

RÉFLEXIONS CURSIVES SUR L'ÉVOLUTION DES RÉSEAUX URBAINS EN AFRIQUE NOIRE

Yves MARGUERAT

Géographe

O.R.S.T.O.M., B.P. 375, Lomé, Togo

RÉSUMÉ

L'étude des réseaux urbains en Afrique Noire et de leurs transformations montre une communauté d'évolution. La plus grande partie des villes est issue de l'organisation spatiale coloniale, pour assurer le contrôle et la mise en exploitation des territoires conquis. La dernière décennie de la période coloniale fut celle de la plus parfaite structuration pyramidale de ces réseaux, avec une stricte hiérarchie de leurs fonctions.

Par la suite, ces réseaux urbains se sont désorganisés, au profit d'une unique métropole « macrocéphale », dont les facteurs de croissance sont cumulatifs. Les villes moyennes n'ont jamais été autre chose que des relais techniques pour la domination territoriale qu'exerçaient des pouvoirs politiques et économiques extérieurs : ce rôle n'est plus aujourd'hui nécessaire, et les fonctions régionales de ces villes se sont effondrées. Cette concentration spatiale sur une métropole omnipotente est un effet direct de la centralisation politique : l'État règne seul, sans contrepoids locaux, et organise seul l'espace. Quand apparaissent des distorsions à ce schéma général, comme de fortes capitales régionales (Cameroun, Ghana...), cela signifie qu'entrent en jeu d'autres forces sociales (économiques ou politiques). C'est pourquoi l'étude des réseaux urbains se révèle un instrument privilégié d'analyse de la société.

SUMMARY

SOME BRIEF REFLECTIONS ON THE EVOLUTION OF URBAN NETWORKS

The study of urban networks and their evolution in tropical Africa shows a general trend. Nearly all towns had been created by the colonial organisation, to secure domination and economic exploitation of conquered territories. The last decade of the colonial era was the period of the most perfect pyramidal networks, with a strict hierarchy of urban functions. Gradually, this organisation collapsed; it was replaced by a single "primate city", whose growth continues to be cumulative. The middle size towns were only technical relays for territorial control by the external political and economic powers. Their use is no longer needed, so their regional functions have vanished. This spatial concentration on one all-powerful capital is the direct effect of political centralization. Without any counter-balance, the State alone rules and organises the national territory. When some distortions appear in this general pattern of "macro-cephalia", such as strong regional chief-towns (Cameroun, Ghana...), that means that other social forces (economic and political) are operating. So the study of urban networks reveals itself as a good heuristic device for the study of the Society.

Depuis un tiers de siècle l'Afrique Noire connaît une urbanisation d'une ampleur et d'une rapidité sans égales : parmi les grandes villes, des taux de

croissance annuelle de 6, 7, 8 % sont courants (Dakar, Monrovia, Accra, Lomé, Douala, Dar-es-Salaam...); des allures de 9 à 10 % ne sont pas

rare (Lagos, Yaoundé), et l'on rencontre même de 11 à 12 % (Abidjan), ce qui correspond à un doublement de la population tous les six ans (1).

Les États riverains de l'Atlantique ont déjà presque tous au moins un quart de leur population dans les villes, et même un tiers pour les plus urbanisés (Sénégal, Côte d'Ivoire, Ghana, Cameroun, Congo...); ils en auront la moitié dans moins de dix ans. Tout porte à croire que la population de l'Afrique Noire sera citadine à plus de 50 % avant la fin de ce siècle, alors qu'à l'issue de la seconde guerre mondiale, le phénomène urbain était encore tout à fait marginal, confiné à quelques grandes villes (Dakar, Léopoldville) et à quelques régions urbanisées (« Colonie » de Gold Coast, Nigéria du Sud-Ouest).

Cette *exceptionnelle jeunesse du phénomène urbain* lui donne une simplicité, une limpidité remarquables, très précieuses pour l'analyse. Les villes sont des faits socio-géographiques soumis à de très fortes inerties : celles d'Amérique latine, par exemple, portent encore la marque indélébile des siècles de colonisation ibérique; les cités européennes sont la résultante de systèmes sociaux qui se superposent du Moyen Age aux révolutions du XIX^e siècle, avec souvent des origines romaines... Dans les paysages des villes comme dans leurs relations spatiales, ces héritages de l'histoire se font lourdement sentir, et leurs interférences en compliquent singulièrement le décryptage. Cette brièveté de l'histoire des villes africaines est, pour l'observateur (2), un grand avantage : les forces qui les produisent y sont, en quelque sorte, « à l'état pur », particulièrement lisibles.

Il y a de nombreuses manières d'envisager le fait urbain : dans ses structures internes, dans ses relations avec les campagnes avoisinantes... Nous essayons ici de raisonner, par une réflexion illustrée d'exemples plutôt que par une démonstration rigoureusement construite (3), sur un aspect plus rarement analysé : *l'évolution des réseaux urbains*, c'est-à-dire les transformations de la distribution spatiale des villes, envisagées dans les relations qu'elles entretiennent entre elles et avec cet espace.

Le problème de fond est d'essayer de comprendre les mécanismes et la signification des phénomènes de « *macrocéphalie* » : pourquoi, dans la plupart des pays africains (et aussi dans la plus grande partie

du Tiers Monde), voit-on une ville (presque toujours une capitale, souvent premier port maritime ou fluvial de ce pays) croître monstrueusement, monopoliser toutes les fonctions, capter l'essentiel des courants migratoires, alors que les autres cités connaissent, relativement ou absolument, une décadence plus ou moins évidente ?

Pour reconstituer les cheminements de cette évolution, remontons à sa source, qui, nous l'avons dit, n'est pas très lointaine.

Le quadrillage colonial

L'Afrique pré-coloniale n'ignorait pas le fait urbain, mais, globalement, ses anciennes grandes cités (places commerciales, capitales d'empire, centres religieux, emporia caravaniers...) ne pèsent guère dans les réseaux actuels, avec cependant de très remarquables et instructives exceptions (4).

Le commerce étranger européen ou asiatique, fit germer sur les rivages les plus propices au négoce (5) toute une série de comptoirs côtiers prospères, où, fréquemment, s'élabore une civilisation mixte originale, des « Krio » de Sierra Leone aux « Swahili » des rives de l'Océan Indien.

A la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e, les contraintes d'un trafic de plus en plus massif obligèrent à une sélection impitoyable parmi cette poussière de sites côtiers : il fallait des investissements énormes pour installer de véritables ports, prolongés de voies ferrées de pénétration, ce qui réduisit à un, deux ou trois par pays le nombre des grandes villes côtières (une seule d'entre elle se taillant en général la part du lion et réduisant les autres — ou l'autre — à un rôle de figuration). De Saint-Louis-du-Sénégal à Bagamoyo (en face de Zanzibar), en passant par Grand-Bassam, Cape Coast, Aného, Ouidah, Badagry, on ne compte plus les anciennes cités marchandes où seule la somptuosité des décors architecturaux rappelle la fortune passée, en contraste poignant avec la vie étriquée de pêcheurs et de sècheuses de poisson qu'elles abritent désormais. Les plus prestigieuses n'ont dû leur survie qu'au maintien de fonctions administratives ou universitaires (ainsi Saint-Louis ou Cape Coast) (6).

(1) A titre de comparaison : Mexico, la plus grande ville du Tiers Monde, ne croît que de 5,5 % par an (ce qui représente, il est vrai, environ 600 000 personnes...). Les grandes cités industrielles anglaises au XIX^e siècle, Manchester, Birmingham, Liverpool, n'avaient que des taux oscillant autour de 2,5 %.

(2) Et aussi pour l'urbaniste et l'aménageur, qui ne sont pas encombrés de patrimoines historiques à rénover à grands frais (ce qui n'est peut-être pas une raison pour anéantir tout ce qui peut faire la personnalité et le charme des grandes cités africaines).

(3) Nous nous y essayons dans d'autres textes, achevés ou en cours d'élaboration.

(4) En particulier au Nigéria... nous en reparlerons.

(5) Même si les aptitudes portuaires étaient médiocres : c'est la richesse de l'arrière-pays qui était en cause.

(6) Tout récemment encore (1972), dans le Sud-Ouest ivoirien, on a fermé le vieux wharf de Sassandra à l'ouverture du port de San Pédro : la population de la ville (qui a pourtant conservé sa préfecture et son lycée) a chuté d'un quart.

* *

A mesure que les colonisateurs s'enfonçaient dans l'intérieur des terres, ils quadrillaient le territoire d'un filet plus ou moins serré de postes militaires, puis administratifs, destinés à assurer la sécurité, l'encadrement et la mise en exploitation de leur conquête. Certaines cités pré-coloniales furent ainsi récupérées, moins peut-être pour leurs fonctions de centralité que pour leur nom connu (Tombouctou, Kong, Sokoto, Tabora) qui évoquait un flatteur souvenir de victoire aux oreilles des responsables et des contribuables métropolitains...

On implanta, bien sûr, des postes à tous les principaux points de passage, auprès des plus fortes concentrations humaines, à proximité des ressources économiques les plus attirantes... Les voies d'eau, par exemple, furent particulièrement productives de sites urbains, à leurs gués, à leurs confluent, et surtout à chacune des têtes de navigation de tous les biefs navigables, même fort courts et malcommodes. C'est qu'en général, le portage à tête d'hommes était l'unique moyen de transport terrestre, lent et compliqué, d'un rendement dérisoire : on navigait donc le moindre cours d'eau où l'on pouvait glisser une pirogue, quitte à toucher des mains les deux berges (1).

Si n'intervenait aucun de ces éléments de distorsion de l'espace, le semis des postes coloniaux tendait à une régularité toute géométrique. Ainsi dans le Centre-Ouest ivoirien, où les villes de la région de Daloa, Gagnoa, Divo, sont reliées par des étoiles de routes dont les longueurs correspondent en général à un nombre entier de journées de marche (20 à 30 km).

A l'exception des colonies anglaises, où l'on se souciait peu de rationaliser l'organisation spatiale (2), ce réseau des postes administratifs était rigoureusement structuré et hiérarchisé, formant un « dispositif de contrôle finement ramifié », comme aime à dire Michel Foucault. Chacun des niveaux de responsabilité : capitale, chefs-lieux de région, de subdivision, centres locaux, avaient — en principe — une panoplie de services homogène, un équipement standardisé, un urbanisme passe-partout. L'autorité coloniale s'était attribué d'immenses pouvoirs, y

compris économiques (organisation des marchés, diffusion de cultures nouvelles...). Ses choix en matière d'organisation territoriale s'imposaient donc à tous ; et d'ailleurs, par obligation, par prudence ou par facilité, les autres acteurs sociaux (compagnies commerciales, missionnaires — ceux-ci parfois un peu plus indépendants) ne s'en écartaient guère.

Seules les contraintes spatiales majeures (extrême pauvreté d'une région, ou bien ressources exceptionnelles) pouvaient modifier les grandes lignes du schéma uniformisateur des autorités centrales. Naturellement, ce bel équilibre connut nombre d'exceptions et de réadaptations. Ici on déplaçait un chef-lieu (d'Aného à Lomé, de Grand-Bassam à Bingerville, puis à Abidjan) ; là on suivit la mise en valeur agro-industrielle d'une région (Jacob, dans la vallée congolaise du Niari) ; ailleurs on se repliait d'une contrée dont on avait surestimé les ressources (Sud-Est du Cameroun dans les années 1920)...

Le principal élément perturbateur a été la création des voies ferrées, dont la capacité de transport était sans commune mesure avec celle de la voie fluviale (d'où la décadence de la vallée du Sénégal quand fut ouverte la ligne Dakar-Bamako) et bien plus encore du portage (3). Les postes que le rail atteignait (souvent, à l'origine, pour y amener rapidement des troupes) devenaient des centres d'échanges essentiels. Ce fut en particulier l'essor, parfois *ex-nihilo*, des têtes de ligne successives : ainsi, sur l'axe Abidjan-Ouagadougou, tour à tour Agboville en 1906, Dimbokro en 1910, Bouaké en 1912, Katiola en 1914... ; quitte parfois à retomber plus ou moins brutalement quand une nouvelle tranche de travaux repoussait plus loin le terminus. C'est ce qui est arrivé à la ville d'Eséka, à mi-chemin entre Douala et Yaoundé, où la première guerre mondiale interrompit les travaux ; quand ils reprurent, en 1925-27, la décadence de la cité commença.

L'attraction de ces gares était si puissante que, face à une cité rivale, elle créait une ville jumelle (ainsi Ferkessedougou à côté de Korhogo, chef-lieu du pays sénoufo) ou même la ruinait complètement : en 1911, la ligne que les Allemands construisaient de Douala droit vers le Nord, en direction du lac Tchad, vint butter au pied des grands massifs volcaniques

(1) Le saillant que forme ainsi vers l'ouest la région tchadienne de Pala-Léré ne s'explique pas autrement : au début de ce siècle, on remontait la Bénoué, puis le mayo Kébi jusqu'à la ville de Léré, dont on a peine à imaginer aujourd'hui qu'elle fut un temps l'exutoire fluvial du Tchad...

(2) L'« indirect rule », qui laissait aux mains des chefs politiques traditionnels la plus grande partie possible de l'administration locale, ne visait qu'à l'économie de gestion. La cohérence de l'ensemble n'importait nullement (l'actuel Ghana, par exemple, comptait trois modes d'administration — quatre si l'on y inclut le « Togoland » sous tutelle — complètement différents). De plus les services généraux (travaux publics, santé, aménagements ruraux...) n'étaient coordonnés qu'au niveau de la capitale et avaient souvent chacun leurs propres découpages territoriaux et leurs réseaux de chefs-lieux.

(3) On a avancé la proportion de : un train = 11 000 porteurs.

du pays bamiléké. Continuer eut été trop coûteux ; on laissa donc la voie en l'état pour en entreprendre une autre, passant par l'Est (via Eséka et Yaoundé). Les travaux s'étaient arrêtés à un lieu-dit sans importance, Nkongsamba, à 10 km du chef-lieu régional, Baré (installé sur un bon site, propice à l'établissement d'une grande ville — alors que celui de Nkongsamba est lacéré de ravines qui en rendent l'urbanisation fort ardue). Malgré tout, la concurrence de la tête de ligne était irrésistible, et, dès 1923, l'administration coloniale française, maîtresse des lieux depuis la guerre, abandonna Baré pour Nkongsamba, à qui son rôle de centre urbain d'une riche région agricole et d'exutoire du pays bamiléké valut de devenir la troisième ville du Cameroun (1).

* * *

Après la seconde guerre mondiale, les cours des produits tropicaux atteignirent leur apogée. Dans les territoires français, cela coïncida avec la fin des plus dures sujétions coloniales (le travail forcé, en particulier) et avec un effort massif d'investissement : grands travaux d'infrastructure, équipements collectifs, débuts de l'industrialisation (2). Une prospérité sans précédent, succédant au marasme des années 1930 et aux rigueurs du temps de guerre, se répandit dans les campagnes — du moins celles que favorisait ce type d'économie, c'est-à-dire les régions forestières proches des côtes — et toutes les activités économiques s'enflèrent avec la hausse du pouvoir d'achat. Multipliant les points de collecte et de vente, les compagnies commerciales créèrent un nombre toujours plus grand d'agences (aux architectures stéréotypées : magasin au rez-de-chaussée, logement avec véranda à l'étage) dans les bourgades administratives que les mouvements migratoires, en progression logarithmique, transformaient peu à peu en véritables villes (3).

C'est dans ces années 1950 que l'armature rigide des centres administratifs se transforma en réseau

urbain : la vie économique, le peuplement, les relations sociales, les circuits de collecte et de distribution mirent de la vie sur cette structure abstraite ; sans en remettre en question les hiérarchies (simplement, le processus était plus rapide dans les régions favorisées et ne s'esquissait que lentement ailleurs). La cohérence de ce système urbain des pays d'Afrique Noire atteignit, semble-t-il, son apogée dans les années 1955.

La dislocation des réseaux coloniaux

Dès avant les Indépendances, cette belle construction pyramidale commença à se désorganiser, phénomène dont l'aboutissement est l'actuelle situation de « macrocéphalie ».

Le facteur le plus actif fut l'expansion du réseau routier et la généralisation de la circulation automobile. Les gares perdirent leur rôle de point de concentration : la route — plus chère peut-être, mais tellement plus souple et plus rapide — permit de les court-circuiter : ainsi Nkongsamba a-t-elle maintenant perdu l'essentiel de son emprise sur les plateaux bamiléké, qui traitent directement avec Douala (4). Les villes moyennes avaient une fonction de relais quand les communications étaient difficiles ; elles cessèrent alors d'être indispensables, puis d'être utiles.

Les principales places commerciales accrurent l'étendue de leur rayon d'action et entrèrent en concurrence. Naturellement, les plus puissantes étouffèrent les petites. Elles monopolisèrent peu à peu les activités (toujours croissantes), réalisant ainsi de substantielles économies d'échelle. Les grandes compagnies fermèrent l'une après l'autre leurs agences « de brousse », par exemple en les revendant à l'ancien gérant : celui-ci s'installait à son compte comme client de la firme, dont la fonction se réduisait désormais au rôle de grossiste

(1) Une décennie plus tard, le mécanisme ne fonctionnait plus : au Togo, la ligne du Nord, que l'on voulut prolonger d'Atakpamé à Sokodé, fut interrompue à Blitta en 1933, faute de crédits. Un tout petit centre commercial naquit autour du terminus : un peu d'équipement ferroviaire, quelques entrepôts, quelques agences des grandes compagnies, un minimum de services administratifs et sociaux, mais la bourgade — on ne saurait parler de ville — n'est jamais parvenue à décoller (1 800 hab. en 1959) ; elle survit surtout comme poste administratif. La grande route Nord-Sud ne fit même pas un détour pour la desservir (il n'y eut qu'une bretelle de 4 km, mal entretenue).

De même en 1969, au Cameroun : Bélabo, pendant cinq ans terminus de la première moitié du « Transcamerounais », entre Yaoundé et Ngaoundéré, ne s'est guère développée.

(2) Les rythmes n'ont pas été partout les mêmes : ainsi le Ghana a-t-il connu cette période faste dans les années 1910-1920.

(3) Très rares ont été celles qui n'avaient pas pour noyau un centre administratif colonial : ainsi Loum (25 000 hab.), née de l'un des plus actifs carrefours ferroviaires et routiers du Sud-Ouest camerounais. Dans ces cas-là, c'est l'administration qui aligne sa structure sur la réalité, et vient s'implanter dans la ville nouvelle (de même, en général, à côté des agglomérations nées d'une mine ou d'une grande plantation).

(4) Nkongsamba reste cependant à la tête d'un réseau urbain local, réduit mais fortement charpenté.

(peut-être moins lucratif, mais incomparablement moins difficile). Captant ainsi toutes les activités décisives, le rayonnement des grandes villes dessécha progressivement les petits centres qui avaient jusqu'alors servi de points d'appui à leur emprise sur l'espace.

La Côte d'Ivoire offre d'excellents exemples de ces transformations spatiales : les flux qui convergeaient vers les gares de la zone forestière (Agboville, Dimbokro) ont été détournés sur Abidjan, à mesure qu'une étoile de bonnes routes les reliaient à la capitale côtière. Les mutations structurelles sont presque achevées : à de rares exceptions près, les firmes commerciales ont abandonné tout réseau dans l'intérieur (si ce n'est, parfois, un pied-à-terre à Bouaké). Les villes qui naguère esquissaient des réseaux régionaux sont ramenées à un rôle local, à l'échelle de leur département, voire de leur sous-préfecture. Même Bouaké (200 000 habitants — avec des industries puissantes, mais non coordonnées entre elles), comme l'ont montré les travaux des économistes de l'O.R.S.T.O.M. (1), n'exerce d'influence que sur ses environs immédiats et ne peut prétendre au rang de capitale de région.

D'autres phénomènes intervinrent pour accélérer le mouvement : l'Indépendance amena les jeunes États africains à perfectionner l'encadrement des populations rurales ; on a, surtout dans la première décennie, multiplié le nombre des préfectures et des sous-préfectures, ce qui diminua d'autant le ressort territorial de chacune et aboutit à une « banalisation » de ces fonctions, jadis spécifiquement urbaines et maintenant éparpillées dans une poussière de gros villages. Les cités moyennes perdirent aussi le pouvoir d'achat d'importantes populations européennes (administrations et secteur privé), qui se sont repliées sur les très grandes villes et dont les successeurs autochtones ne purent, en général, maintenir les mêmes types de consommation, ce qui, là encore, réduisit les différences entre monde urbain et monde rural.

Étudiant la ville de Louga, entre Dakar et Saint-Louis, MOUSTAFA SAR a dressé un tableau exemplaire de la disparition successive de toutes les fonctions régionales d'une cité moyenne (2). L'organisation du commerce de l'arachide par un système de coopératives, qui traitent directement avec Dakar (3),

a supprimé son rôle de grand centre de collecte (qui s'étendait jusqu'à Linguère) et entraîné la fermeture de l'huilerie, sa seule industrie. La multiplication des marchés ruraux a morcellé sa fonction de pôle de distribution. Le trafic du bétail, dont c'était un carrefour majeur au débouché des pistes de Mauritanie, se déplaça progressivement vers l'est, à mesure que de nouveaux puits et de nouvelles routes s'ouvraient à travers le Ferlo. Le trafic ferroviaire avec Linguère fut détourné par un axe goudronné venant de Diourbel, et la brièveté du trajet entre Dakar et Saint-Louis ne justifie pas une étape intermédiaire. Enfin le partage des anciennes divisions administratives réduisit des deux-tiers le rayon d'action de ses services officiels. Tout ce qui faisait de Louga une capitale régionale, entre la vallée du fleuve, commandée par Saint-Louis, et le cœur du pays arachidier, derrière Thiès et Diourbel, toutes ces fonctions ont disparu, réduisant la ville au niveau d'un centre local sans grandes ressources (ce qui, notons-le, n'empêche pas la poursuite de sa croissance démographique : 13 000 habitants en 1955, 17 000 en 1960, 35 000 en 1970, mais on comptait, en 1966, 60 % d'agriculteurs-éleveurs » dans la population active).

Dans les régions riches, comme les zones forestières de Côte d'Ivoire, cette décadence du rôle régional des villes moyennes est masquée par la croissance des activités locales, qui compense la perte des marchés régionaux. Mais là où l'économie repose sur des bases moins florissantes, dans l'Est du Cameroun, en Haute Volta, au Sénégal, les villes connaissent une véritable crise, aggravée par la poursuite du gonflement de leur population : les ruraux continuent à affluer, alors que l'emploi urbain stagne ou régresse. Cela ne peut produire qu'un recul du niveau de vie, quantitativement (médiocrité du pouvoir d'achat) et qualitativement (« ruralisation » de la population urbaine). Sans atteindre le niveau de régression des anciens comptoirs de la côte ghanéenne, par exemple (Saltpond, Elmina, Dixcove), qui sont redevenus de simples villages de pêcheurs au milieu d'une architecture encore citadine, les villes moyennes ont, dans l'ensemble, été « ramenées à la base ». Quelles que soient leurs différences de taille (disons : de 20 000 à 100 000 habitants), elles sont toutes alignées au

(1) En particulier Gérard ANCEY : « Relations de voisinage ville-campagne : Bouaké, sa couronne et sa région ». *Mémoires O.R.S.T.O.M.*, Paris, 1974, 258 p. — Empruntons-lui cette phrase : « Par bien des aspects, Bouaké apparaît moins comme une ville « grande » au plein sens du terme qu'une ville « nombreuse » vivant de la démultiplication d'activités (...) parasitaires » (p. 238).

(2) MOUSTAFA SAR : « Louga et sa région ». IFAN, Dakar, 1973, 308 p.

(3) C'est un fait très général que ce transfert à des services publics de la collecte des produits agricoles d'exportation, liant ainsi directement les campagnes à la capitale.

niveau de chef-lieu local (quelques milliers de km², avec un maximum de 200-300 000 habitants) (1), comme laminées en une masse indifférenciée par le poids toujours croissant d'une unique métropole urbaine.

La toute-puissance métropolitaine

Cette dislocation de la pyramide urbaine se fait au profit exclusif d'une unique grande ville, que sa croissance hisse à un rang, à des problèmes, à une nature qui la distinguent de plus en plus radicalement du troupeau des cités petites et moyennes.

Cette métropole majeure (« primate city », disent les anglophones) est presque toujours une capitale d'État (2). Dans les pays dotés d'une façade maritime, c'est, en général, le port principal (ou bien, au Congo, au Zaïre, au Kenya, à Madagascar, elle est reliée par une courte voie ferrée au port principal) ; dans les pays enclavés, sa position a été le plus souvent déterminée par les commodités d'accès, très fréquemment par une voie fluviale (3). Elle est le principal aéroport, le seul connecté au réseau international (4), le carrefour routier et ferroviaire le plus actif. Elle regroupe l'essentiel des industries (à l'exception de celles qui sont impérativement liées à une ressource minière ou agricole) ; elle concentre les institutions financières, les grandes firmes commerciales (maîtresse des activités d'importation et d'exportation comme de celles du marché de gros), les offices publics responsables de l'aménagement du pays... Surtout, elle abrite le cœur de l'appareil d'État, la majorité des fonctionnaires de haut rang, les services les plus importants, les meilleurs équipements sociaux... Bref : dans le secteur public comme dans le domaine privé, la métropole monopolise les organes de décision (5).

Le pouvoir d'achat y est élevé (même si c'est surtout celui d'une relativement petite minorité) et entraîne un commerce de détail très diversifié,

avec de nombreuses prestations introuvables dans le reste du pays. Il se développe une façade brillante de luxe, de festivités, d'architectures orgueilleuses... La métropole devient un mythe, l'objectif de toute ambition de carrière, la consécration de la réussite, le symbole d'un certain triomphalisme, individuel et collectif. Cette idéologie de la classe dominante s'impose très fortement aux autres couches de la population, qui intériorisent ce mirage de la grande ville comme lieu de la réussite sociale, même si leur expérience quotidienne des difficultés de la vie — de la survie — en milieu urbain est plutôt l'inverse (mais le mythe règne tout autant dans les campagnes, et l'ancien migrant refuse de retourner chez lui dans l'attitude du vaincu de la vie : il restera plutôt indéfiniment en ville).

Fantasme social, la métropole est aussi une réalité vigoureuse de l'exploitation et de la domination : les processus de la spéculation foncière et surtout immobilière sont, avec le contrôle de l'appareil d'État, la plus sûre source d'enrichissement des bourgeoisies nationales (qu'elles soient directement produites par la bureaucratie ou qu'une partie d'entre elles ait puisé plus anciennement son capital primitif dans le commerce, les plantations... ou déjà la spéculation sur les terrains urbains).

Énorme nœud de problèmes, poudrière sociale, la grande ville est aussi une obsession pour les équipes dirigeantes, flattées par les aspects spectaculaires de sa croissance (témoignage visible de leur efficacité), mais inquiètes de la montée irrésistible des difficultés de logement, de circulation, d'approvisionnement en eau et en électricité (6), d'emplois, de délinquance... (7).

Et elles n'ont pas tort de s'inquiéter, car il n'existe aucune raison pour que le phénomène cesse de s'amplifier.

*
* *

Tout converge en effet pour écraser le rôle des villes moyennes et accentuer celui de la métropole :

(1) Avec, éventuellement, deux niveaux locaux hiérarchisés : celui des préfectures, celui des sous-préfectures (ainsi dans le Centre-Ouest ivoirien), mais ce n'est même pas toujours le cas (ainsi aux alentours de Yaoundé ou dans le Togo méridional).

(2) À l'exception du Cameroun — mais nous reparlerons du binôme que forment Douala et Yaoundé — et du Malawi, où Zomba, puis Lilongwe, petites cités administratives, n'ont guère atténué la prépondérance de Blantyre.

(3) Les exceptions étant liées à des facteurs politico-historiques (Ouagadougou, Addis-Abeba, Kampala, Tananarive) ou climatiques (Yaoundé, Nairobi).

(4) Seule exception notable : Kano (mais pas Lumumbashi).

(5) En 1976, Abidjan réunit 83,5 % des sièges sociaux de l'ensemble des entreprises (publiques et privées) travaillant en Côte d'Ivoire (soit 905 firmes) ; même proportion à Cotonou (sur un total de 141 entreprises) ; Conakry en a 83 % (sur 110), Dakar 82,5 % (sur 541), Lomé 79 % (sur 137), Bamako 77 % (sur 114)...

(6) Le réseau téléphonique de Lagos (3,5 millions d'habitants — ? — et des embouteillages proverbiaux) a cessé de fonctionner depuis des années...

(7) Toutes les raretés étant autant de facteurs inflationnistes.

la réalité du pouvoir, l'ampleur du marché du travail, le volume des affaires, la sécurité du ravitaillement (1), la rentabilité des spéculations, l'idéologie moderniste véhiculée par l'école, les mass media, le bouche-à-oreille...

Le mécanisme est si accentué en Côte d'Ivoire qu'on peut dire qu'Abidjan est presque l'unique but de l'exode rural. Les villes des régions riches de l'intérieur (la zone forestière, de Man à Abengourou) sont peuplées de gens venus de plus au nord (région d'Odienné, Mali, Haute Volta) : les originaires des environs (ainsi les Baoulé à Bouaké) n'y représentent qu'un quart de la population urbaine. Ces « Nordistes », dont l'archétype est le « Dioula », commerçant musulman dont le parler s'est imposé comme langue de communication dans les villes ivoiriennes, y font dominer un style urbain (habitat, costume, alimentation, rythme de la vie scandé par l'Islam) qui accentue encore leur étrangeté au milieu des campagnes. Les ruraux ne s'y reconnaissent pas et, pour eux, la ville, la seule vraie ville (digne d'intérêt et d'immigration), c'est Abidjan — où, effectivement, ils se ruent en masse (2).

Le poids de la capitale ne cesse donc de croître dans les pays africains. Sa part de la population totale dépasse fréquemment 10 %, et parfois bien plus : 15 % à 20 % en Côte d'Ivoire, au Gabon, en Centrafrique, plus de 20 % au Sénégal, près de 40 % au Congo... Au sein même de la population urbaine, sa prépondérance s'accroît : dans un pays à urbanisation faible (6 %) et croissance urbaine relativement modérée (+ 95 % en dix ans), Dar-es-Salaam est passée, entre 1957 et 1967, de 38 % du total des citoyens tanzaniens à 42 % (et sans doute 44 % en 1975) ; dans un pays à urbanisation forte (30 %) et croissance urbaine rapide (+ 160 % en dix ans), Abidjan est passée, entre 1965 et 1975, de 44 % à 49 % des citoyens ivoiriens.

L'exemple du Ghana est particulièrement révélateur : de 1948 à 1960, période qui fut la plus faste pour la région cacaoyère, le taux d'urbanisation grimpe de 10 % à 20 %. La part des trois plus grandes villes (Accra, Kumasi et Takoradi) régresse de 50 % à 48 % des citoyens ; les villes moyennes passent de 25 % à 34 %, bien que certaines d'entre elles, sur la côte ou dans les zones cacaoyères les plus anciennes (Cape Coast, Winneba, Koforidua, Nsawam), montrent déjà des signes d'essoufflement

(croissance annuelle de 3 à 5 %, alors que les villes dynamiques caracolent à 7-8 %). Dans la décennie suivante, la tendance s'inverse : en 1970 (28 % de population urbaine), les trois grandes villes font désormais 53 % du total ; elles ont conservé des rythmes annuels de 6 à 8 %, tout comme les principaux chefs-lieux administratifs (Tamale, Sunyani, Ho, Bolgatanga), auparavant bien engourdis. Les autres villes ont décroché : Cape Coast, Koforidua, Winneba, Obuasi plafonnent à des taux de 1,5 % à 3 %, équivalents à ceux des campagnes avoisinantes ; leurs proportions d'hommes, de jeunes, d'immigrants d'autres régions, se détériorent : elles sont visiblement en perte de vitesse.

Ce sont donc toutes les villes sans fonctions administratives majeures qui sont touchées : cette évolution illustre le passage d'un pays peu intégré, morcellé en unités politiques et économiques autonomes, à un État très vigoureusement centralisé, où l'appareil administratif est d'autant plus prépondérant qu'une large partie des secteurs économiques a été nationalisée. D'un pays de villes moyennes, à fortes bourgeoisies locales, le Ghana s'est aligné sur la norme des territoires ultra-centralisés, où seule la capitale décide et donc a de l'importance (nous reparlerons plus loin de l'exception remarquable qu'est Kumasi).

Ces phénomènes d'accroissement sont de caractère cumulatif : l'activité appelle l'activité, l'industrialisation appelle l'industrialisation, l'immigration appelle l'immigration... Investissements, salaires et profits attirent commerces et services, qui accroissent la demande en produits, en équipements, en encadrement... La multiplication des usines provoque la création d'entreprises de réparation, de fourniture de pièces détachées, de services divers... C'est ainsi que la proportion du nombre total des sièges sociaux est passée, entre 1969 et 1976, de 77,5 % à 82,5 % à Dakar, à Abidjan de 74 % à 83,5 % (ce nombre total ayant plus que doublé).

Cette progression en boucle de neige est particulièrement efficace pour l'attraction des nouveaux citoyens, en vertu du mécanisme bien connu des « migrations en chaîne » : ce qui décide le migrant à partir pour telle ville plutôt que pour telle autre, c'est le nombre des parents ou des amis qu'il y retrouvera et qui pourront l'aider, le loger, le guider, lui trouver du travail... Si, au contraire, ces personnes

(1) En cas de crise majeure (sécheresse, guerre), c'est dans la capitale qu'afflue l'aide internationale... et les populations qui fuient les campagnes — cf. par exemple le gonflement des capitales du Sahel, et tout particulièrement Nouakchott (cf. travaux de M. PIRR).

(2) De l'ordre de — au minimum — 100 à 120 000 nouveaux arrivants par an. La croissance d'une ville neuve comme le port de San Pédro (créé entre 1969 et 1972) est beaucoup plus fragile : la crise économique de 1974 aurait fait, en quelques mois, retomber d'un quart sa population (35 000 hab. en 1975).

sont dispersées, leur utilité pour le nouveau venu diminue considérablement, et donc la propension à les rejoindre.

C'est ce qui se passe au Cameroun : la division des fonctions principales entre Douala (450 000 habitants) et Yaoundé (300 000) amoindrit le pouvoir d'attraction global des deux métropoles. L'exode rural n'est pas moins fort au Cameroun qu'en Côte d'Ivoire : dans les deux pays, la croissance urbaine durant la décennie 1965-75 a approché les 10 % par an. Les villes ivoiriennes se sont accrues de 1 250 000 personnes ; les petites cités (moins de 20 000 âmes) en ont reçu 12 %, les moyennes 29 %, Bouaké (dont le poids relatif ne cesse de décroître) 7 %, Abidjan 52 %. Au Cameroun, environ 1 150 000 néo-citadins (1) : 17 % dans les petites villes, 46 % dans les moyennes, 36 % à Douala et Yaoundé réunies, dont la part dans l'ensemble de la population urbaine régresse de 42 % à 38 % (2).

Nous reviendrons sur cette originalité des villes moyennes au Cameroun, mais notons ici que le rythme de croissance annuelle de la métropole économique a été de 6 à 7 %, celui de la capitale politique de 9 à 10 %. Il est assez vain de chercher à opposer les pouvoirs de décision politiques et économiques, nationaux ou non, car ils s'appuient inévitablement les uns sur les autres (3). Cependant certains exemples permettent de distinguer un peu leurs effets respectifs : au Cameroun, comme au Ghana, et chaque fois que l'on peut percevoir une nuance, l'appareil d'État se révèle le facteur urbanisant et organisateur prépondérant (4).

Un État, un espace, une ville

L'État et ses appareils apparaissent donc comme

l'acteur spatial essentiel. Naturellement, ceci n'a rien de propre au continent africain (que l'on songe à la fameuse opposition entre « Paris et le désert français ») : les États africains reproduisent les structures de leurs anciennes puissances coloniales. Mais ailleurs, dans les nations plus anciennement constituées (industrialisées ou non), l'État a été élaboré progressivement, au sein de sociétés à la complexité croissante, selon les aléas des antagonismes entre groupes sociaux, et aussi selon la logique propre à l'institution étatique (nécessairement cumulative, visant par essence au monopole du pouvoir). D'autres éléments sociaux y peuvent donc influencer, voire contrebalancer le poids de l'État.

Dans l'Afrique Noire post-coloniale, le fait étatique, comme le fait urbain, est « à l'état pur ». L'institution spécialisée dans l'autorité n'est pas issue d'une sécrétion interne : elle a été imposée telle quelle de l'extérieur, décalquée directement sur celles d'autres nations. Fondé sur la force, le pouvoir colonial était presque sans limites et en tout cas sans contre-poids locaux (5). On peut dire — très schématiquement — qu'avec les Indépendances, ces appareils d'autorité ont changé de mains et de signification, mais non de structures (6). C'est cet État hérité qui crée la classe dirigeante (et la nation), non l'inverse (7). Tout gravite autour de l'État, et rien ne peut entraver sa rationalité de concentration toujours plus étendue.

La capitale monopolise les fonctions urbaines comme l'État monopolise les fonctions de décision. La nature de la ville est d'être le lieu du pouvoir dès que celui-ci s'institue à part dans le corps social (8). La division de la société en groupes hiérarchisés provoque, à partir du moment où les fonctions politiques s'organisent en corps spécifiques, la division de l'espace en zones dominées et — non

(1) Estimation à partir des taux de croissance antérieurs et des premiers résultats du recensement de 1976.

(2) Le nombre des sièges sociaux à Douala (qui a pourtant augmenté d'un quart en sept ans) a régressé : de 57 % à 56,5 % du total, alors que celui de Yaoundé passait de 15,5 % à 20 % et celui des autres villes de 10 à 12 %.

(3) Seules de grandes entreprises privées autochtones pourraient avoir une autonomie réelle, comme dans les pays industrialisés capitalistes. Mais les compagnies étrangères doivent inévitablement coopérer avec l'État. Une crise entre eux peut se résoudre par un coup de force (dans un sens ou dans l'autre), mais ce sera toujours pour rétablir cette coopération.

(4) Le phénomène a des effets durables : l'hypertrophie de Dakar et de Brazzaville s'explique par leur ancien rôle de capitales fédérales (comme quoi les phénomènes d'héritage ne sont pas si absents en Afrique...).

(5) A nuancer, bien sûr : les grands émirats foubé ou l'empire ashanti sont des puissances avec lesquelles il a fallu compter.

(6) Les expériences révolutionnaires (Guinée, Bénin, Congo, Tanzanie, Madagascar) ont parfois modifié les structures d'autorité à la base, mais l'État central et ses attributions n'ont nulle part « déperé » (pas plus d'ailleurs que n'importe où à la surface de la planète). Par contre, un peu partout, le système des partis uniques s'est révélé un « dispositif ramifié de contrôle » autrement efficace que le simple quadrillage des garnisons coloniales...

(Il est trop tôt pour parler des expériences conduites dans les anciennes colonies portugaises).

(7) Déséquilibre qui se marque bien dans les différences de revenus et de genre de vie entre bureaucrates et paysans (alors qu'un ministre européen n'a pas le train de vie de bien des capitaines d'industrie), et qui explique l'impossibilité d'une opposition instituée.

(8) Il est difficile de parler d'États sans villes. Les royaumes interlacustres, qui ont donné naissance aux républiques du Rwanda et du Burundi (les moins urbanisées du continent), reposaient sur des structures de type féodal, où l'autorité se diffusait à travers des réseaux personnalisés, plutôt que par des structures permanentes. Les monarques résidaient en alternance sur leurs grands domaines agro-pastoraux, qui formaient chacun une « colline royale » (une cinquantaine dans le Burundi pré-colonial). Dans les royaumes les plus centralisés, comme le Buganda, ces « enclos royaux » se gonflaient parfois en véritables cités (ainsi est née Kampala) — cf. Émile Mworoha : « Peuples et rois d'Afrique des Lacs », NEA, Dakar-Abidjan, 1977, 352 p.

pas « zones dominatrices » — mais zones où résident les dominants. Ce sont eux que, précisément, désigne le terme, à l'étymologie explicite, de « bourgeoisie », pour qui la ville est lieu, instrument et symbole de puissance.

Dans les pays anciennement urbanisés, ces classes dirigeantes urbaines agissent efficacement pour promouvoir ou défendre leurs cités. Elles savent peser sur les prises de décision collectives, ou même agir directement en temps que républiques urbaines (de la Grèce antique à la Hollande du XVII^e siècle...). Mais qui domine les villes moyennes africaines ? Des fonctionnaires nommés par l'État, qui tôt ou tard partiront (la récompense d'une gestion efficace étant précisément une promotion dans la capitale), des commerçants étrangers, qui ne sont là que tant que les affaires marchent. Elles n'ont personne — personne qui compte (1) — pour les défendre. Les villes moyennes d'Afrique Noire ont été créées de l'extérieur, comme instruments de la mise en exploitation des espaces colonisés ; quand ce rôle disparaît, elles n'ont aucune raison de subsister, aucune force interne qui puisse les soutenir (2).

L'extrême concentration d'un pouvoir sans « corps intermédiaires » aboutit logiquement à l'extrême centralisation d'une métropole unique, régnant sans relais sur un espace homogénéisé.

* * *

Hypertrophie et carence de l'État, en l'absence de pouvoirs locaux, aboutissent d'ailleurs au même résultat, comme le montre l'exemple du Libéria. A la fin du XIX^e siècle, l'effondrement des bases économiques de la bourgeoisie américo-libérienne (plantations et commerce à longue distance avaient donné aux plus riches et aux mieux éduqués de ces rapatriés d'Amérique du Nord plusieurs décennies de prospérité) provoqua son repli sur l'unique moyen de subsistance qui lui restait : l'État. La totalité des (maigres) ressources de la république servirent désormais à entretenir une petite élite politique, qui redistribuait à son tour les prébendes publiques

à ses clientèles (3). Mais les fonctions actives de l'État, celles qui intègrent l'espace en un ensemble structuré, étaient nulles (hormis une petite armée des frontières, qui vivait sur le pays) : jusqu'au milieu du XX^e siècle, l'intérieur du Libéria n'eut pratiquement ni administration, ni routes, ni aucun aménagement public... (seules les missions implantaient, là où bon leur semblait, écoles et dispensaires). Des commerçants guinéens ou maliens animaient de petits marchés locaux à proximité des frontières. Quant aux vieilles cités américo-libériennes du littoral : Robertsport, Buchanan, Greenville, Harper (pour ne citer que celles qui ne se sont pas complètement évanouies), elles avaient perdu toute activité et ne subsistaient plus que grâce à la redistribution des miettes des sinécures publiques. (Encore aujourd'hui, elles comptent un nombre de fonctionnaires impressionnant — des centaines — mais pratiquement aucun service régional en fonctionnement, hormis l'appareil coercitif qui veille au maintien du système) (4).

Cette carence de l'État induit l'absence de villes dans l'intérieur, *a fortiori* de réseaux urbains : hormis les agglomérations nées de l'activité des plantations et des mines (mais ce sont des camps, et non des villes, car elles sont sans relations avec l'espace qui les entoure), le Libéria n'a qu'un semis de bourgades de 5-6 000 habitants, aux fonctions strictement locales (5).

L'existence d'un appareil d'État, même réduit à sa plus simple expression, a tout de même créé une ville : la capitale (et pour cela stérilisé les autres cités côtières). Monrovia (200 000 habitants, soit 13 % du pays) jouit du monopole de toutes les institutions et activités modernes (ne serait-ce que, par exemple, le service postal), et bien sûr de la concentration absolue des pouvoirs — en particulier du pouvoir de redistribution des salaires publics, objets de rivalités, discrètes mais âpres, entre clans américo-libériens, dont la base territoriale reste les vieilles cités décadentes, en raison de la force des liens familiaux et de la nature du système politique (6).

Bien sûr, depuis deux ou trois décennies, l'enca

(1) Là encore, il s'agit bien sûr ici d'une abstraction théorique : les réalités sont autrement nuancées.

(2) Exceptions qui ne font que confirmer la règle, les villes à croissance « volontariste », portées à bout de bras par l'appareil d'État (pour des raisons qui lui sont propres) : Yamoussokro en Côte d'Ivoire, Lama Kara au Togo, Franceville au Gabon...

(3) Les populations autochtones étant laissées complètement hors du jeu. Ce n'est que depuis la présidence de Tubman (1944-1971) que les aristocraties traditionnelles sont progressivement absorbées par la classe dirigeante américo-libérienne.

(4) Voir travaux en cours de K. H. HASSELMANN.

(5) Par exemple, il n'existe aucune société commerciale à implantations multiples : tous les commerçants de l'intérieur (Libanais ou Dioula) ne sont en relation qu'avec les grossistes de Monrovia — ou des pays limitrophes.

(6) Le droit de vote est fondé sur la propriété foncière — urbaine, bien sûr, la seule à être enregistrée — d'où l'acharnement des Américo-Libériens les plus pauvres à garder leurs lopins, même totalement en friches, au cœur des villes... Ils n'ont pas de quoi les mettre en valeur, mais n'accepteraient de s'en dessaisir qu'à un prix exorbitant, que nul ne peut payer (pas même l'État, d'où son incapacité à maîtriser l'urbanisme de Monrovia, dont le centre lui échappe autant que la périphérie).

drement public commence à exister et à structurer progressivement le pays : on perce des routes (1), on équipe des centres administratifs, on crée des services publics... Lentement, très lentement, le Libéria aligne ses structures sociales et territoriales sur la norme des pays africains.

De l'intérêt des exceptions...

Nous aboutissons donc à un modèle très simple : après deux décennies de dislocation des réseaux pyramidaux de la période coloniale, une capitale omnipotente, proportionnellement démesurée et sans cesse croissante, écrase une poussière de villes petites et moyennes, naguère hiérarchisées et maintenant toutes réduites au même niveau local (2).

Si l'élaboration d'un schéma théorique de ce genre est une démarche heuristique intéressante, il est encore plus fécond d'analyser les exceptions, les écarts au modèle synthétique.

Ces cas particuliers ne sont pas tellement nombreux. Il y a quelques pays bi-céphales (Haute Volta, Congo, ...) où sont disjoints le centre politique (prépondérant) et le principal point de contact avec le monde extérieur, doté grâce à cela de certaines fonctions économiques (les industries de Bobo-Dioulasso sont plus importantes que celles d'Ouagadougou). Il y en a d'encore mal structurés, ainsi le Mozambique ou l'Angola : jusqu'au début des années 1960, ce n'était qu'une juxtaposition de bassins de drainage, avec chacun un port et une voie ferrée qui s'enfonçait droit vers l'intérieur (Luanda, Lobito, Moçâmedes, Lourenço Marqués, Beira, Quelimane, ...), qui n'étaient pratiquement pas reliés entre eux. Ce sont les nécessités de la guerre qui forcèrent les Portugais à tracer des axes routiers parallèles à la côte. Rien d'étonnant à ce que des pays aussi mal structurés (et, de plus,

gigantesques) connaissent de sérieuses difficultés — c'est le moins qu'on puisse dire — d'intégration nationale (3).

La distance est un handicap considérable à l'instauration d'un réseau urbain unique : à Madagascar, où les difficultés de communication sont redoutables, Tananarive ne domine vraiment que le plateau central (et son exutoire de Tamatave). La périphérie de l'île est découpée en bassins urbains autonomes, centrés chacun sur un port (Tuléar, Morondava, Majunga, Diégo Suarez...), qui communiquent encore plus mal entre eux qu'avec l'intérieur (4). Mais le Zaïre, dont le gros du peuplement se répartit à la périphérie (laissant presque vide le cœur forestier du pays) et qui a connu aux débuts de son indépendance de dangereuses tentatives séparatistes dans ses provinces frontalières, est structuré de façon vigoureusement centralisée (5), autour d'une capitale énorme (plus de deux millions d'habitants - ? -) mais à la mesure de cet immense pays. Quant à la fédération nigériane, sa masse humaine, sa complexité historique et la diversité de ses régions en font la plus fantastique concentration de « cas particuliers » urbains qui se puisse concevoir en Afrique (6).

* * *

Ne retenons ici que deux exemples plus faciles à saisir : le Cameroun et le Ghana.

Le Cameroun, on l'a vu, se singularise par un rôle exceptionnel de ses villes moyennes, qui tiennent tête aux tendances centralisatrices, affaiblies par la bi-partition des fonctions métropolitaines. Certes, autour de Douala et surtout de Yaoundé (dans toute la zone forestière), les phénomènes de macrocéphalie régionale, avec dessèchement effectif des villes moyennes (comme Mbalmayo ou Ebolowa), sont parfaitement typés. Mais le chef-lieu régional du Nord, Garoua (60 000 habitants), a été protégé par la distance (1 200 km de savanes très peu

(1) Le dernier chef-lieu de « comté » à être atteint par la route a attendu jusqu'en 1973.

(2) Les centres miniers, type « Copperbelt » zairois et zambien, relèvent d'une toute autre logique, liée au marché mondial.

(3) Le Mozambique, pourtant le plus défavorisé par la géographie (avec son étirement interminable, sa capitale excentrée, et le fait que les luttes de libération avaient peu pénétré dans le Sud), semble cependant s'en tirer sans trop de mal. Il sera intéressant de mesurer la progression de la centralisation qui va se faire sur Maputo.

(4) C'est pourquoi Tananarive ne regroupe que 61 % des sièges sociaux des entreprises malgaches, contre 22 % dans les six principaux ports. De même son aire d'attraction démographique reste confinée aux Hautes Terres (94 % de Mérimina, selon Paul Le Bourdieu).

(5) Encore plus qu'à l'époque belge.

(6) Vénérables capitales restées chefs-lieux régionaux (Kano, Sokoto, Benin-City), villes minières qui ont évolué en centres polyvalents (Enugu, Jos), vieux comptoirs côtiers (Calabar), marchés ruraux devenus grosses places commerciales (Oweri, Aba, Onitsha), etc. Les plus originales sont bien sûr les villes yoruba (douze d'entre elles comptant plus de 100.000 habitants, selon le recensement de 1963), qui sont autant de regroupements de paysans, venus chercher asile derrière les remparts urbains, lors des guerres qui ravagèrent le pays au XIX^e siècle, ruraux qui ont acquis un genre de vie et des comportements de citadins, tout en continuant à vivre surtout de l'agriculture (les plantations de cacao favorisant cet absentéisme). Mais seule Ibadan (650.000 habitants en 1963) et secondairement Abéokuta (200.000) sont des capitales régionales modernes.

peuplées l'isolent du Sud) et par la vigoureuse originalité de cette province, qui jouit, officiellement et officieusement, d'une incontestable autonomie dans tous les domaines (1). Elle exerce toutes les prérogatives, structurelles et économiques, d'un véritable centre autonome (mais dans une région encore relativement peu active). Les cités des provinces anglophones (Victoria, Kumba, Bamenda), que la faible structuration de la colonisation britannique avait laissées très indépendantes les unes des autres, montrent également des originalités marquées, bien que la pesanteur de Douala les attire progressivement dans l'orbite du grand port.

Bafoussam, qui domine le petit réseau urbain du pays bamiléké, est un cas encore plus original. En 1960, quand l'État la choisit comme chef-lieu de province, elle n'avait que 10 000 âmes dans une région très dynamique, très bouillonnante, mais encore peu urbanisée et morcellée. Dix ans plus tard, elle avait 40 000 habitants, et sans doute le double aujourd'hui. Elle n'est pas simplement un regroupement de services publics de haut niveau et de délégations de grandes entreprises, comme l'est Garoua. C'est une véritable capitale régionale, peuplée, animée, bâtie par et pour les gens de la région (2). En quelques années, elle est devenue pour eux cette réalité vécue, ce symbole, cette source inépuisable de profits, qu'est Abidjan pour les Ivoiriens — toutes proportions gardées, bien sûr. Elle est le produit de l'expansion des Bamiléké, de leur puissance démographique et économique. Une seule illustration : cet opulent marché tente évidemment les grandes compagnies commerciales étrangères ; mais quand elles viennent s'y implanter, les négociants bamiléké savent organiser boycotts et dumpings aussi énergiquement qu'il le faut pour dégoûter les intrus : comme le peuplement de la cité (bamiléké à 90 %), son activité est entre les mains des seuls autochtones. C'est cette symbiose entre une ville et son espace qui produit une capitale régionale.

Dans le cas de Bafoussam, l'action de l'État, créant un chef-lieu provincial, a été le point de départ. L'exceptionnel dynamisme multiforme des Bamiléké, lié à des structures sociales très particulières (3), a fait la ville.

* *

A propos du Ghana, nous avons observé que ses nombreuses et actives villes moyennes, dont la prospérité remontait à la grande expansion cacaoyère de la première moitié du siècle, avaient alors connu leur apogée, avant de se voir laminées entre 1960 et 1970, quand l'État prit la tête de la structuration de l'espace. Le pays reste cependant dominé non par une, mais par trois métropoles. La présence, aux côtés de la capitale (un million d'habitants, avec la ville neuve jumelle de Tema) d'une seconde grande cité portuaire, Sekondi-Takoradi (250 000 hab., à 250 km à l'ouest d'Accra), s'explique par l'antériorité de cette dernière, dont le vaste havre en eau profonde, alimenté par un réseau ferroviaire qui draine les principales zones cacaoyères et minières, a été ouvert dès 1928 (4), soit un tiers de siècle avant celui de la ville nouvelle de Tema (5). Il y a donc eu division du travail : à Takoradi, 75 % des exportations nationales (cacao, bois, manganèse), à Accra-Tema, 83 % des importations, en particulier celles nécessaires au fonctionnement de sa puissante zone industrielle.

La véritable exception, c'est Kumasi (un demi-million d'habitants, soit plus que Bamako, Ouagadougou ou Niamey : Nigéria mis à part, c'est la plus importante ville de l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest, et même la plus grande cité non-capitale d'Afrique Noire). Il s'agit cette fois d'une ville qui s'est réalisée non seulement en marge des structures coloniales, mais contre elles : les Anglais, au début du siècle, ont fait tout ce qu'ils ont pu pour la briser, et ils ont échoué.

(1) Malgré l'adoption, en 1972, d'une constitution unitaire, le Cameroun, où les contrastes régionaux sont exceptionnellement marqués, continue à fonctionner, dans une certaine mesure, sur un mode fédéral : le Nord, qui vit assez à l'écart du reste du pays, est ainsi administré essentiellement par des « Nordistes ». L'autorité régionale est entre les mains de « gouverneurs » aux pouvoirs étendus, aussi puissants que des ministres et souvent plus durables qu'eux. (Qu'un pouvoir local soit l'émanation de la base ou une simple délégation de l'autorité centrale, l'effet géographique est à peu près le même). Cependant la centralisation sur Yaoundé ne cesse de s'appesantir, et l'autonomie des provinces de se restreindre.

(2) Ils y placent, en particulier, les capitaux qu'ils ont accumulés dans leur diaspora à travers les villes du pays.

(3) Au lieu de figer l'individu dans ses catégories d'âge et de lignage, elles le poussent au contraire à un effort constant de promotion personnelle — cf. les travaux de Jean-Claude BARBIER et de Jacques CHAMPAUD. On trouve des mécanismes sociaux semblables et des effets analogues chez les Yoruba et les Ibo du Nigeria méridional.

(4) Jusqu'alors, le centre commercial de la région était la ville de Sekondi. Des impératifs techniques firent choisir pour le port le site de Takoradi, à 10 km de là. L'agglomération englobe officiellement l'ensemble, mais la vieille ville de Sekondi s'est effondrée : perte de ses activités, fuite des éléments actifs de sa population, abandon de nombreux bâtiments anciens à l'architecture prétentieuse...

(5) Accra même n'avait, jusqu'en 1962, qu'une rade foraine médiocrement équipée. Les sites de Cape Coast et de Winneba furent fermés au trafic en même temps qu'elle.

On a dans ce cas un exemple remarquable du poids de l'histoire. Kumasi s'est développé au début du XVIII^e siècle comme capitale d'un empire expansionniste, qui domina bientôt à peu près tout le Ghana actuel. De grande puissance militaire, la nation ashanti se transforma progressivement en puissance économique : le contrôle des mines d'or et les courants d'échange qu'elles avaient fait naître dès avant le XVI^e siècle, le trafic des esclaves, puis la production massive et l'exportation de la noix de cola, avaient habitué l'aristocratie ashanti à des comportements économiques que l'on peut dire capitalistes, avec le sens de l'investissement, de la rentabilité, de l'accumulation. Kumasi était ainsi devenue une place commerciale de premier ordre : après avoir obligé les marchands étrangers à la choisir comme lieu d'échange, les Ashanti avaient, au milieu du XIX^e siècle, évincé ceux-ci pour se réserver le monopole des trafics les plus fructueux, entre la côte et les grandes foires de leurs frontières septentrionales (en particulier Salaga). Un réseau de routes, entretenues par une administration spéciale qui s'autofinçait par les péages, dessinait autour de la ville (qui avait alors peut-être de 100 à 200 000 habitants) une étoile d'axes la reliant à toutes les grandes villes marchandes d'Afrique de l'Ouest, des cités malinké aux villes haoussa.

La résistance des Ashanti à la pénétration anglaise, entre 1874 et 1900, fut sans doute la plus dure des oppositions que rencontrèrent les puissances coloniales. Il était logique de chercher à décapiter leur nation en détruisant leur capitale (mise à sac et incendiée à trois reprises), en dissolvant leur empire et en s'efforçant de promouvoir à la place de petits États, avec chacun leur chef-lieu (Bekwaï, Juabin, Mampong...). Mais les Ashanti, qu'unissait une solidarité nationale et spirituelle à toute épreuve, investirent dans la culture du cacao les capitaux, la main-d'œuvre et le savoir-faire qu'ils avaient acquis avant la colonisation. L'essor fut foudroyant : en quelques lustres, le pays ashanti fournissait près de la moitié de la production ghanéenne. Dans ces années 1910 et 1920, une vague de prospérité ranima la région, qui s'équipait en routes, en écoles, en belles maisons... Et les bénéfices du cacao relevèrent la ville de Kumasi. Impuissants à éteindre l'opposition politique des Ashanti, les Anglais durent rétablir par étapes l'empire (1935), et donc Kumasi comme capitale. Désertée après les combats de 1900, elle avait retrouvé 24 000 habitants en 1921 et 36 000 dix ans plus tard ; elle se hissait

à 72 000 en 1948, 190 000 en 1960, 340 000 en 1970...

Kumasi aujourd'hui est un modèle de capitale régionale. Elle est peuplée à 67 % de gens de sa province, qui en possèdent le sol, les immeubles, les entreprises (1). Elle dirige les investissements et draine les plus-values. Son environnement a été divisé en unités administratives « en rayons de bicyclette » (étirées de Kumasi jusqu'aux frontières du pays ashanti), vieille technique (2) pour leur interdire toute autonomie ; il est structuré par une étoile de routes goudronnées (qui souvent reprennent le tracé des pistes pré-coloniales), dont certaines, par exemple, descendent vers la côte et s'arrêtent à mi-chemin... Alors que partout ailleurs le trafic converge vers les ports, on voit ici les échanges remonter vers l'intérieur pour se rattacher à ce nœud commercial majeur (qui contrôle également le négoce de Ghana du Nord).

* *

Ainsi, sous le vernis homogène des structures spatiales modernes, de remarquables originalités se sont maintenues (Kumasi) ou révélées (Bafoussam) ; elles ressurgissent des profondeurs de l'histoire, des singularités des systèmes sociaux, que l'on avait crues définitivement nivelées par le rouleau compresseur de la colonisation. A mesure que celle-ci s'éloigne, les facteurs endogènes réapparaissent, capables, pour les plus vigoureux, d'apporter des nuances — voire des contradictions — à la logique territoriale uniformisatrice de l'État.

L'étude de la macrocéphalie faisait apparaître cette efficacité centralisatrice de l'institution étatique ; l'observation des rugosités qui, de-ci de-là, déforment ce modèle général, met en pleine lumière d'autres lieux de décision, d'autres rapports de force, d'autres bourgeoisies... L'analyse spatiale se révèle ainsi un instrument très pertinent de l'analyse sociale. Les cheminements des géographes sont différents de ceux des sociologues, mais le but est le même : déchiffrer les sociétés, et en particulier scruter ce phénomène : l'État, dont la « mondialité » est un trait majeur du XX^e siècle (3).

* *

Une ultime question doit être évoquée : cette évolution générale, dont nous avons vu l'ampleur, peut-elle être volontairement modifiée ? Les facteurs en jeu sont tellement fondamentaux qu'aucune

(1) Nous manquons encore de preuves formelles de ce qui est avancé ici.

(2) Les Grecs la connaissaient déjà (cf. la « République » de Platon).

(3) Cf. Henri LEFEBVRE : « De l'État », vol. 1 : « L'État dans le monde moderne », 10/18, Paris, 1976 (chap. 1V).

médication partielle, aucune demi-mesure ne peut avoir l'ombre d'une chance d'aboutir. Aménager les villes moyennes, en améliorer l'équipement et l'emploi est une excellente chose, mais ce n'est pas cela qui réduira l'attraction des métropoles (1).

Puisque nous recherchons ici un modèle théorique, tranchons schématiquement : ce que l'État a fait, l'État seul peut le défaire. Sa centralisation est la cause majeure de la concentration spatiale ; seule sa décentralisation l'atténuera. Il est vain, actuellement, de rêver à un « dépérissement de l'État », qui restituerait aux communautés de base leur autonomie de décision, donc leur pouvoir de rayonnement sur l'espace. Il existe cependant deux procédés — tous deux fort délicats techniquement et politiquement — qui ont fait preuve d'une certaine efficacité. (Ils ne résolvent pas le fond du problème ; disons qu'ils en limitent les dégâts).

1° Déplacer la capitale, ce qui divise en deux noyaux la fonction métropolitaine, et donc amoindrit sa nocivité, comme on l'a vu au Cameroun. C'est l'expérience que tente en ce moment la Tanzanie, qui a déjà commencé le transfert de son appareil d'État à Dodoma, au cœur du pays, où l'on planifie un nouvel urbanisme, sobre et communautaire (par exemple : priorité absolue aux transports en commun), à l'image de la société que les responsables

tanzaniens cherchent à instituer. Leur réussite (ou leur impuissance) à empêcher une nouvelle macrocéphalie, dans les deux décennies à venir, sera un test convaincant du succès (ou de l'échec) de leur politique sociale.

2° « Fédéraliser » l'appareil d'État, accorder à des pouvoirs régionaux la plus grande partie possible des attributions actuelles de l'État central, en particulier quant à l'autonomie de décision budgétaire (là où est l'argent, là est la réalité du pouvoir). C'est bien sûr aller contre l'efficacité de l'État, et cinq ou dix petites capitales coûtent, dans l'immédiat, plus cher qu'un centre unique, mais c'est une condition *sine qua non* d'un aménagement optimum des virtualités territoriales. Bon gré, mal gré, le Cameroun pratique cette politique ; le Nigéria, après de douloureuses expériences, s'y lance résolument (éclatement en douze États, puis en dix-neuf, auxquels est redistribué le quart du budget fédéral). Comme maintenant, il prépare aussi le déplacement de sa capitale dans un lieu plus central, au nord du confluent du Niger et de la Bénoué, près de la ville d'Abuja, l'intérêt de son étude devient de plus en plus prometteur pour l'analyse de l'évolution des réseaux urbains.

Manuscrit reçu au Service des Publications de l'O.R.S.T.O.M. le 19 octobre 1978.

(1) Et encore moins, bien sûr, la fuite hors des campagnes. Les problèmes de l'exode rural sont à résoudre dans le milieu rural (en relevant massivement le niveau de vie des paysans). Nous en restons ici aux seuls problèmes urbains : neutraliser les macrocéphalies n'est pas arrêter l'urbanisation.

Autres travaux de l'auteur sur le même thème

« Réflexions provisoires sur la décadence des villes secondaires au Cameroun » (1970). Colloques du C.N.R.S. : « La croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar », C.N.R.S., Paris, 1972 (pp. 841-845).

« Analyse numérique des migrations vers les villes du Cameroun » (1972). Travaux et Documents de l'O.R.S.T.O.M., Paris, 1975, 107 p.

Atlas du Cameroun, planche XVII : « Les villes et leurs fonctions » (1973). O.R.S.T.O.M., Abidjan-Yaoundé, 1974, 172 p. *multigr.*

« Les fondements historiques de la puissance de Kumasi »

et « aspects numériques du fait urbain au Ghana » (1975), Colloque ivoiro-ghanéen de Kumasi, O.R.S.T.O.M., Abidjan, 1975, 24 p. et 20 p. *multigr.*

(En collaboration avec Anne-Marie COTTEN). « Deux réseaux urbains africains, Cameroun et Côte d'Ivoire » :

1) « La mise en place des réseaux urbains », *Cahiers d'Outre-Mer* n° 116, 1976, pp. 348-385.

2) « Les villes et leurs fonctions », *Cahiers d'Outre-Mer* n° 120, 1977, pp. 348-382).

« Deux réseaux urbains... » (version complète et actualisée). O.R.S.T.O.M.-I.G.T., Abidjan, 1978, 138 p. *multigr.*