration belge, à un véritable accès à l'arrière-pays congolais, parcouru d'immenses biefs navigables qui convergent vers le Stanley Pool : les besoins d'un contrôle de l'intérieur l'emportait sur la commodité des relations avec l'extérieur.

Même phénomène pour l'actuelle Zambie : la British South Africa Company avait occupé le nord du fleuve Zambèze à partir de 1891 et l'avait divisé en 1899, en deux territoires : Rhodésie du Nord-Ouest (capitale Kalomo, puis en 1905 Livingstone, quand fut lancé le pont ferroviaire sur le Zambèze, à côté des fameuses chutes Victoria) et Rhodésie du Nord-Est (capitale Fort-Jameson, aujourd'hui le bourg de Chipata, aux confins du Mozambique et du Malawi), qu'on unifia en 1911 sous le nom de Rhodésie du Nord (chef-lieu Livingstone, porte sud du pays).

En 1931, le choix d'une nouvelle capitale, plus centrale, mieux située par rapport aux régions minières du territoire (en particulier du Copper Belt, à la frontière du Congo belge), et -nécessairement- desservie par le chemin de fer reliant ces mines aux réseaux ferroviaires plus méridionaux, se porta sur la petite gare de Lusaka, fondée en 1905. Le professeur londonien Adshead, disciple d'Ebenezer Howard, l'inventeur des « cités-jardins », avait été choisi comme responsable du choix de la ville et de sa planification urbaine. Il fit d'une arête rocheuse perpendiculaire à la voie ferrée -*Ridgeway*- le cœur d'une remarquable *garden city*, aux immenses parcelles reliées par une voirie sinucuse

19. Ces règlements sanitaires pouvaient servir de masque à de bien moins avouables préoccupations, mais, quand on lit sur les tombes des vieux cimetières à quel âge précoce mouraient en masse les colonisateurs, on devine que l'angoisse des épidémies (fièvre jaune, paludisme, choléra, peste...) était fondée sur une expérience cruelle

pour l'élite blanche et les hautes fonctions administratives, juxtaposée à de tristes lotissements, denses et rectilignes, pour les indigènes tolérés dans l'espace urbain, le centre commercial restant implanté autour de la gare. Le transfert fut achevé en 1935 et la ville s'est développée depuis selon des lignes de force fixées à ce moment-là.

Même choix territorial en Guinée portugaise en 1941 : on abandonna l'insulaire Bolama, chef-lieu depuis 1879, pour Bissau, port d'estuaire, centre économique d'un territoire tardivement conquis, et de fait encore bien peu mis en valeur.

L'histoire spatiale de l'actuel Burkina Faso est plus directement politique. Quand on sépara la colonie de Haute-Volta du Soudan français, en 1919, on lui donna comme chef-lieu Ouagadougou, la capitale séculaire du vieil empire Mossi : la collaboration (ou plutôt la domestication) d'une structure politique traditionnelle était nécessaire au bon ordre d'un territoire conçu avant tout comme un réservoir de main-d'oeuvre. Mais en 1932, la nécessité d'économies budgétaires fit supprimer cette colonie sans douanes, ni activités rentables. On la démembra entre ses voisins, le plus gros morceau -en surface et en population- étant rattaché à la Côte d'Ivoire, principale utilisatrice de la force de travail voltaïque. En 1934, le chemin de fer parti d'Abidjan trente ans plus tôt arrivait à Bobo-Dioulasso, ville marchande ancienne, qui devint la capitale économique de la région, avec l'implantation d'un certain nombre de services publics pour ce qu'on appelait alors la «Haute Côte d'Ivoire».

En 1947, ce furent à nouveau des raisons de pure politique -séparer les Voltaïques, réputés dociles, des dangereux Ivoiriens, qui votaient «rouge» (c'est-à-dire pour la R.D.A. d'Houphouët-Boigny)- qui conduisirent les autorités coloniales à reconstituer la Haute-Volta, en lui rendant comme capitale Ouagadougou : l'alliance avec le *Morho Naba* des Mossi l'emportait sur les intérêts économiques, liés à la gare de Bobo. On résolut (partiellement) le dilemme en prolongeant le rail jusqu'à Ouagadougou, en 1954, mais les activités commerciales et industrielles mirent longtemps avant de gagner la capitale : la métropole de l'ouest, plus proche de la côte (donc moins coûteuse pour les importations) est restée un pôle urbain capable d'empêcher une évolution vers la macrocéphalie.

L'évolution ivoirienne a été plus complexe. On a déjà dit le bicéphalisme instauré au début de ce siècle, qui devint rapidement un système tricéphale. Dès 1897-1898, la mission de reconnaissance dirigée par le capitaine du génie Houdaille avait relevé les qualités du site d'Abidjan : un plateau s'avançant en presqu'île dans la lagune (offrant une pente douce pour établir une voie ferrée, et surtout un abri bien isolé et bien aéré pour bâtir une ville «blanche»), lagune que des îles permettaient de traverser facilement, tandis qu'un canyon sous-marin -le «*trou sans fond*»- garantissait un percement facile du cordon littoral. Les villages indigènes furent «*déguerpis*» et dès 1903-1904 commen-

çaient à la fois la voie ferrée de l'«Abidjan-Niger», le percement du cordon (qui échoua lamentablement) et les lotissements : le Plateau, exclusivement européen, et les quartiers d'Adjamé au nord et surtout de Treichville au sud, pour accueillir -à bonne distance- les Africains²⁰. Il fallut cependant une trentaine d'années pour réaliser le plan d'urbanisme de l'ingénieur Michel, qui prétendait organiser la ville «dans tous les détails».

Bien que dépourvue de port (mais les lagunes permettaient une communication facile avec Grand-Bassam), la tête de ligne ferroviaire se développa rapidement, au détriment des deux autres capitales d'un pays encore incomplètement pacifié, mais aux ressources riches d'avenir. Dès 1920, les autorités françaises (qui, à l'inverse des Britanniques, n'ont jamais admis le principe de villes purement administratives : le modèle jacobin a façonné aussi l'Afrique francophone) décidèrent le transfert de la capitale à Abidjan, ce que les lenteurs et les coûts de l'opération retardèrent jusqu'en 1934. En fait, ce fut le percement du canal de Vridi, en 1950, qui assura vraiment l'essor et la prépondérance désormais écrasante d'Abidjan, donc son engorgement au point d'entraîner, en 1983, la décision de principe d'un nouveau transfert, comme on le verra plus loin.

Au Cameroun, plusieurs phénomènes ont interféré. Les Allemands avaient, en 1884, proclamé *urbi etorbi* leur protectorat sur Douala -alors Kamerun (-stadt)²¹, créant ainsi un nouveau territoire où cette plaque tournante commerciale indigène, au fond d'un estuaire bien abrité, s'imposait comme le centre urbain dominant²². Mais son climat éprouvant (une pluviométrie de 4000 mm, une chaleur humide de serre...) fit que les autorités coloniales allèrent chercher une fraîcheur réparatrice sur les flancs du Mont Cameroun, à Buéa (1000 m d'altitude), dont le site avait été confisqué aux Indigènes à la suite de la mort au combat d'un capitaine allemand en 1891. Le terrain fut préparé dès 1896, la décision de transfert prise en 1901, un *Schloss* typiquement baroque alors bâti pour servir de résidence au gouverneur von Puttkammer, qui y emménagea en 1902.

Douala ne fut pourtant pas négligée d'autant plus qu'une violente éruption volcanique du Mont Cameroun, en 1909, faisait douter de la sécurité de Buéa : un vaste projet d'aménagement portuaire et urbain (avec transfert des quartiers africains au-delà d'une «zone libre» large d'un kilomètre) fut élaboré à partir de 1906 et adopté en 1910. L'opposition véhémement des Dwala en retarda l'application jusqu'en 1913, créant un imbroglio juridique et urbanistique (en

20. Bien que les compagnies commerciales et l'administration du chemin de fer eussent préféré garder à proximité leurs employés. Mais le «Vieux Cocody», sur le flanc est du Plateau disparaîtra inexorablement vers 1930 : la tendance «hygiéniste» l'a emporté.

21. Ce n'est qu'en 1901 qu'on l'appellera Douala, du nom de son ethnie fondatrice.

22. Le bon port de Victoria (aujourd'hui Limbé), fondé en 1858 par des missionnaires anglais, ne sera cédé à l'Allemagne qu'en 1885.

particulier dans le cas du quartier New-Bell) qui n'est pas encore résolu aujourd'hui.

Quand éclata la guerre de 1914, les Allemands, inquiets de l'hospitalité ouverte des Dwala (dont ils venaient de pendre l'un des principaux *Kings*), évacuèrent la ville dès l'apparition de la flotte anglaise. Le gouverneur se replia sur Yaoundé, une ville fondée en 1888, dans une région au climat agréable et à la population bienveillante, qui s'était développée progressivement comme principale plaque tournante de l'intérieur (en particulier à partir de 1911, quand le «Nouveau Cameroun» fut étiré jusqu'aux rives du Congo et de l'Oubangui). La conquête de Yaoundé devint donc, pendant 18 mois, l'objectif de la guerre. Pris en étau entre les Anglais qui montaient -bien difficilement- de Douala et les Français qui avançaient de l'est et du nord, les Allemands évacuèrent la ville fin 1915, pour se réfugier avec armes et bagages en Guinée espagnole. Le 1er janvier 1916, les Anglais pénétraient sans coup férir dans la jolie petite cité, coquette mais à peu près totalement désertée par sa population. Le 7, les Français arrivaient à leur tour, s'installant dans les bâtiments de la mission, puisque leurs alliés avaient pris possession des bâtiments administratifs.

Dès mars 1916, les vainqueurs, revenus à Douala, se partagèrent le pays, selon une frontière que le traité de Versailles entérinera. Les Britanniques prenaient une mince (mais très riche) bande à l'ouest, avec Buéa. Les Français héritaient du reste, avec Douala et toutes les voies ferrées. Mais ils avaient pris goût aux charmes de Yaoundé, et dès 1921 ils y transféraient leur administration : les avantages climatiques et stratégiques l'emportaient sur la logique économique ²³.

L'histoire n'est pas finie : en 1940, avec la défaite française, les risques étaient grands de voir le Cameroun rendu à l'Allemagne victorieuse. Aussi les responsables de la colonie se rallièrent-ils immédiatement quand Leclerc (auto-promu colonel pour la circonstance) débarqua en pirogue à Douala le 27 août 1940, au nom du général de Gaulle. L'administration de la France libre avait d'abord besoin de bonnes liaisons avec l'extérieur : le gouvernement du Cameroun fut ramené à Douala. La guerre terminée, la question se posa à nouveau : ne valait-il pas mieux rester là ? La région de Yaoundé devenait d'un poids politique important, avec des ténors comme le Dr Aujoulat et André-Marie Mbida (futur premier ministre du Cameroun, en 1957-1958), très influents au sein du M.R.P., l'un des partis dominants de la IV^e République : il était politiquement exclu de la chagriner ²⁴. Dès 1946, la capitale revint donc à Yaoundé, pour n'en plus repartir. Mais, bien que la présence de l'Etat se soit

23. Ils prolongèrent cependant jusqu'à Yaoundé, dès 1927, le chemin de fer que les Allemands avaient entrepris pour relier à Douala le centre et le nord du pays. C'est le Cameroun indépendant qui prolongera la ligne jusqu'à Ngaoundéré.

24. Alors que Douala avait été secoué par de sanglantes émeutes anti-coloniales en septembre 1945. (Il y en aura d'autres par la suite : Douala a toujours été une ville rétive, et dont l'Etat se méfie peu ou prou).

révélée, pour Yaoundé, le plus actif des facteurs de développement urbain, le centre politique n' a toujours pas rattrapé la métropole portuaire, commerciale et industrielle, qui a manqué par trois fois sa chance politique.

Il faut aussi mentionner les tentatives avortées, qui échouèrent en général à cause de la crise économique des années 1930 : des transferts envisagés de Bamako à Ségou, de Luanda à Huambo (alors Nova Lisboa), sur le plateau central angolais, d'Usumbura (aujourd'hui Bujumbura) à la ville nouvelle d'Astrida (aujourd'hui Butaré). Il s'agit là aussi toujours d'une recherche de situation plus centrale dans le territoire.

IV - Les réorientations de l'indépendance

À la fin de la période coloniale, trois territoires, n'avaient pas leur capitale sur leur propre sol : la Mauritanie était administrée depuis Saint-Louis, le Rwanda depuis Bujumbura (chef-lieu du territoire sous mandat du Ruanda-Urundi, né des accords anglo-belges de 1919, mais qui éclate dès 1959), le Botswana (alors Bechuanaland) depuis Mafeking, à l'extrême nord est de la Province du Cap.

Ce n'est qu'en 1956 que le Ministère de la France d'Outre-mer, face simultanément aux nouvelles autorités locales que créait la «loi-cadre» Defferre, à la mise en exploitation dans le nord du territoire d'importants gisements de fer et aux revendications exprimées par le Maroc sur la région, accepta de doter enfin la Mauritanie d'une capitale propre. On opta pour le site de Nouakchott, un petit *Ksar* de quelques centaines d'habitants, reconstruit après la grave inondation de 1950. Le site était sain, l'eau abondante en profondeur ; la côte, à 5 km, permettrait plus tard la construction d'un port ; surtout la position était relativement centrale, sur l'axe routier majeur -pour ne pas dire unique- du pays. Les plans furent dessinés en 1957 par une série d'architectes français (Hirsch, puis Gerutti -prix de Rome-, puis Lainville, puis Lecomte), et la première pierre posée en 1958. L'Indépendance, le 28 novembre 1960, put avoir lieu dans la nouvelle ville, même si celle-ci ressemblait quelque peu à un décor de théâtre. Prévue pour 10 000 habitants à l'horizon 1970, elle en compte aujourd'hui, guerres et sécheresses venues, 40 ou 50 fois plus.

Au Rwanda, pays très peu urbanisé malgré la forte densité de sa population (car les monarchies tutsi n'avaient pas de capitale fixe, se déplaçant de «colline» en «colline»), on choisit Kigali, poste fondé par les Allemands en 1908 et qui, comme carrefour des (rares) routes du territoire, en était devenu le principal centre économique, malgré sa taille très modeste. Sa rivale potentielle, Astrida (aujourd'hui Butaré) ne doit qu'à son université de ne pas avoir été complètement oubliée.

Bujumbura resta la capitale du seul Burundi. Elle devait sa fortune, depuis 1897, à sa situation de principal port du pays sur le lac Tanganyika (axe normal

des relations extérieures). A l'époque allemande, elle avait dû partager le rôle de «résidence» avec la cité royale de Gitega, mais l'Etat belge fit basculer la prépondérance vers le centre économique.

Quant aux pouvoirs publics du Botswana ils ont pour l'Indépendance (1966), élu domicile à Gaborone, la moins négligeable des villes de la seule partie cultivable du pays, qui reste une dépendance économique de l'Union Sud-africaine mitoyenne...

D'autres Etats, francophones ou non, n'admirent pas de ne pas avoir leur plus grande ville comme capitale. Il était logique que, les grandes fédérations se diluant avec les autonomies acquises en 1956, le Sénégal choisît dès 1957 Dakar (fondée en 1857, capitale de l'A.O.F. depuis 1902), et le Congo, en 1958, Brazzaville (capitale du «Congo français») -en remplacement, on l'a dit, de Libreville- en 1904, vingt ans après sa fondation sur le même site fluvial admirable que Kinshasa/Léopoldville, le territoire étant restructuré en A.E.F. en 1910). En 1950, pour bien distinguer les pouvoirs, on avait expédié l'administration du «Moyen Congo» à Pointe-Noire, ville créée de toute pièce comme port et tête du chemin de fer Congo-Océan à partir de 1923, ce qui avait fait complètement disparaître le vieux Loango, chef-lieu de la région depuis 1883.

Au Dahomey (aujourd'hui Bénin), une histoire politique complexe avait fait de Porto-Novo un protectorat français dès 1883, le chef-lieu des «Rivières du Sud» (Guinée, Côte d'Ivoire, Côte des Esclaves) en 1893, du «Dahomey et dépendances» en 1894. C'était une ville ancienne, fondée au XVIIe siècle comme centre commercial entre les autochtones (Goun et Yoruba) et les négriers, et comme capitale d'un petit royaume, qui crut défendre son autonomie face à ses trop puissants voisins en se jetant dans les bras des Français. Ceux-ci modifièrent assez peu la ville, se contentant d'ajouter un secteur administratif (et quelques missions) aux vieux quartiers où se voient encore d'admirables architectures «brésiliennes», tristement négligées de nos jours ²⁵.

Mais la ville la plus active du territoire -sans parler d'Abomey, la capitale de l'orgueilleux royaume du Dahomey prise d'assaut par les français en 1896-, c'était Cotonou, sur la côte, entre le lac Nokoué (qui communique avec les lagunes de Porto-Novo et de Lagos) et l'océan, un territoire neutre, indépendant des querelles féroces qui opposaient les peuples de la région. Après quelques tentatives dès 1851, les marins français s'y étaient établis durablement à partir de 1878. Un wharf, construit de 1893 à 1899, en fit le port principal de la Côte (ruinant Ouidah, exutoire séculaire du Dahomey) que des lignes de chemins de fer relièrent rapidement à Porto-Novo (à 30 km) et à l'intérieur.

Ce n'est que progressivement et officieusement -on pourrait dire clandestinement s'il ne s'agissait de l'Etat lui-même- que les fonctions

25. Un certain nombre de ces belles maisons étaient louées à l'Administration pour ses logements ou ses bureaux : il y avait pour elle d'autant moins à investir.

politiques se déplacèrent vers la capitale économique : dès les années 1950, le gouverneur venait au moins un jour par semaine dans la métropole côtière. En 1963, s'installèrent pour de bon la présidence, les ambassades et quelques ministères puis d'autres administrations en 1967, en 1972... Il ne reste à Port-Novo que des fragments de ministères (l'Enseignement de base, la Jeunesse, Culture et Sports...), quelques services comme les Archives nationales, alors qu'aucune décision officielle n'a jamais consacré ce transfert ²⁶ au détriment d'une ville qui ne vit plus, en fait, que de la contrebande généralisée avec le Nigéria.

En Ouganda aussi, le pouvoir indépendant refusa de rester confiné dans la ville administrative d'Entebbe, la base navale des *Kabaka* (rois) du Bouganda sur le lac Victoria, où l'administration anglaise, qui tenait à garder ses distances -30 km- vis-à-vis du pouvoir traditionnel, avait élaboré en 1893-1894 une admirable cité-jardin, où travaillent d'ailleurs encore aujourd'hui quelques ministères ougandais. La grande ville était donc Kampala, née d'une cour royale où Lugard avait établi un fort qui avait rapidement attiré les commerçants. Un petit chemin de fer parcourait les 11 Km qui séparait la ville du lac Victoria, permettant un développement économique rapide à l'image de la «*perle des colonies anglaises d'Afrique*».

En fait, ce rapprochement géographique était le signe d'un grave conflit politique : Milton Obote, premier ministre d'un Ouganda indépendant (1962) présidé par le *Kabaka* du Bouganda, voulait tout le pouvoir : en 1966, il fit prendre d'assaut le palais royal par son armée, mais celle-ci, on le sait, ne revint plus dans ses casernes.

Par contre, au Malawi, la tradition d'une capitale administrative de taille modeste s'est maintenue, malgré un transfert en 1975. Ce pays doit sa personnalité aux missionnaires écossais qui le pénétrèrent dès 1879 (les catholiques suivirent en 1889) et demandèrent l'aide de la Grande-Bretagne pour lutter contre les négriers-seigneurs de la guerre (plus ou moins métis portugais) qui ravageaient la contrée. Le protectorat du Nyassaland fut donc instauré en 1889-1891, avec comme chef-lieu Zomba, une étape sur la piste des caravanes, dans un site d'altitude (2000 m) magnifique mais exigu, alors que la ville des missionnaires était Blantyre, depuis 1877, dans un site de collines de la riche vallée du Shire²⁷, voie d'accès au lac Nyassa. Afin de se rapprocher du cœur géographique du pays et des régions les plus peuplées, le Malawi décida, dès son Indépendance (1964), de transférer sa capitale à 300 km plus au nord, dans une position beaucoup plus centrale (et située, comme par hasard, sur le territoire ethnique du président à vie H.K. Banda) : opération planifiée à partir de 1968

26. Le projet de constitution d'avril 1990 continue à déclarer Porto-Novo capitale de la République du Bénin, comme consolation de sa perte totale de fonctions réelles.

27. Mais le manque d'espace plat fit préférer, en 1907, pour servir de siège au chemin de fer, le site de Limbé, à 8 km à l'est (aujourd'hui englobée dans l'agglomération).

(grâce surtout à un financement sud-africain), réalisée en, 1975, parachevée par l'ouverture de l'aéroport international en 1982. Trônant sur une petite colline - Capitol Hill- au milieu d'une vaste savane, Lilongwe déroule rationnellement ses bâtiments officiels et ses résidences, ville digne, impeccablement propre et quelque peu ennuyeuse, comme les planifient si bien les Anglo-saxons.

Derniers déplacements liés aux Indépendances à signaler, assez particuliers puisqu'il s'agit de fusions : après la Deuxième Guerre mondiale, l'Erythrée fut fédérée à l'Ethiopie et purement et simplement annexée en 1962 : Asmara n'est plus, officiellement, qu'un chef-lieu de région, aujourd'hui ruinée par une guerre interminable.

De même, en 1960, le Somaliland ex-britannique (protectorat depuis 1887, avec comme chef-lieu d'abord Berbera, sur la côte, puis, grâce à son climat moins torride, Hargeisa, dans les montagnes, depuis 1941, après la reconquête sur les Italiens) s'unit à la Somalie naguère italienne, Mogadiscio devenant la capitale unique. Mais la guerre civile qui ravage actuellement le nord de la Somalie indique combien reste fragile cette union, pourtant fondée sur un peuple ayant une vive conscience de son homogénéité.

Zanzibar a connu une histoire glorieuse : en 1840, les sultans arabes de Mascate en avaient fait la capitale d'un empire, conquis dans les décennies précédentes, qui s'étendait du golfe Persique jusqu'aux abords de Madagascar, riche du contrôle du commerce côtier, de la traite négrière et, pour l'île même de Zanzibar, du quasi-monopole mondial du clou de girofle. Mais, cinquante ans plus tard, les Européens s'étaient partagé la côte africaine ; les Anglais, «*protecteurs*» des sultans, les avaient confinés au rang de marionnettes gouvernant une île somnolente, où l'aristocratie arabe (et indienne) survivait en exploitant durement la majorité noire. L'Indépendance rendue le 10 décembre 1963, le pouvoir mis en place ne dura que 33 jours : une insurrection de la population africaine le balaya le 12 janvier, mais pour fondre trois mois plus tard le nouvel Etat zanzibarite dans l'Union Tanzanienne. Pour la ville, la perte du statut de capitale d'un pays indépendant ne fut cependant pas d'une importance majeure : sa léthargie n'en a guère été secouée, et la large autonomie de Zanzibar dans une fédération très dissymétrique lui a laissé *grosso modo* les appareils de pouvoir qu'elle avait à l'époque du protectorat

V - Les nouvelles capitales

On l'a vu, le Malawi a réussi, il y a quinze ans, le transfert de sa capitale, d'une petite cité administrative à une autre petite cité administrative, plus centrale. Trois autres Etats ont choisi de quitter leur capitale côtière, plus ou moins macrocéphale, mais sans y être encore parvenus, tant les coûts sont aujourd'hui exorbitants.

Le Tanganyika encore sous tutelle britannique y songeait depuis 1959. Dar-es-Salaam ne souffrait pas, alors, de son engorgement d'aujourd'hui (elle ne dépassait pas les 150 000 habitants, mais concentrait déjà l'essentiel du potentiel économique moderne et des moyens de communication). L'idée était surtout politique, voire morale : rapprocher l'Etat du Peuple, recentrer le pays, renforcer une région peu favorisée, mais aussi fuir une capitale côtière cosmopolite, supposée corrompue et corruptrice, stratégiquement indéfendable²⁸... On discuta (et encore en 1966) entre Arusha au nord, Tabora à l'ouest, Iringa au sud... pour retenir Dodoma, la position la plus centrale (et la province la plus pauvre). La décision vint du parti TANU (par 69 % des voix) en 1972, entérinée par le gouvernement en 1973. On y transféra donc, dans les années suivantes, le siège officiel du parti et celui du Premier ministre, avec un «Ministère du développement de la capitale», en fait assez peu autonome par rapport aux administrations restées à Dar-es-Salaam²⁹.

Dodoma n'était pas une création *ex nihilo* : importante halte caravanière au XIXe siècle, avec un fort allemand (le *boma*, toujours visible) à partir de 1890, gare sur la ligne Dar-es-Salaam- lac Tanganyika en 1910, chef-lieu de région en 1912, évêché (anglican) en 1928..., la ville avait déjà 35 000 habitants en 1973. Le projet d'urbanisme, par des planificateurs tanzaniens et canadiens, prévoit un développement autour de la cité existante, par «communautés» standards de 28 000 habitants (4 quartiers de 7000) sur 325 hectares, séparées par des espaces libres collectifs : jardins, pistes cyclables, voies principales réservées aux autobus... A l'image du socialisme tanzanien, qui se veut sobre et égalitaire, l'initiative privée dans la promotion immobilière (l'Etat restant maître du sol, loué) est possible, mais strictement limitée (cinq maisons locatives par propriétaire). La première phase prévoyait 350 000 habitants sur 10 000 ha, la seconde 150 000 de plus sur 5000 autres hectares, de l'autre côté d'une ride rocheuse, des bourgs ruraux périphériques étant censés retenir l'exode rural.

De fait, la crise profonde de l'économie tanzanienne a asphyxié le projet : hormis une route goudronnée de 450 km qui réunit enfin les deux capitales, la future et la réelle, bien peu a été fait dans la décennie écoulée pour faire passer le rêve dans la réalité, et la macrocéphalie de Dar-es-Salaam ne cesse de s'aggraver.

A Lagos, l'engorgement urbain est proverbial : embouteillages, spéculation, saturation de toutes les infrastructures, criminalité en font pour l'opinion publique en quelque sorte le modèle du scénario urbain catastrophiste du Tiers-monde, avec ses six ou huit millions d'habitants³⁰ -personne ne le sait, à deux

28. Dar-es-Salaam avait été durement bombardée par la flotte anglaise en 1914.

29. Informations recueillies sur place en 1977.

30. Sur 110 ou 120 millions de Nigériens : la proportion n'est pas anormalement déséquilibrée.

ou trois millions près- qui n'ont certes pas tous le sentiment de vivre en enfer. Littéralement bloqué (obligé, par exemple, de ne déplacer ses dignitaires qu'en hélicoptères), l'Etat se voit contraint de fuir. Les considérations politiques n'ont cependant pas manqué non plus dans ce pays aux conflits ethnico-régionaux si violents : Lagos reste une ville profondément yoruba, ce qui n'est guère tolérable pour les autres groupes du Nigéria, même si la structure fédérale cherche à dédramatiser le pouvoir en le déconcentrant (12 Etats en 1967, 19 en 1976, 21 aujourd'hui).

D'où la décision, prise en 1976, après de longues études par une commission d'experts (dont les meilleurs géographes nigériens), de créer de toutes pièces une capitale dans un «territoire fédéral» de 8000 km², au centre géométrique du pays, préalablement vidé de ses (rares) habitants : un *no man's land* parfait pour créer la ville de tous, Abuja. Les travaux ont débuté en 1981, selon les plans du fameux architecte japonais Kenzo Tange. On a vu grand, apparemment, démesuré, mais en réalité à la taille des potentialités du Nigéria.

Décidés en 1979, par le régime militaire du général Obasanjo, les travaux furent surtout lancés par le président élu Shagari, qui s'y installa officiellement le 1er octobre 1983 : c'est là qu'il fut surpris par le coup d'Etat qui ramena les militaires au pouvoir, juste trois mois plus tard. (Etre le lieu d'un coup d'Etat, n'est-ce pas là un critère infallible du statut de capitale ?) ³¹.

Dans la pratique, bien peu avait été réalisé des plans gigantesques entrepris. L'affairisme déchaîné de la IIème République nigérienne avait multiplié impasses, escroqueries et malfaçons. La crise venue -très brutale dans un pays habitué à jeter par les fenêtres le pactole pétrolier-, il a fallu reprendre le chantier avec des moyens réduits, et la ville donne aujourd'hui, malgré la monumentalité de certains bâtiments, l'impression de flotter dans le large réseau autoroutier qui quadrille le site. Quelques ministères majeurs y sont déjà implantés, les Finances et la Présidence doivent arriver en 1990-1991, les Affaires étrangères et les ambassades un peu plus tard. Menée avec plus ou moins de moyens par les régimes qui se succèdent au pouvoir, mais avec une constance politique sans fléchissements, Abuja réussira quoi qu'il arrive : l'Etat nigérien n'a pas d'autres choix.

Les chances de succès de Yamoussoukro paraissaient plus aléatoires, d'autant plus que, depuis le vote de l'Assemblée nationale ivoirienne, le 21 mars 1983, pas un seul fonctionnaire n'a été muté dans ce qui est devenu, ce jour là, la (quatrième) capitale officielle de la Côte d'Ivoire. L'état des finances du pays n'autorise pas à envisager que les choses bougent avant longtemps.

Pourtant le choix est, techniquement, excellent. Voici longtemps qu'Abidjan (officiellement capitale pendant seulement 49 ans) souffre d'un

31. La tentative de putsch du 22 avril 1990, par des officiers yoruba, s'est déroulée à Lagos : elle exprimait surtout une flambée de haine anti-nordiste, et on peut se demander ce qui serait advenu au Nigéria si elle avait réussi (un *remake* des coups d'Etat en chaîne de 1966 et de la guerre du Biafra ?).

engorgement croissant, même si de très massives opérations d'aménagement urbain (ville nouvelle de Yopougon, bouquet de gratte-ciel de la cité administrative, réseau routier lagunaire, etc.) ont évité à la «*perle des lagunes*» les désastres de Lagos. Quitter Abidjan, certes, mais pour aller où ? Bouaké est au centre géométrique du pays, mais décalée par rapport aux régions les plus attractives et les plus riches, et surtout déjà peuplée d'un demi-million d'habitants : y ajouter la capitale, c'est repartir vers une ville multi-millionnaire en peu d'années.

Une ville de taille modeste, située au contact de la forêt et de la savane, à la croisée des axes routiers majeurs... la simple carte routière guide le choix, et bien plus encore l'énorme infrastructure dont dispose déjà Yamoussoukro : large voirie, avenues interminables, hôtellerie, établissements scolaires somptueux et maintenant cette étonnante (et superbe) basilique, qui trône, immaculée, sur le paysage urbain tout verdoyant de ses jeunes forêts d'encalyptus... Il a été calculé que Yamoussoukro, pour-en comptant large- une soixantaine de milliers d'habitants, a reçu, de 1971 à 1982, 134 milliards de F.CFA (dont 40 de 1980 à 1982, pour la construction de ses grandes Ecoles). contre 156 pour l'ensemble des villes ivoiriennes hors Abidjan...

La volonté politique est évidente, et fort ancienne : dès avant l'Indépendance, le député-ministre Houphouët-Boigny avait commencé le réaménagement de son village natal : liaisons routières, lotissements, infrastructures, ... Petit à petit, une grande ville s'est bâtie, à laquelle ne manque que la population, perdue dans les parcelles de 1000 à 2000 m² et les voies larges de 50 m (180 km revêtus). A qui visite Yamoussoukro, il est évident que c'est de longue date que, patiemment, Houphouët-Boigny a préparé ce transfert, un peu comme le couronnement de sa carrière. Mais c'est précisément cette dimension politique personnalisée (et la place renforcée donnée aux Baoulé du sud, que n'épargnent pas les jalousies) qui met en balance la réalisation d'un choix techniquement bon : Yamoussoukro ne demande qu'à devenir une vraie capitale ; tout dépendra de la manière dont Houphouët réussira (ou non) sa «*sortie*».

VI - Le destin des déchués

Etre ou ne pas être, ou ne plus être capitale... Partager la gloire (et les ennuis) des villes associées à l'exercice du pouvoir ou connaître l'amertume de la déchéance... Perdre la fonction majeure a, de tous temps, été vécu comme une chute, une perte de puissance et de prestige : ainsi à Douala, après le départ du gouverneur allemand, selon Th. Scitz, qui fut l'un des premiers administrateurs de la ville : «*Le temps était passé où le vieux King Bell, Manga, Jim Equalle, ainsi que le mesquin Dika Akwa, arrivaient avec une grande suite devant la maison du gouverneur pour porter devant lui ou son chancelier un important*

palabre...» 32. Cette déchéance peut même entraîner une forme de révolte : le refus de Mayotte de participer à l'indépendance des Comores vient largement du transfert du chef-lieu -c'est-à-dire du pouvoir réel- de Dzaoudzi à Moroni, vécu à Mayotte comme la perte d'une prépondérance fructueuse.

Des 41 capitales déchuës que nous pouvons analyser, un gros quart, c'est-à-dire 12, ne sont aujourd'hui pratiquement plus rien que de modestes bourgades : Bagamoyo (Tanzanie), Baguida (Togo), Bolama (Guinée Bissau), Bingerville (Côte d'Ivoire), Itala (Somalie), Kalomo (Zambie), Obock (Djibouti), Picos (Cap Vert), Possel (R.C.A.), Rehoboth (Namibie), Ribera Grande (Cap Vert), Zungeru (Nigéria) ont en commun de n'avoir été chef-lieu que peu de temps -sauf Ribera Grande (un siècle et demi, avant sa ruine définitive par des pirates français en 1712), Bolama (62 ans) et Bingerville (34 ans)- et d'avoir été destituées précocement, entre 1890 et 1914 pour la plupart, sauf encore une fois, Bingerville (1934) et Bolama (1941), mais l'une était trop proche d'une ville dynamique, l'autre l'émanation d'une colonisation trop impuissante. Ces villes presque disparues sont en général l'héritage des tâtonnements préliminaires de la colonisation effective.

Un cas particulier : Omdurman (Soudan) reste fortement peuplée, mais ce n'est, en fait, qu'un faubourg de la grande agglomération de Khartoum, beaucoup plus africain d'allure que, de l'autre côté du Nil, la capitale aux larges voies à l'euro péenne. On pourrait dire aussi de Bingerville et de Baguida qu'elles ne sont plus, de nos jours, que des banlieues en voie d'absorption par la croissance spatiale d'Abidjan et de Lomé : elles sont ainsi appelées à disparaître tout simplement de la carte.

13 villes ont conservé un petit rôle administratif local : Aného (Togo), Berbera (Somalie), Boma (Zaire), Chipata (Zambie), Dzaoudzi (Mayotte), Entebbe (Ouganda), Gitega (Burundi), Grand-Bassam (Côte d'Ivoire, avec glissement du bord de mer vers les lagunes), Lokoja (Nigéria), Lüderitz (Namibie), Mafeking (Union Sud-Africaine), Mozambique (Mozambique), Zomba (Malawi). On a là encore une majorité de capitales abandonnées précocement (d'Aného en 1897 et Mozambique en 1898 à Boma en 1929 et Berbera en 1941, après plusieurs décennies de «*règne*» pour ces dernières), avec trois exceptions : Mafeking, abandonnée en 1965, Entebbe en 1966 et Zomba en 1975, après trois quarts de siècle de fonctions de capitale : on a vu dans quelles circonstances très particulières s'étaient faits ces trois transferts.

10 autres ont maintenu une fonction de chef-lieu de région, avec plus ou moins d'autonomie vis-à-vis de la capitale et une population en général assez importante, sans émerger cependant des villes moyennes : Buéa (Cameroun, restée petite cité administrative), Calabar (Nigéria), Cape Coast (Ghana), Gondar (Ethiopie), Hargeisa (Somalie, actuellement dévastée par la guerre

32. Cité par R. Gouellain (p. 126).

civile), Kayes (Sénégal), Livingstone (Zambie), Saint-Louis (Sénégal), Zanzibar (Tanzanie), Zinder (Niger). La plupart ont fonctionné au XXe siècle (hormis l'antique Gondar et Cape Coast, qui ont toutes deux gardé le siège du pouvoir pendant plus de deux siècles), voire jusqu'aux Indépendances ou à l'unification pour Saint-Louis, Hargeisa et Zanzibar, et même Buéa, puisque celle-ci était chef-lieu du Southern Cameroons confié au mandat, puis à la tutelle de la Grande-Bretagne.

Seules cinq villes sont donc restées véritablement importantes, bien qu'Asmara soit actuellement une forteresse assiégée plus qu'une métropole rayonnante. Porto-Novo vit assez confortablement de ses activités commerciales, c'est-à-dire, on le sait, de la contrebande avec le Nigéria voisin. Pointe-Noire et Mombasa tiennent fermement leur rang de seconde ville, mais premier port de leur capitale intérieure, tout comme Douala, qui surclasse pour quelque temps encore la population de son chef-lieu. Il s'agit donc de villes qui ont leurs propres facteurs de dynamisme : portuaires, industriels, carrefours de voies de communications (tout comme des villes qui n'ont jamais été capitales : Tamatave, Bulawayo, Blantyre, Bobo-Dioulasso..., sans compter les villes minières ou les héritages des vieilles civilisations urbaines : Kano, Ibadan, Kumasi...).

Certaines des déchues ont cependant gardé d'importantes fonctions intellectuelles, avec des collèges prestigieux ou des universités qui en maintiennent le lustre : Buéa, Cape Coast, Porto-Novo, Saint-Louis, Zomba... Bien plus modestement, Bingerville abrite un orphelinat dans l'ancien palais des gouverneurs de la Côte d'Ivoire, tandis que celui de Porto-Novo sert de salle de réunion et de bureaux aux associations. Mais c'est bien sûr le tourisme qui entretient quelques activités à partir de ces splendeurs enfuies, le site de Buéa ou de Livingstone, le prestige de Zanzibar, le château de Cape Coast, les monuments antiques de Gondar, les ruelles de Mozambique³³ ou de Bagamoyo, les superbes maisons de Saint-Louis, d'Aného, de Porto-Novo, les monuments restaurés de Grand-Bassam ont de quoi enthousiasmer les amateurs déçus de l'affligeante banalité des quartiers des capitales en titre.

Hélas, il est encore rare que les efforts entrepris soient à la hauteur des besoins pour la préservation d'un patrimoine qui n'est pas seulement composé de quelques bâtiments prestigieux, mais qui englobe tout un ensemble urbain en harmonie de formes et de couleurs. Mais l'Etat est parti, les budgets locaux sont réduits à la portion congrue, le goût en général détourné vers des formes réputées plus « modernes » : le maintien de ces trésors s'avère souvent difficile, car la sensibilisation des habitants, des responsables, des financeurs est à peine amorcée. Il faut dès aujourd'hui se mobiliser pour que soient protégés ces

33. Déclarée par l'UNESCO «patrimoine mondial».

patrimoines hérités des temps de splendeur, témoins de la diversité des destins et de l'authenticité concrète de chaque cité.

On voit quelle a été la diversité des situations et des causalités. Ici ont prévalu les qualités portuaires, là un impératif politique, ailleurs un avantage climatique ou stratégique... Il y a tout de même, dans les déplacements de capitale, deux tendances générales qui s'affirment, dont le fondement est plus idéologique que technique :

- l'Etat doit être installé dans la plus grande ville (alors que de petites cités administratives offriraient bien des avantages) ;

- il doit occuper une position relativement centrale dans le territoire (ou du moins au coeur des voies de communications).

Dans l'une et l'autre exigence, au-delà du seul désir de prestige, la finalité est bien d'appesantir la tutelle de la structure socio-spatiale du pouvoir sur la société toute entière. Héritier des administrations coloniales -mais avec la différence que celles-ci, très légères, se déplaçaient facilement-, l'Etat d'après les Indépendances n'entend pas, dans la plupart des cas, laisser grande place aux contre-pouvoirs potentiels de la société civile, en particulier urbaine (le degré d'autonomie concédé aux municipalités des grandes villes - et de la capitale en particulier - en est un bon révélateur).

On pourrait poursuivre longtemps ce type d'analyse par l'étude des mutations des chefs-lieux des préfectures ou des provinces, mais les conclusions seraient les mêmes : quel que soit l'angle selon lequel on aborde les relations de l'Etat et de la ville, on retrouve bien toujours la même problématique : le pouvoir, son partage ou son accaparement. Là encore, l'espace, la ville, ne sont que des moyens du contrôle sur la société

BIBLIOGRAPHIE³⁴

- AGNEW, S. and STUBBS, M., 1972. - Malawi in maps. Londres, University Press, 143 p.
- ANTOINE, P. ; DUBRESSON, A. & MANOU-SAVINA, A., 1987. - Abidjan côté cours. Paris, Karthala-ORSTOM, 277 p.
- BACH, D., *ed.*, 1986. - Le Nigéria contemporain. Paris, CNRS, 336 p.
- BERRY, L., 1971 - Tanzania in maps. Londres, University Press, 172 p.
- BRUNSCHWIG, H., 1957. - L'expansion allemande outre-mer. Paris, P.U.F., 208 P.
- BRUNSCHWIG, H., 1988. - L'Afrique Noire au temps de l'Empire français. Paris, Denoël, 280 p.
- CAMARA, C., 1968. - Saint-Louis-du-Sénégal. Dakar, IFAN, 292 p.

34. Documents disponibles lors de la rédaction : manquent, entre autres, les travaux de PITTE sur Nouakchott, de SIRVEN sur le Rwanda et le Burundi, de CAHIEN sur les villes lusophones...

- CLARKE, J.I., 1969. - Sierra Leone in maps. Londres, University Press, 120 p.
- COQUERY, M. *ed.*, 1989 - Les espaces Tiers-Monde face à l'urbanisation (Séminaire de DEA 1988-89). Paris, Institut Français d'Urbanisme (Paris VIII), 248 p. multig.
- COQUERY-VIDROVITCH, C., *ed.*, 1982. - Histoire des villes et des sociétés urbaines, n°2 : les villes coloniales (Séminaire de DEA 1982-83). Paris, l'Harmattan et Paris VII, 269 p. multig.
- COQUERY-VIDROVITCH, C., 1988 - Histoire coloniale et histoire des Africains. *In* : «XXème siècle», n° 20, pp. 49-73.
- COQUERY-VIDROVITCH, C., *ed.* 1988. - Processus d'urbanisation en Afrique. Paris, L'Harmattan, 135 p. et 168 p.
(voir en particulier les études d'Odile GOERG et Jean SURET-CANALE sur Conakry, de Sophie PICON-LOIZILLON sur Nairobi).
- CORNEVIN, R., 1981. - La république populaire du Bénin. Paris, Maisonneuve-et-Larose, 584 p.
- CORNEVIN, R., 1987 - Le Togo, des origines à nos jours. Paris, Académie des Sciences d'Outre-mer, 556 p.
- DA SILVEIRA, J. F., 1985. - La spatialisation d'un rapport colonial : Bissau (1900-1960). *In* : colloque «Processus d'urbanisation en Afrique». Paris, 1985. (Document provisoire, 21 p. multig.)
- DESCHAMPS, H. *et al.*, 1971. - Histoire générale de l'Afrique Noire. Paris, P.U.F., vol. II (de 1800 à nos jours), 720 p.
- D'HONT, O., 1988. - La population des quartiers spontanés de Nouakchott ou «Kébé». *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 165, pp. 73-95.
- DICKSON, K., 1971 - A historical geography of Ghana. Cambridge, University Press, 379 p.
- EGZIABHER, A.G., 1984. - Some aspects of urban development and housing condition in Addis-Ababa (Ethiopia). *Cités Africaines- African Cities*, n°1, automne 1984, pp. 25-28.
- ESTEVAO, J., 1985. - Peuplement et phénomènes d'urbanisation au Cap Vert, pendant la période coloniale. *In* : Colloque «Processus d'urbanisation en Afrique. Paris, 1985. (Document provisoire, 13 p. multig.)
- ETOGA-EILY, F., 1971. - Sur les chemins du développement. Yaoundé, CEPMAE, 521 p.
- GASCON, A., 1989. - Les bastides d'Ethiopie : les villes fortes de Monilek dans le sud de l'Ethiopie et l'urbanisation contemporaine. *In* : Tropiques, lieux et liens. Paris, ORSTOM, pp. 435-444.
- GNIELINSKI, S. von., 1972. - Liberia in maps. Londres, University Press, 111 p.
- GOUELLAIN, R., 1975. - Douala, ville et histoire. Paris, Musée de l'homme, 402 p.
- HYWELL DAVIES, D., 1971. - Zambia in maps. Londres, University Press, 128 p.
- JACKSON, P., 1986. - Historic Building of Harare. Harare, Quest Publishing, 134 p.
- KAIDI, H., 1990., - Nigéria, la savane pour capitale. *Jeune Afrique*, n° 1514, 8 janvier 1990, pp. 48-49.
- KEITA, R. N., 1972., - Kayes et le Haut-Sénégal. Bamako, Editions populaires, 235 et 231 p.

- KIPRE, P., 1985., - Villes de Côte d'Ivoire (1893-1940). Abidjan, Dakar, Lomé, N.E.A., 237 et 288 p.
- LASSERRE, G., 1958. - Libreville, la ville et sa région. Paris, A. Colin, 347 p.
- LE PAPE, M., 1989. - Récits d'espaces : les premiers faubourgs d'Abidjan. *In* : Tropiques, lieux et liens. Paris, ORSTOM, pp. 296-302.
- MARGUERAT, Y., s.d. - Notes sur le Nigéria du Sud-Ouest. Lomé, ORSTOM, 14 p. multig.
- MARGUERAT, Y., 1985. - Harbel, Yekepa, Kapata, Buchanan et les autres : histoire sociale, vie politique et urbanisation au Libéria. *Politique Africaine*, n°17, pp. 121-134.
- MARGUERAT, Y., 1989. - Dynamique sociale et dynamique spatiale d'une capitale africaine : Lomé. *In* : Tropiques, lieux et liens. Paris, ORSTOM, pp. 314-349.
- MARTENS, O. & KARSTEDT D.O., 1930. - Afrika, ein Handbuch für Wirtschaft und Reise. Berlin, Reimer et Vohsen, 940 p.
- MORGAN, W.T.W., 1973. - East Africa. Londres, Longman, 410 p.
- MVENG, R.P. E., 1963. - Histoire du Cameroun. Paris, Présence Africaine, 534 p.
- NICOLSON, I.F., 1969. - The administration of Nigeria 1900-1960. Oxford, Clarendon Press, 326 p.
- OLIVIER, R. & ATMORE, A., 1969. - Africa since 1800. Cambridge, University Press, 304 p.
- PAIN, M., 1984. - Kinshasa, la ville et la cité. Paris, ORSTOM, 267 p.
- POINSOT, J., SINOÛ, A. & STERNADEL, J., 1989. - Les villes d'Afrique noire entre 1650 et 1960. Paris, Documentation Française, 346 p.
- SECK, A., 1970. - Dakar, métropole ouest-africaine. Dakar, IFAN, 516 p.
- SIDIKOU AROUNA, H., 1975. - Niamey. *Cahiers d'Outre-Mer*, n°111, pp. 201-217.
- SINOÛ, A., 1981. - Les moments fondateurs de quelques villes coloniales. *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 81-83, pp. 375-388.
- SINOÛ, A. & OLOUDE, B., 1988. - Porto-Novo, ville d'Afrique Noire. Paris, Parenthèse-ORSTOM-PUB, 175 p.
- SOUDAN, F., 1984. - Les nouvelles capitales. *Autrement*, hors série n° 9, pp. 73-77.
- SUTTON, J.E.G., ed., 1970. - Dar-es-Salaam, city, port and region. *Tanzania Notes and record*, n°71, 218 p.
- VENNETIER, P., 1968. - Pointe-Noire et la façade maritime du Congo-Brazzaville. Paris, ORSTOM, 458 p.
- VENNETIER, P., 1976. - Les villes d'Afrique tropicale. Paris, Masson, 192 p.
- VERNIERE, M., 1977. - Dakar et son double : Dagoudane Pikine. Paris, Bibliothèque nationale, 278 p.
- WONDJI, C., 1976. - Bingerville, naissance d'une capitale (1889-1909). *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 61-62, pp. 83-102.
- 1962 - Guide Bleu : Afrique Centrale. Paris, Hachette, 721 p.
- 1958/68 : Guide Bleu : Afrique de l'Ouest. Paris, Hachette, 818 p.

N° 175 - 44e ANNÉE

JUILLET - SEPTEMBRE 1991

I.S.S.N. 0373-5834

LES CAHIERS D'OUTRE-MER



REVUE DE GEOGRAPHIE DE BORDEAUX