

MARC ANTOINE PÉROUSE DE MONTCLOS

PORT HARCOURT

LA « CITÉ-JARDIN » DANS LA MARÉE NOIRE

AU CŒUR DU DELTA ET DES LUTTES ENGAGÉES POUR LE CONTRÔLE DE LA MANNE PÉTROLIÈRE, PORT HARCOURT A BEAUCOUP DE MAL À AFFIRMER SON AUTONOMIE ENVERS LE GOUVERNEMENT CENTRAL. LE DÉVELOPPEMENT DÉSÉQUILIBRÉ DE LA VILLE, MAIS AUSSI ET ESSENTIELLEMENT LES RIVALITÉS HISTORIQUES ENTRE AUTOCHTONES ET ALLOCHTONES ONT EN EFFET OBÉRÉ LA CONSTITUTION D'UN VÉRITABLE POUVOIR MUNICIPAL. COMMENT PARVENIR À CONCILIER CITOYENNETÉ ET AUTOCHTONIE DANS L'ESPACE PUBLIC URBAIN DU NIGERIA CONTEMPORAIN ? TEL EST EN FILIGRANE L'ENJEU SOULEVÉ PAR CETTE ÉTUDE DE CAS.

Appelé « cité-jardin » par le colonisateur britannique puis par la municipalité qui en a fait son slogan pour vanter la qualité verdoyante du lieu, Port Harcourt a connu un développement très rapide avec la ruée sur l'or noir des années 70. Les collectivités locales, qui tiennent lieu de municipalités, n'ont pas été en mesure de répondre à des besoins urbains croissants et elles ont été dépossédées de leurs fonctions par une junte militaire de plus en plus centralisatrice en dépit d'un discours fédéraliste. Elles ne constituent jamais qu'un acteur mineur sur la scène politique ; à preuve, elles ne sont pas directement la cible des protestataires qui manifestent contre les compagnies pétrolières opérant dans la région.

Les autochtones de Port Harcourt, des Okrika et des Diobu, n'en ont pas moins tenté de s'approprier l'outil municipal. Pour ce faire, ils ont argué d'une sorte de droit de préemption avantageant les premiers habitants de la ville face aux nouveaux venus. En vue de contourner la loi du nombre qui aurait consacré électoralement la prééminence démographique des migrants, les aborigènes, ainsi qu'ils se qualifient désormais, ont développé un discours ethnique des plus agressifs.

L'avantage d'une telle tactique était aussi de mobiliser les communautés concernées sur un programme dont l'indigence idéologique est par ailleurs frappante. Qu'il s'agisse de contrôler la municipalité, d'investir le gouvernement de l'État, de « charcuter » les circonscriptions électorales ou de contes-

ter les compagnies pétrolières, l'enjeu est finalement le même : le partage des ressources. La municipalité, là, n'est qu'un moyen parmi d'autres, et certainement pas le plus efficace...

L'ÉVICTION DES IBO

Création typiquement coloniale sur un terroir qui n'avait aucune tradition urbaine, Port Harcourt est fondé en 1912 par le gouverneur lord Lugard qui cherchait un port en eaux profondes dans la région. C'est lui qui propose de baptiser le site en l'honneur du secrétaire d'État aux colonies, Lewis V. Harcourt, et ce au détriment des noms locaux : Obumuton-Chiri ou Isaka pour les Okrika, Iguocha pour les Diobu¹. Bâtie *ex nihilo*, la ville sert de débouché maritime à la ligne de chemin de fer qui transporte le charbon d'Enugu et qui est inaugurée en 1916. L'année suivante, une ordonnance crée un conseil municipal sans pouvoir d'exécution et uniquement composé de fonctionnaires ou d'hommes d'affaires européens. Faute d'intermédiaires africains influents, l'administration coloniale est directe. Les priorités sont clairement établies. Un des premiers budgets de la municipalité prévoit d'allouer 100 livres sterling pour le golf européen, contre 80 pour installer des égouts dans les quartiers africains !

Dans un premier temps, le combat contre le colonisateur ou pour l'augmentation des salaires transcende les clivages d'ordre ethnique. Une élite occidentalisée apparaît, qui lance en 1930 un journal, le *Nigerian Observer*, et, cinq ans plus tard, fonde la Ligue de la communauté africaine. Celle-ci se bat pour obtenir une autonomie municipale. En 1944, elle demande que Port Harcourt soit représenté au conseil législatif à Lagos et devienne une municipalité de première classe à part entière. En 1949 est inauguré un conseil municipal investi de plus grandes responsabilités et dont la majorité des membres africains est élue². Mais la Ligue n'a qu'une résonance locale et représente surtout les intérêts des notables de la ville en faisant office d'intermédiaire entre l'Union des Ibo de Port Harcourt et les autres groupes en présence. Elle est très critiquée

1. I. F. Nicolson, *The Administration of Nigeria 1900-1960 : Men, Methods and Myths*, Oxford, Clarendon Press, 1969, pp. 189-190. D'autres auteurs pensent que le nom de la ville viendrait soit d'un administrateur du lieu en 1910, A. B. Harcourt, soit d'un navigateur de la Marine, D. L. Harcourt, à qui le territoire avait été attribué en 1911. Voir à ce sujet *The Story of Old Calabar, A Guide To The National Museum at The Old Residency, Calabar*, National Commission for Museums and Monuments, Lagos, Linksters Ltd, 1986, p. 167 ; H. I. Ajaegbu, *Urban and Rural development in Nigeria*, Londres, Heinemann, 1976, p. 48.

2. H. E. Wolpe, « Port Harcourt : Ibo politics in microcosm », in R. Melson et H. E. Wolpe (eds.), *Nigeria : Modernization and the Politics of Communalism*, East Lansing, Michigan State University Press, 1971, pp. 483-513 ; C. N. Anyanwu, *Port Harcourt, 1912-1955. A Study in the Rise and Development of Nigerian Municipality*, University of Ibadan, PhD. thesis, 1971.

par les zikistes, les nationalistes du NCNC (National Council for Nigeria and the Cameroons) d'Azikiwe, qui lui reprochent sa modération et ses compromissions avec les autorités britanniques.

En 1955, la totalité du conseil municipal est élue, entérinant la mainmise de l'Union Ibo, du NCNC et des zikistes. Tandis que l'ascendance des Ibo d'Owerri prend le pas sur celle des Ibo d'Onitsha, les minorités autochtones sont mises à l'écart, ainsi que les Sierra Léonais, les Ghanéens, les Yorouba, les Efik et les Ijaw qui avaient dirigé la Ligue ; une telle attitude explique d'ailleurs l'opposition de ces communautés à la sécession biafraise douze ans plus tard³. À mesure que se rapproche l'échéance de l'indépendance et que le partage du pouvoir déchire les passions, c'en est fini de la belle unité affichée par l'Union africaine pour le progrès dans les années 30. Un fort ressentiment se développe alors contre les migrants ibo de l'hinterland, qui occupent quelque 98 % des sièges du conseil municipal en 1961, sont propriétaires de 92 % des immeubles et constituent environ 80 % de la population de Port Harcourt⁴. Cette hégémonie masque pour un temps les rivalités foncières entre les deux minorités autochtones diobu et okrika, qui représentent moins de 7 % des habitants de la ville au recensement de 1963. En 1958, devant la commission Willink qui enquête sur le sort des minorités, le président local de l'Union de l'État Ibo déplore l'agitation de ces communautés en faveur d'un État des Rivers. Dénonçant les propos haineux de l'*Eastern States Express*, une publication concurrente de l'Union de l'État Ibibio (actuel Akwa Ibom), il met en exergue les menaces à peine déguisées des autochtones : exproprier les Ibo, rendre la terre aux Diobu et confisquer la Maison du Biafra, officine culturelle installée dans les locaux de la compagnie UAC sur Aba Road. Si les communautés de la région ont décliné, dit-il, ce n'est pas la faute des Ibo, mais plutôt le résultat de la suppression du commerce des esclaves, qui enrichissait les tribus de la côte, et de l'ouverture du pays à la concurrence, grâce au développement des moyens de transports⁵. Selon lui, les Ibo peuvent bien administrer Port Harcourt car le premier maire d'Enugu, en plein pays ibo, a été un Haoussa.

La guerre civile bouleverse la donne. Les Ibo sont chassés de la ville après que les autres communautés ont d'abord fui en octobre 1966, par crainte de représailles à la suite des pogroms anti-ibo dans le nord du Nigeria. Port Harcourt tombe aux mains des fédéraux en mai 1968, un an après la création d'un État des Rivers et la proclamation par les Ibo de l'indépendance du Biafra. À la fin de la guerre, un décret du gouverneur militaire Alfred Diete-Spiff déclare que toutes les propriétés ibo abandonnées reviennent à l'État des Rivers, dont Port Harcourt est le chef-lieu. Suite aux pressions du gouvernement central, de piètres compensations financières sont versées aux anciens propriétaires, tandis que les Ibo réclament en vain une « fédéralisation » de la ville.

Avec l'exode rural et l'exploitation des gisements de pétrole aux alentours, la tranquille « cité-jardin » coloniale des Britanniques prend alors son essor et devient l'une de ces bourgades sans âme de la « ruée sur l'or noir ». Les nouveaux arrivants sont surtout originaires des environs immédiats. Les Ijaw s'implantent en force : ils constituent plus de 83 % de la population de Port Harcourt selon le recensement de 1973. La proportion d'Ibo est désormais réduite à 4% – un chiffre sous-estimé, certes, à cause des réticences à avouer une origine « biafraise ».

LA QUERELLE DES AUTOCHTONES DIOBU ET OKRIKA

L'élimination des Ibo a en tout cas pour conséquence de laisser le champ libre aux controverses foncières entre les Diobu (ou Rebisi), un clan ikwerre, et les Okrika (ou Wakirike), un sous-groupe ijaw⁶. Il faut dire que la pression immobilière augmente considérablement du fait de la présence des compagnies pétrolières⁷. Autrefois, la terre appartenait en commun à des familles. Dans la société matrilineaire ijaw, les Okrika accédaient à la terre par héritage, par attribution d'un chef ou par hypothèque sur un débiteur insolvable⁸. Quand quelqu'un voulait bâtir ou cultiver, il allait voir les anciens pour leur en demander la permission, et les remerciait par des cadeaux en nature qui, au fil des ans, sont devenus monnaie sonnante et trébuchante.

Aujourd'hui, le Land Use Act de 1978 fait théoriquement de la municipalité de Port Harcourt le propriétaire du territoire. Mais l'argumentation des parties en conflit s'appuie sur l'accord Hargrove, signé le 18 mai 1913 entre les Britanniques et les chefs de la région, stipulant que des compensations devaient être payées aux Diobu et aux Okrika, respectivement 2 000 et 3 000 livres sterling. Le roi des Okrika, l'*amanyanabo* ou *amafina* Samuel Ogan, fait donc valoir que « ceux qui ont reçu l'indemnité la plus importante sont ceux qui, à l'origine, avaient le plus de terres ». Son allié naturel, le *tonkepa* Ngeri Rowlands des Ijaw de Port Harcourt, en conclut que les deux tiers de la ville appartiennent aux

3. H. E. Wolpe, *Urban Politics in Nigeria : a Study of Port Harcourt*, Berkeley, University of California Press, 1974, p. 128 ; Mac Dixon-Fyle, « The Sierra Leone (Descendants) Union of Port Harcourt, 1933-86 », *Journal of the Historical Society of Nigeria* vol. 12, n° 1-2, déc. 1983, pp. 159-161.

4. E. J. Alagoa et T. N. Tamuno (eds), *Land and People of Nigeria : Rivers State*, Port Harcourt, Riverside Communications, 1989, p. 139.

5. *Minutes of the Proceedings*, Minorities Commission, Port Harcourt, 21 janvier 1958, pp. 6 et 13-14.

6. Voir *African Guardian* (Lagos), 31 janvier 1994, et *Newswave* (Lagos), 16 mars 1990.

7. Voir aussi W. I. Bell-Gam, *Development of Coastal and Estuaire Settlements in the Niger Delta : the Case of the Bonny Local Government Area*, Berne, Peter Lang, 1990.

8. E. D. W. Opuogulaya, *The Cultural Heritage of the Wakirike (The Okrika People)*, Port Harcourt, Rivers State Council for Arts and Culture, 1975, pp. 23-26.

Okrika, y incluant la banlieue de Diobu, qui signifierait *din-obu*, la « guerre de nuit », en raison des fréquentes attaques ikwerre avant la colonisation. Le quartier d'Ogbunabali, lui, aurait été concédé par les Okrika pour accueillir les populations déplacées par la construction du chemin de fer en 1913 ; d'où un nom provenant d'un dieu ikwerre, voulant dire « qui tue la nuit », et qui a fait l'objet d'un roman⁹. À la même époque, les Britanniques auraient évacué de la ville coloniale des Okrika d'Obumuton et Bie-Ama, réinstallés au sud-est sur des terres acquises aux chefs *elemé* de Mboli¹⁰.

Les Diobu rétorquent qu'il existe un autre accord, qui date de 1928 et rééquilibre la situation. Leurs chefs traditionnels, *l'eze apara rebisi* V. Woluchem et *l'igoh* A. N. D. Ichemati, y voient là une « reconnaissance de droits de propriété, et pas seulement de droits d'occupation ». Selon eux, un relevé de Port Harcourt entrepris en 1908 par un arpenteur britannique n'aurait mentionné aucun village okrika. Les traités de protectorat de 1871 et 1888 n'auraient accordé aux Okrika que des droits de pêche en bordure du pays ikwerre. Qui plus est, les Diobu ont porté le contentieux devant les tribunaux coloniaux afin de se faire reconnaître comme les propriétaires exclusifs de la ville. Ils ont échoué mais, en 1966, le clan *Elekeohia* des Diobu a remporté une victoire au tribunal de dernière instance de Calabar. Leurs adversaires, le clan *Abuloma* des Okrika, ont fait appel... et gagné malgré l'avis défavorable du Conseil privé de Londres, la plus haute juridiction du temps des colonies, qui n'a jamais voulu s'engager à entreprendre la démarcation du territoire des uns et des autres. La situation n'a cessé de se dégrader. Chef *Ngeri Rowlands* raconte que, lorsque les *Abuloma* de *Rainbow Town* ont été sur le point de gagner leur procès en 1975, les *Elekeohia*, mécontents, sont venus détruire leurs habitations à coups de bulldozers ! Les *Abuloma* ont alors demandé dix millions de naira de dommages et intérêts. En 1977, ils ont poursuivi en justice l'État des Rivers pour obtenir un loyer annuel à l'instar des Diobu. En 1982, le gouverneur, un civil *ijaw* soucieux de ménager sa base électorale, a dû leur payer les 105 000 naira réclamés et leur verser une rente annuelle de 1 500 naira.

La dispute entre *Ijaw* et *Ikwerre* n'était pas finie pour autant. Avec la troisième République en 1992 et 1993, les Okrika, qui obtiennent la tête de l'État en élisant le gouverneur *Rufus Ada George*, se plaignent d'être mis en minorité au conseil municipal par les Diobu. Ils accusent *Francis Ellah*, un sénateur ikwerre de la seconde République, d'avoir procédé à un charcutage électoral brisant un canevas quasiment inchangé depuis 1963 et divisant la ville en vingt circonscriptions. Les Okrika n'en tiennent que quatre, avec, prétendent-ils, une population supérieure à celle des Diobu – ce que les statistiques disponibles démentent, à l'intérieur des limites municipales tout au moins¹¹. À l'occasion de la création de dix nouvelles collectivités locales en octobre 1991,

des modifications de frontières administratives placent en fait les quatre clans ikwerre de Rumueme, Rumuanamasi, Rumbikpan et Ogunibia sous la juridiction d'Obiakpo, au nord, réduisant Port Harcourt aux trois quartiers de Trans-Amadi, Diobu et la vieille ville coloniale. Les Okrika restent cependant minoritaires et revendiquent l'élargissement du territoire de la municipalité vers le sud, en direction de Borokiri, dans les quartiers qu'ils occupent et pour lesquels ils demandent leur propre collectivité locale¹².

Sur ce plan, la force des discours indigénistes est attisée en milieu rural par des protestations en principe dirigées contre les compagnies pétrolières, mais qui marquent l'affirmation d'identités ethniques (à défaut d'être communales) et qui « débordent » en ville sous forme de pogroms fin 1993¹³. En milieu urbain, la puissance des revendications aborigènes vient aussi de ce que l'exode rural n'a pas complètement balayé le marquage territorial des premiers occupants des lieux.

Port Harcourt compte trois principaux quartiers : la zone industrielle de Trans-Amadi à l'ouest, la banlieue de Diobu au nord et l'ancien township colonial au sud (fig. 2). Ce dernier, où se concentrent les Okrika, est un cul-de-sac cerné par l'eau, le long du marché aux pêcheurs de Borokiri d'où partent les *speed boats* (pirogues à moteur) pour le terminal pétrolier de Bonny. Le seul accès se fait par le nord, en venant du pays ibo par l'autoroute d'Aba qui coupe la ville en deux. Les piétons n'empruntent d'ailleurs jamais les rares passerelles qui enjambent cette grande artère à quatre voies. Ils préfèrent jouer aux toréadors autoroutiers et s'élancer par grappes humaines imprévisibles dans le flot de voitures !

Trans-Amadi et Diobu sont des ajouts plus récents. Le quartier de Mile 2 Diobu, qualifié de « réserve indigène » en 1928, dépendait administrativement du district d'Ahoada, à plus de quatre-vingts kilomètres de là. Il ne fut rattaché à la municipalité de Port Harcourt qu'à l'indépendance. La zone industrielle de Trans-Amadi, elle, s'est surtout développée dans les années 60, avec la construction de l'usine Michelin, puis dans les années 70, avec le boom

9. E. Amadi, *Les Grands Étangs* (« The Great Ponds », 1969), Paris, Hatier, Monde Noir, 1993. Plus précisément, la principale artère d'Ogbunabali a été rebaptisée « rue de la soif » parce qu'y sont ouverts jour et nuit des magasins vendant des bouteilles d'alcool passées en contrebande ou volées dans les containers sur le port !

10. *Memorandum* submitted on 6th January, 1994, by the chiefs and people of Okrika clan to the commission of inquiry into the disturbances at the water-fronts in Port Harcourt, p. 5.

11. Port Harcourt, Rivers State Ministry of Finance and Planning, Statistics Division, 1989, pp. 60-63.

12. *Sunray* (Port Harcourt), 13 janvier 1994, pp. 1 et 23.

13. Voir M.A. Pérouse de Montclos, « Affrontements ethniques sur champs de pétrole : la dimension historique des luttes pour l'or noir dans le delta du Niger », article à paraître dans *Afrique contemporaine*.

pétrolier et l'établissement des bureaux de Gulf, Elf, Mobil ou Gas Producers ; le camp de la Shell, véritable ville dans la ville, date de 1957 et se trouve à la périphérie.

La croissance urbaine étant arrêtée au sud par un labyrinthe de rivières et de mangroves, les banlieues les plus récentes s'étalent à l'est, à l'ouest et au nord. Elles accueillent l'essentiel des migrants, abritent près du quart des habitants de Port Harcourt et ont essaimé à partir de petits villages ikwerre dont le nom commence souvent par le préfixe *rumuo* (« les fils de ») : Rumueme, Rumuola, Rumuomasi, Rumuokoro, Rumuodara, Orogbum, etc.

Par le biais de leurs associations, comme la Convention Ogbakor du côté ikwerre et la Kirikese Development Union chez les Okrika, les « aborigènes » ne s'accordent finalement que pour dénoncer les interférences des migrants. Un Conseil de la nation ikwerre se plaint ainsi de la nomination d'un Kalabari (un clan ijaw) comme directeur de cabinet au ministère du Logement et des Affaires foncières dans les Rivers¹⁴. Cette attitude protectionniste vaut bien entendu pour les communautés qui ne sont pas originaires de l'État. Du fait d'une politique d'attribution des HLM qui privilégie les autochtones des Rivers, les autres Nigériens sont obligés de sous-louer ou de payer plus cher¹⁵. La composition sociale de certains quartiers accentue les différenciations à défaut de constituer des ghettos. Les plus grosses proportions d'émigrants se trouvent en effet à Diobu, à Trans-Amadi et dans le lotissement résidentiel des fonctionnaires, GRA II.

UNE MUNICIPALITÉ EN PERTE DE VITESSE

Au-delà des dissensions qui, une fois instrumentalisées, revêtent un caractère ethnique, la distribution des services urbains creuse aussi le fossé entre les riches et les pauvres¹⁶. Les programmes de développement, attribués en fonction des revenus et des affiliations politiques, favorisent les milieux aisés. Les prêts de la Federal Mortgage Bank ou les subsides versés par la Port Harcourt Planning Authority et le ministère du Logement de l'État des Rivers privilégient les officiers de l'armée, les fonctionnaires, les hommes d'affaires et les professions libérales, docteurs, avocats, etc¹⁷. Ceux-ci obtiennent des baux de quarante-vingt-dix-neuf ans à un prix inférieur à celui du marché privé. D'après les confidences d'un urbaniste, ils revendent jusqu'à neuf fois plus cher le terrain de 30 par 40 mètres qui leur avait coûté au départ 11 000 naira.

En outre, les subventions sont plus élevées pour les projets de qualité destinés à des zones peu densément peuplées. Autrement dit, les plus pauvres, qui sont la majorité, reçoivent toutes proportions gardées un moindre pourcentage d'aide au logement, et cela vaut pour les lotissements de Woji et

Rumueme qui sont du ressort fédéral. Entre 1970 et 1990, les autorités ont achevé moins de 7 % des 33 750 logements prévus, sachant que, dans le meilleur des cas, si tous les projets de construction avaient été réalisés, elles n'auraient satisfait que 38 % de la demande réelle¹⁸. Avec un maigre budget de 77 millions de naira en 1993, l'État des Rivers n'a fait que poursuivre les trames planifiées déjà commencées à Eagle Island, Rumuokwushe (433 lots), Emuoha (360 lots) et dans les quartiers de fonctionnaires prolongeant GRA I, II, III et IV vers l'université (Phases V et VII : 642 lots) ou Reclamation Road au sud-ouest de la ville coloniale (Phase VI : 1 500 lots).

Bien que Port Harcourt soit financièrement l'une des agglomérations les mieux loties du Nigeria grâce à la rente pétrolière, ni l'État ni la municipalité ne sont à présent en mesure de répondre aux besoins d'une ville qui s'est développée plus vite que les autres localités de la région (voir tableau). Selon un responsable de la planification urbaine, Ebi Godson Edward-Inatimi, la croissance de Port Harcourt tient essentiellement au chômage en milieu rural, à la concentration de l'activité économique et à l'absence de villes secondaires dans l'État des Rivers. Dès les années 60, la ville accaparait 98 % des entreprises industrielles de la province ; 33 % de celles de la région Est et à peu près 8 % de celles du Nigeria¹⁹. Avec des densités résidentielles inférieures à 500 habitants par hectare, Port Harcourt s'est surtout étendu à l'horizontale, couvrant une surface de 360 km² contre 64 en 1946 et 15 en 1914. Polluée, la *garden city* est devenue une *garbage city*, à tel point que des rues entières sont désormais bloquées par les amoncellements d'ordures²⁰.

14. Sunray (Port Harcourt), 18 février 1994, p. 21.

15. C. V. Izeogu, « Who benefits from the government land-servicing program for urban housing development in Nigeria », *African Urban Quarterly*, vol. 1, n° 2, mai 1986, pp. 17 et suiv. Pour une réflexion plus générale sur ces discriminations, voir E. Osaghae, « Problems of citizenship in Nigeria », *Africa*, vol. 45, n° 4, déc. 1990, pp. 593-611.

16. Panel on Nigeria since independence history project, *Nigeria since independence : the first 25 years*, Ibadan, Heinemann Educational Books, 1989, vol. 1, p. 232 ; C. V. Izeogu, A. T. Salau et W. D. C. Wokoma, « Impacts of development programmes on the urban poor : a case study of Port Harcourt », in Ibadan, Evans Brothers, 1987, pp. 139-160.

17. M. O. Oruwari, « Federal Government Low Cost Housing Project : Elekahia Revisited », in P. K. Makinwa et O. A. Ozo (eds), *The Urban Poor in Nigeria*, *op. cit.*, pp. 172-182.

18. « Public policy and affordable housing for the urban poor in Nigeria : a study of squatter redevelopment programs in Port Harcourt », *Habitat International*, vol. 17, n° 2, 1993, p. 25.

19. C. V. Izeogu, « Who benefits... », *op. cit.*, 1993, p. 23.

20. C. V. Izeogu, « Urban development and the environment in Port Harcourt », *Environment and Urbanization*, vol. 1, n° 1, avril 1989, p. 64 ; C. V. Izeogu, « The ecological effects of the oil industry on urban centres in Rivers State, Nigeria », *African Urban Studies*, vol. 17, 1983, pp. 43-52 ; A. T. Salau, « The oil industry and the urban economy : the case of Port Harcourt metropolis », *African Urban Studies*, n° 17, 1984, pp. 75-84.

Tableau : La population de Port Harcourt²¹

Date	Nombre d'habitants	
	dans les limites municipales	dans le Grand Port Harcourt
1915	500	n. c.
1931	15 201	n. c.
1944	30 200	n. c.
1952	71 634	n. c.
1963	179 563	n. c.
1970	143 000	n. c.
1972	213 443	n. c.
1973	231 632	351 513
1982	n. c.	911 732
1991	entre 406 738 et 571 620	1 646 801

Face à l'afflux de population, la fragmentation des collectivités locales, toujours redécoupées à un niveau plus fin, ne facilite pas une vue d'ensemble de l'agglomération. Les incessantes querelles des communautés autochtones, à la fois entre elles et contre les migrants venus des autres localités de l'État ou de la fédération nigérienne, ne sont pas non plus de bon augure. Longtemps marginalisées, les minorités autochtones ont pris leur revanche sur des Ibo qui avaient eux-mêmes supplanté les élites cosmopolites des années 30 avant d'être à leur tour emportés par la guerre du Biafra en 1967. Mais la montée en puissance des discours indigénistes ne s'est pas traduite par une amélioration des services publics.

L'argent facile du boom pétrolier des années 70 a permis de reconstruire rapidement la ville sans pour autant laisser d'autonomie à la municipalité, accablée par la toute puissance d'un pouvoir central aux mains des militaires. Port Harcourt étant aussi la capitale d'un des trente-six États de la fédération nigérienne, l'essentiel de son développement a été géré par les autorités étatiques et non par une municipalité « résiduelle ». Avec la crise économique des années 80 puis 90, les moyens financiers des acteurs en présence devaient de toutes façons diminuer dramatiquement et ne plus répondre aux besoins d'une ville toujours en expansion ■

Marc Antoine Pérouse de Montclos

IRD-CEPED

21. Source : recensements et leurs projections ; W. Ogiwonwo, *A Social Survey of Port Harcourt*, Ibadan, Heinemann Educational Books, 1979, pp. 36, 40, 47, 49, 205-206 et 239 ; C. V. Izeogu, *op. cit.*, 1986 et 1993, pp. 23 et 34 ; H. I Ajaegbu, *op. cit.*, 1976, p. 32 ; R. E. Stren et R. R. White (eds), *African Cities in Crisis. Managing Rapid Urban Growth*, Boulder, Westview Press, 1989, p. 78 ; E. Omoluabi, *Données de base sur la population, Nigeria*. Paris, CEPED, 1994.