

Deux réseaux urbains africains Cameroun et Côte d'Ivoire

(Premier article)

La mise en place des systèmes urbains

Résumé. — Les analyses comparatives (encore rares en Afrique) permettent de dépasser le stade de la description pour viser à l'explicitation des lois de fonctionnement. Cameroun et Côte d'Ivoire sont deux pays très semblables dans bien des domaines mais que séparent spectaculairement les réseaux urbains : polycentrisme au Cameroun, centralisation et macrocéphalie en Côte d'Ivoire.

Pourtant les grandes phases de la mise en place des villes (que décrit cette première partie) ont été les mêmes : faible rôle des cités précoloniales (vieilles capitales, villes commerciales, comptoirs côtiers), importance décisive de l'armature administrative coloniale (modulée selon les évolutions économiques régionales), simplification récente par les transports routiers qui court-circuitent les villes moyennes. Ce sont les différences dans l'Histoire et dans les structures sociales (évoluant rapidement vers une société nationale unique en Côte d'Ivoire, restant une mosaïque de régions au Cameroun) qui expliquent les divergences actuelles.

Summary — *Two african urban networks : Cameroun and Ivory Coast. First part : the structure of urban systems.* — Comparative analyses (still rare in Africa) enable one to go beyond the descriptive phase in order to concentrate upon an explanation of the laws of functioning. Cameroun and Ivory Coast are two countries that are very similar in many domains but whose urban networks are distinctively, even spectacularly, different : multi-centrist in Cameroun, centralized and macrocephalic in Ivory Coast.

Still, the large lines of the structure of the towns (which the first part of this paper describes) are the same : weak role of pre-colonial communities (old capitals, market towns, coastal stations), decided importance of the colonial administration superstructure (formed according to the regional economic developments), recent simplification due to road transportation which circumvents the modest-sized towns. It is the differences due to history and to the social structures (growing rapidly towards a single national society in Ivory Coast, remaining a mosaic of regions in Cameroun) which explain the present-day divergences.

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

N° : 20406

Cote 

3 SEPT. 1986

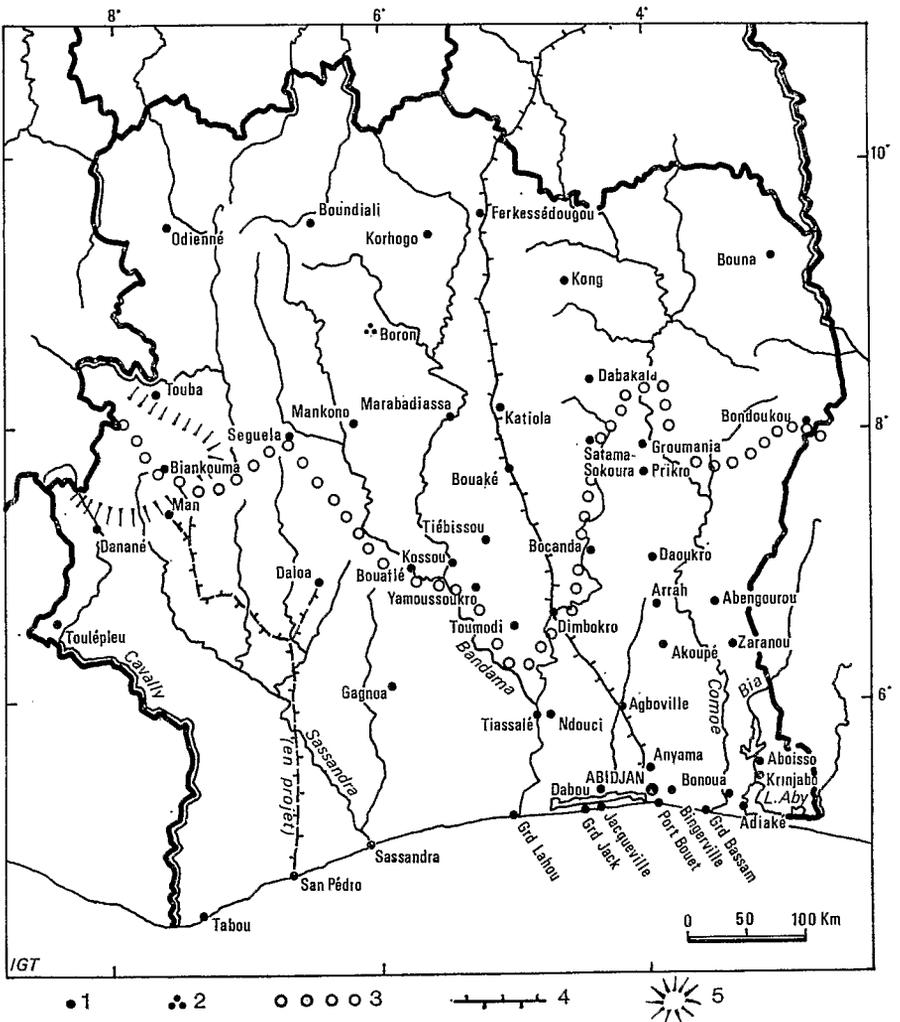


Fig. 2. - Présentation générale de la Côte d'Ivoire.

1. Localité - 2. Cité précoloniale disparue - 3. Contact forêt-savane - 4. Voie ferrée - 5. Relief.

Plus significative que la monographie, l'étude comparative permet, par la mise en lumière des ressemblances et des différences, de distinguer le fondamental de l'accidentel et de passer d'une simple observation des faits à un effort d'intégration dans une géographie générale. Pour comprendre l'évolution des réseaux urbains en Afrique noire, continent où la jeunesse de l'urbanisation massive — un quart de siècle — donne une grande lisibilité à ces phénomènes, la mise en

parallèle de la situation dans deux pays comparables est riche d'enseignements.

I. - Deux pays fort semblables et très différents.

Cameroun et Côte d'Ivoire sont en effet deux Etats que rapprochent la situation géographique (sur le golfe du Bénin, remontant au nord jusqu'aux régions de savane) et historique (marquée par la colonisation française), la taille (respectivement 475 000 et 322 000 km²), la population (tous les deux à peu près six millions et demi d'habitants), les ressources (café, cacao, bois au Sud ; coton, riz, élevage au Nord), les activités industrielles et commerciales (le Produit Intérieur Brut est en 1972 d'environ 300 milliards CFA (1) au Cameroun, 400 milliards en Côte d'Ivoire)...

Mais ces deux pays si semblables dans leurs généralités s'opposent nettement lors d'un examen plus attentif. D'un domaine à l'autre réapparaissent régulièrement la *relative homogénéité de la Côte d'Ivoire*, la *forte diversité du Cameroun*. Il ne s'agit souvent que de nuances, mais, nous allons le voir, ce sont bien les structures profondes des deux Etats qui s'opposent ainsi (fig. 1 et 2).

Dans ce qu'ont légué les partages coloniaux, les lots furent fort différents. La silhouette de la Côte d'Ivoire est trapue, presque un quadrilatère ; celle du Cameroun s'étire dans toutes les directions, en une sorte de triangle dont la hauteur du nord au sud est près du double de celle de la Côte d'Ivoire. Physiquement les deux nations sont bâties sur un socle de très anciennes roches cristallines, aux ressources minières relativement faibles (2) ; la Côte d'Ivoire a été façonnée en une vaste surface monotone, aux formes généralement peu accusées, si ce n'est celles de nombreux reliefs d'inselbergs épars de-ci de-là et, dans l'ouest, d'un bloc de montagnes plus vigoureux : le massif de Man, rattaché à la dorsale guinéenne, dont les pentes sont assez fortes pour créer un milieu particulier mais dont l'altitude n'atteint pas 1 200 mètres. Situé sur le rebord de l'immense bassin du Congo et traversé par une cassure essentielle du continent africain qui étire ses volcans des îles de Principe et Fernando Po jusqu'au Tibesti (3), le Cameroun présente un assemblage géomorphologique bien plus complexe. Le trait le plus frappant est cet alignement de grands volcans, dont les plus hauts et les plus jeunes sont au sud-ouest : mont Cameroun (4 100 m d'alti-

(1) Un franc CFA = 0,02 franc français.

(2) En comparaison avec la richesse des pays mitoyens : Liberia, Ghana, Nigeria, Gabon.

(3) Les géologues y voient l'amorce d'un jeune « rift », une fracture de l'écorce terrestre qui séparera l'ouest et le centre de l'Afrique.

tude, toujours actif), pitons du Mungo, hauts dômes basaltiques de la région de Bamenda (3 000 m au mont Oku). Les épandages de laves et de cendres y ont donné naissance à des sols d'une exceptionnelle fertilité. Puis, ce sont les sommets plus anciens de l'Adamaoua occidental (2 500 m) et, au-delà de la profonde dépression est-ouest de la Bénoué (la ville de Garoua, à environ 1 200 km de la mer, n'est qu'à 180 m d'altitude), des monts du Mandara, peu élevés mais tranchant très vivement sur la « grande plaine » du Nord (le « Diamaré », autour de Maroua), qui s'achève elle-même à l'est en une zone presque amphibie, où les inondations saisonnières du Logone et du Chari créent un milieu de vie non moins original. Le vieux socle de la moitié sud-orientale du Cameroun est comparable à celui qui forme la Côte d'Ivoire, mais son basculement d'ensemble vers la cuvette congolaise en a relevé les bordures, dans la région de Yaoundé-Ebolowa et surtout dans le plateau central de l'Adamaoua, ce qui leur vaut, au nord et à l'ouest, des escarpements difficiles à franchir et, du fait de l'altitude (700 m à Yaoundé, 1 100 à Ngaoundéré), un climat frais et sain.

Cet étirement en altitude comme en latitude entraîne naturellement de sensibles différences dans les climats et les couvertures végétales des deux pays. Chacun se compose, schématiquement, d'une zone méridionale bien arrosée (deux saisons des pluies) couverte d'épaisses forêts tropicales humides et d'une partie septentrionale plus sèche (une seule saison humide) vêtue de savanes plus ou moins densément arborées ; mais le Cameroun en exacerbe les contrastes : l'écart de la pluviométrie en Côte d'Ivoire s'étend de 2 500 mm dans la région de Tabou, au sud-ouest, à 1 100 mm dans celle de Bouna, au nord-est ; les rives camerounaises du lac Tchad ne reçoivent que 400 mm d'eau sur leurs maigres steppes, alors que la pointe du mont Cameroun qui fait face à la mousson océanique détient, avec près de 10 mètres annuellement, l'un des records de pluie de la planète (4).

Par ailleurs, le contact entre forêt et savane a partout été modifié dans le détail de son tracé par l'action des hommes, mais c'est dans l'ouest du Cameroun que celle-ci a le plus marqué le paysage : les hauts plateaux volcaniques de la région de Bafoussam-Bamenda, fertiles, salubres, densément peuplés depuis des siècles, ont été si déboisés qu'ils sont devenus un pays de prairies, d'où leur nom local de « Grass-fields ».

Les hommes et leurs genres de vie, leur marque sur l'espace, ne sont pas moins divers que les milieux naturels, et, là aussi, le Cameroun

(4) Pour toutes ces données générales, physiques et aussi humaines, consulter les « Atlas » nationaux des deux pays. Celui de Côte d'Ivoire est presque complet avec la parution de sa deuxième tranche ; celui du Cameroun, beaucoup plus disparate, s'enrichit de temps en temps de feuilles isolées.

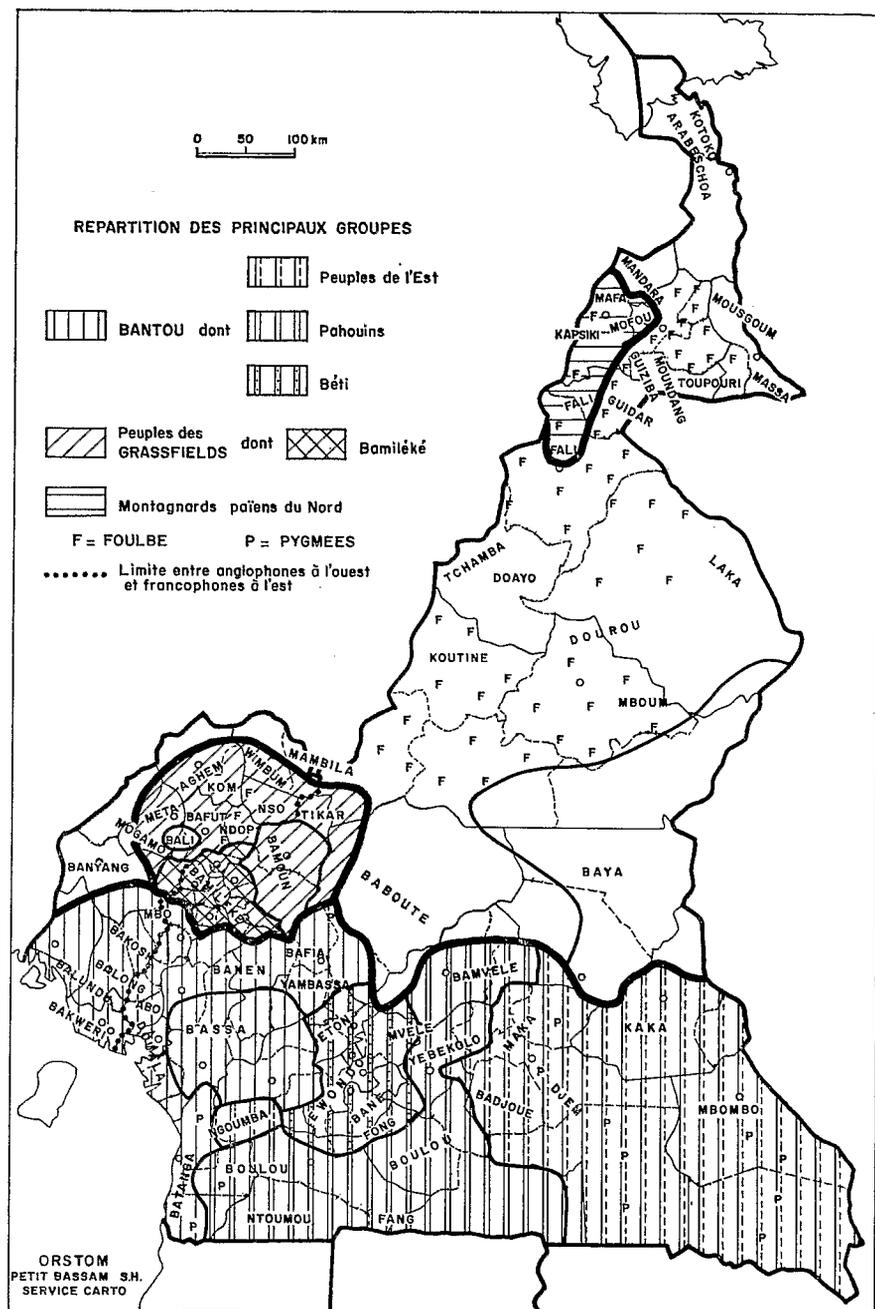


Fig. 3. - Schéma ethnique du Cameroun. La répartition des principaux groupes.

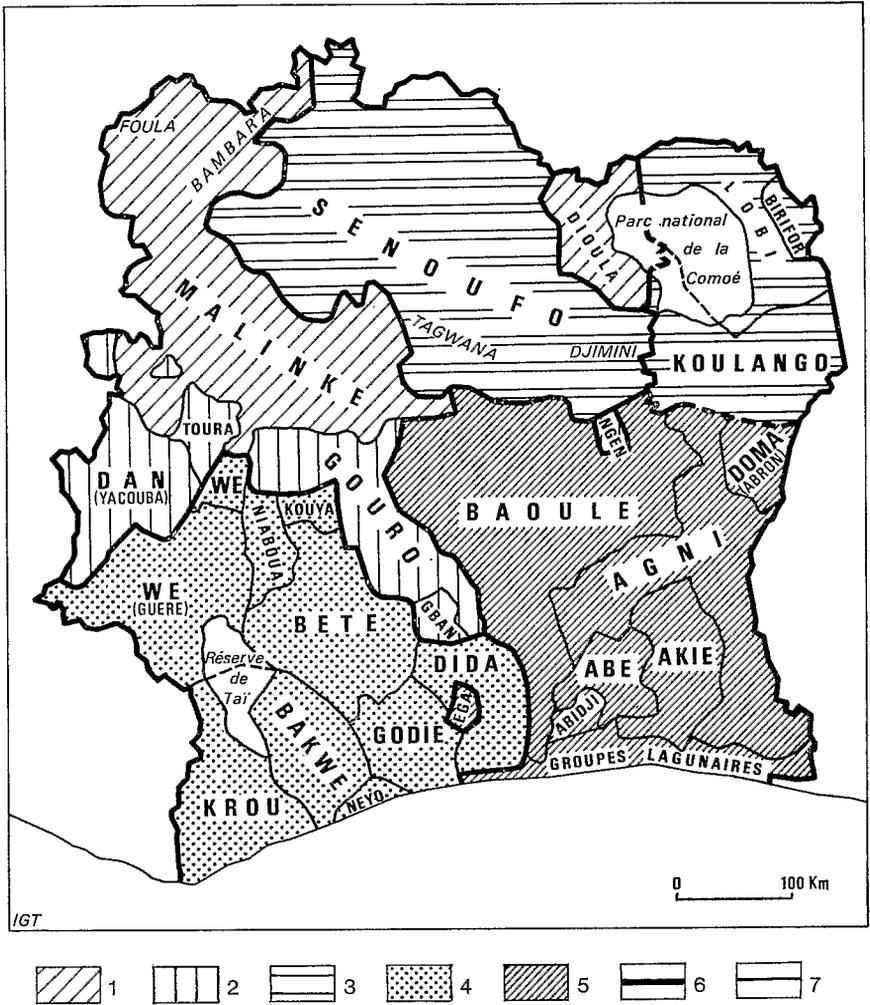


Fig. 4. - Schéma ethnique de la Côte d'Ivoire.

Groupes Mandé : 1. Mandé du Nord ou Manding - 2. Mandé du Sud - 3. Groupe Voltaïque - 4. Groupe Krou - 5. Groupe Akan - 6. Limite de groupes - 7. Subdivisions ethniques - ABE, Abidji : Ethnies.

présente une hypertrophie des disparités que l'on observe en Côte d'Ivoire. Dans les deux cas — comme à vrai dire dans pratiquement tous les pays riverains du golfe de Guinée — les régions côtières, profondément et anciennement pénétrées par les influences européennes, par la scolarisation, la monétarisation, l'urbanisation... s'opposent à un hinterland lointain, relativement marginal par rapport à l'évolution socio-économique actuelle. La Côte d'Ivoire est peuplée d'une soixantaine

d'ethnies qui se distinguent autant par la langue que par les structures essentielles (comme la coupure entre les sociétés patrilinéaires à l'ouest et matrilineaires à l'est), par l'histoire comme par les pratiques économiques : lagunaires qui vivent depuis plus d'un siècle du commerce avec les Européens, chasseurs-cueilleurs des sociétés du Sud-Ouest, robustes paysans sénoufo, citadins malinké habitués au négoce à longue distance depuis le Moyen Age... Tout cela — ou presque — se retrouve aussi au Cameroun, que l'on a dit « une Afrique en miniature ». En effet ce n'est pas moins de deux cents peuples originaux qu'on y distingue, avec un éventail de types d'organisation sociale extraordinairement varié, depuis les bandes de pygmées qui errent dans les forêts du Sud-Est jusqu'aux féodalités foubé du Nord, en passant par les paysaneries égalitaires des monts du Mandara et les sociétés si complexes et si originales des Grassfields, où le système social pousse à une constante mobilité des individus... Une seule langue véhiculaire — le dioula — est comprise partout en Côte d'Ivoire (au moins dans les villes) ; quatre (5) sont nécessaires pour être entendu de tous les Camerounais, sans oublier les deux langues officielles, le français et l'anglais (fig. 3 et 4).

La Côte d'Ivoire est un pays de densité moyenne ; les angles du quadrilatère sont peu habités, sauf celui du Sud-Est ; par contre, les régions de Korhogo au nord, de Man à l'ouest, de Bouaké au centre et presque toute la partie sud-orientale, jusqu'à Abidjan, sont bien peuplées, avec des densités rurales de 25 à 80 habitants par km². Le Cameroun est désarticulé par de grands vides à la périphérie (ainsi tout le Sud-Est) ou à l'intérieur : le plus vaste, de la Sanaga à la Bénoué, coupe pratiquement le pays en deux ; ces zones désertiques sont en plusieurs endroits en contact direct avec des régions aux densités exceptionnelles en Afrique Noire, de plus de 100 habitants au km² : environs de Yaoundé-Bafia, Grassfields, monts du Mandara. Ces deux dernières régions connaissent par endroits des peuplements extrêmes de 200 à 250 hommes par km², la première sur d'excellents sols, l'autre sur de fort médiocres, d'où naturellement des milieux de vie d'une spectaculaire originalité (6) (fig. 5 et 6).

De cette constante opposition entre un pays homogène et l'autre hétéroclite, les réseaux urbains donnent une image éclatante : la Côte

(5) Le bété (ou le boulo, son proche parent) au sud ; le pidgin (un créole anglais) sur la côte et dans l'ouest, le fulfuldé (langue des Peul, ou Foubé) au nord ; le kanouri (un mélange de haoussa et de bornouan) à l'extrême-nord.

(6) Les oppositions dans le peuplement — décisives quant aux problématiques régionales — s'expliquent essentiellement par les vastes courants migratoires qui ont brassés les peuples du Cameroun jusqu'aux débuts de la période coloniale. En Côte d'Ivoire l'essentiel des mouvements est plus ancien (en particulier la grande migration des Baoulé, qui remonte au XVIII^e siècle), à l'exception du nord, où les guerres de Samory dans les années 1890 sont, de la même manière qu'au Cameroun, responsables des pleins et des creux du peuplement actuel.

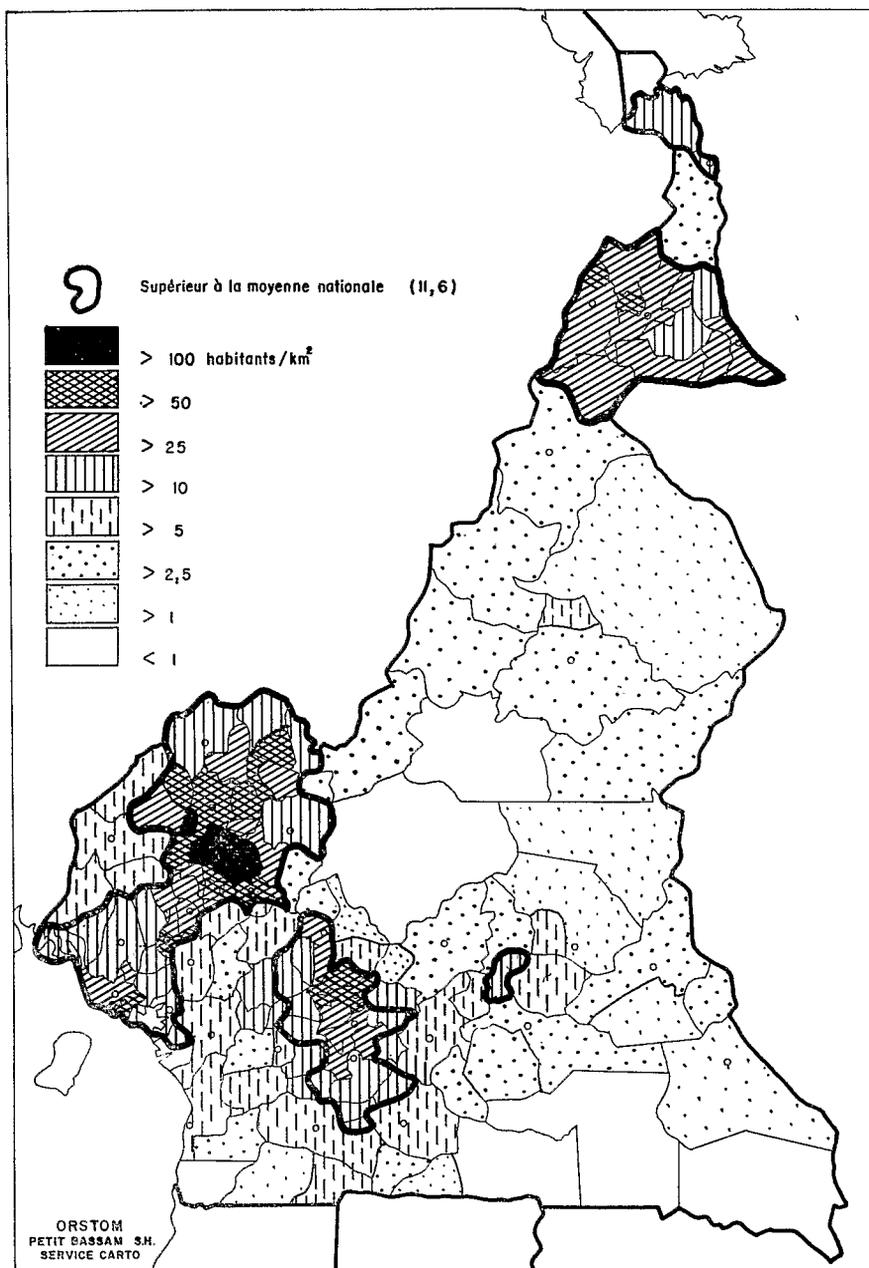


Fig. 5. - Les densités rurales par arrondissements et districts au Cameroun (chefs-lieux exclus).

d'Ivoire est monocéphale, vigoureusement centrée sur Abidjan ; le Cameroun est polycentrique, éclaté en grappes de villes plus ou moins bien reliées entre elles. Reflets des spécificités nationales où s'entrecroisent les causes physiques, sociales et historiques, les structures urbaines y participent activement, puisque les villes sont l'un des éléments les plus efficaces de l'organisation spatiale.

Comparer les réseaux urbains de la Côte d'Ivoire et du Cameroun, par ce qui les unit comme par ce qui les sépare, dans leur formation et dans leur fonctionnement, ne peut donc être que l'une des voies d'approche les plus fructueuses.

Les villes d'Afrique Noire, pour la plupart, n'émergent des campagnes que depuis très peu de temps. La poussée actuelle imprime à toutes des paysages urbains et des problèmes concrets largement semblables d'un pays à l'autre. Mais une observation plus attentive permet de déceler sous cette homogénéité apparente de multiples et parfois décisives originalités. L'allure des villes comme leur position dans l'espace, leur situation dans les équilibres régionaux actuels ou leur place à l'intérieur des hiérarchies urbaines ne peuvent se comprendre sans référence à leur passé, sans reconstituer les cheminements évolutifs qui les ont conduites là où nous les voyons. Il faut donc démonter les différents processus de la naissance du fait urbain, que nous allons découvrir fort semblables dans les deux pays.

II. - L'héritage pré-colonial.

L'Afrique connaissait de grandes villes dès le Moyen Age. Il s'agissait alors soit de capitales d'Etats centralisés, soit de centres commerciaux. Nombre de ces cités jadis fameuses ont maintenant disparu sans laisser beaucoup de traces. Celles qui ont duré jusqu'à nos jours sont en général les villes qui cumulaient les fonctions politiques et commerciales, organisant à leur profit l'espace environnant. Ainsi, Kumasi, Sokoto, Kano comptent-elles aujourd'hui parmi les plus grandes villes d'Afrique Occidentale.

Cameroun et Côte d'Ivoire étaient alors tous deux des régions marginales par rapport aux grands courants commerciaux qui brassaient l'Afrique. Ils en furent moins marqués que d'autres pays, mais cet héritage ancien est loin d'être négligeable.

La Côte d'Ivoire a connu quelques Etats centralisés, souvent éphémères. Ils se situent surtout dans le Nord du pays, c'est-à-dire qu'ils se rattachent à la tradition commerçante du monde soudanais. En effet, dans les savanes septentrionales, l'activité des négociants malinké (les fameux Dioula, qui tiennent aujourd'hui encore l'essentiel de la distri-

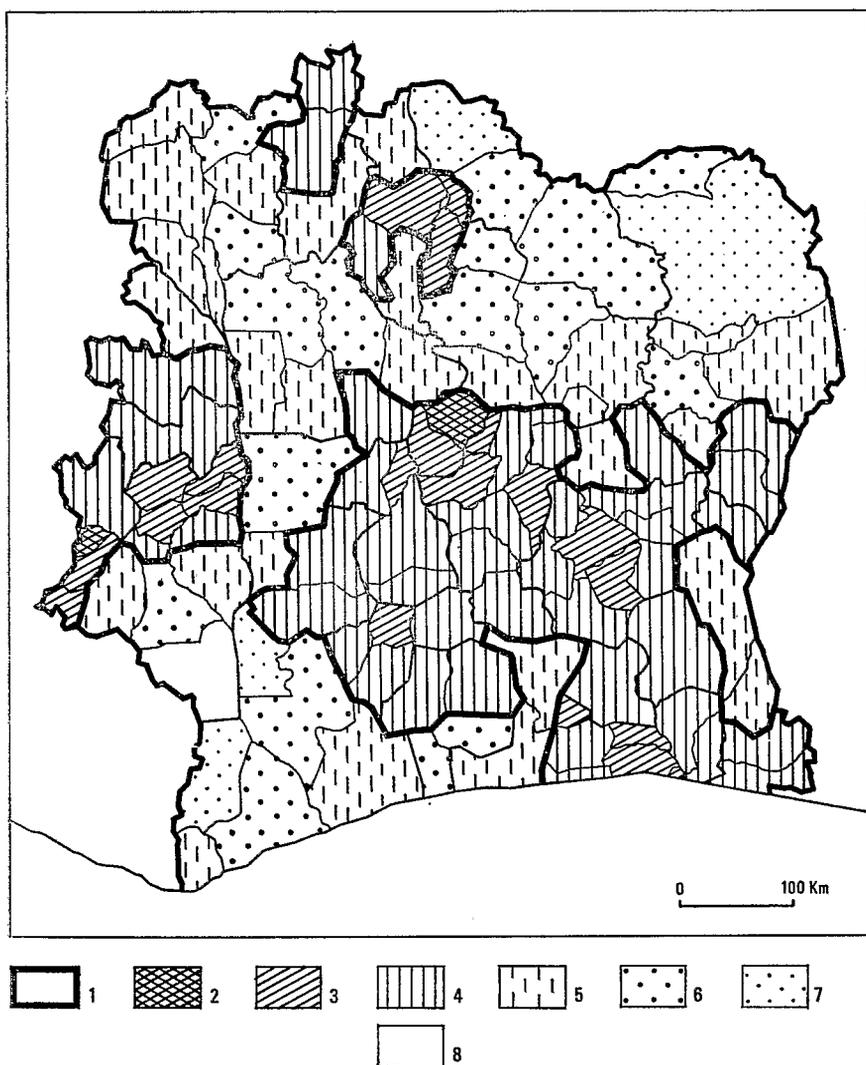


Fig. 6. - Les densités rurales par sous-préfectures de la Côte d'Ivoire (chefs-lieux exclus)

1. Supérieur à la moyenne nationale (11) - 2. Plus de 50 habitants/km² - 3. Plus de 25 habitants/km² - 4. Plus de 10 habitants/km² - 5. Plus de 5 habitants/km² - 6. Plus de 2,5 habitants/km² - 7. Plus de 1 habitant/km² - 8. Moins de 1 habitant/km².

bution de détail dans le pays, et dont le dialecte est devenu la principale langue véhiculaire en milieu urbain) fit naître aux XVIII^e et XIX^e siècles d'importantes villes marchandes. Poussées par la nécessité vitale de garantir la sécurité des routes et soucieuses d'assurer leur rayonnement commercial, certaines villes organisèrent de véritables Etats.

Les Malinké utilisèrent une double tactique. Parfois, ils s'associèrent aux premiers occupants du sol (ainsi aux principautés rurales des Koulango de Bouna et des Abron de Bondoukou), formant avec eux d'étroites symbioses économiques et politiques, au sein desquelles ils représentaient l'élément citadin et commerçant. Ailleurs les Malinké créèrent eux-mêmes de petits empires dont le plus connu est celui de Kong. Ils s'étaient installés dans la région au XVII^e siècle. L'un d'eux, Sékou Ouattara, s'empara du pouvoir au XVIII^e siècle et se tailla un royaume qui s'étendit presque jusqu'aux rives du Niger. La ville devint une plaque tournante entre les pays soudanais et les régions forestières, échangeant la cola du pays baoulé oriental et les marchandises européennes qui montaient de la côte, contre le sel, les chevaux, le bétail, le coton du Nord. Une route au sud-est la reliait, par Bondoukou, au riche empire ashanti et à l'axe de la Comoé, qui permettait d'atteindre la mer. Aux dires de Binger, Kong était en 1889 une grande cité de 15 à 20 000 habitants, dominée par ses minarets. Mais cette richesse précipita sa ruine : Samory la détruisit en 1897. Il n'en reste qu'une bourgade de deux mille âmes, qui sommeille au centre d'un pays presque désert. Bien d'autres de ces cités marchandes ont perdu tout leur lustre, ainsi Mankono ou Séguéla, centres du Worodougou (le « pays de la cola »), ou Dabakala, la dernière capitale de Samory, qui n'ont survécu que comme postes administratifs du pouvoir colonial. De nos jours, l'épuisement démographique de ces savanes méridionales, ravagées à la fin du XIX^e siècle par les guerres de Samory, et leur position défavorable — loin de la mer — dans le contexte économique actuel, ne permettent à ces petits centres que de végéter. D'autres, même, comme l'antique Boron, n'ont plus d'existence que pour les archéologues qui en recherchent les vestiges.

Parmi ces anciennes villes négociantes, Odienné, à l'angle nord-occidental du pays, a fait exception. La région, primitivement peuplée de clans sénoufo quasi-acéphales, fut dominée au XVIII^e siècle par les Malinké, qui fondèrent la ville aux alentours de 1750. Ils organisèrent progressivement le territoire en développant leur commerce vers le nord et vers le sud. Au milieu du XIX^e siècle, Vakaba Touré, un ancien colporteur dioula devenu chef d'armée, chassa la dynastie des Diarasouba et fit d'Odienné la tête d'un vaste royaume islamique, le Kabadougou, qui contrôlait l'axe Toubou-Bougouni. Grâce à ses troupes, composées de captifs enrôlés (les « sofas »), il imposa le pouvoir politique et militaire des Malinké, et aussi, par une lente osmose, leur civilisation. Cet Etat était, toutes proportions gardées, une anticipation du royaume qu'allait mettre en place Samory quelques années plus tard. Les successeurs de Vakaba Touré s'allièrent d'ailleurs au nouveau conquérant, qui épargna donc la région. Mais celle-ci était occupée dès 1893 par une colonne française venue de Bamako. Choisie comme poste

par la nouvelle administration, Odienné reste l'une des principales villes du Nord (12 000 habitants), que fait vivre l'argent envoyé par ceux de ses enfants qui commercent dans le reste de la Côte d'Ivoire.

La seule ville du Nord ivoirien à s'être vraiment développée de nos jours est, paradoxalement, une nouvelle venue : Korhogo (40 000 âmes). Le pays sénoufo n'avait pas connu, avant la fin du XIX^e siècle, d'organisation centralisée, ni de noyau urbain. Les fondements de la société reposaient sur la gérontocratie des conseils de village, où les anciens tenaient tous les pouvoirs économiques et sociaux. A partir des années 1860, les menaces extérieures, et en particulier l'approche des troupes de Samory, amenèrent les villages à se regrouper pour leur défense et à accepter la tutelle des chefs locaux les plus forts (mais ceux-ci n'avaient que des pouvoirs politiques : autorité politique et souverainetés sociales, religieuses, foncières ne coïncidaient pas [7]). Lorsqu'à la fin du siècle le danger samorien se fit de plus en plus pressant, le mouvement de fédération aboutit à confier la primauté sur les Sénoufo au sage Gbon Coulibaly, chef de Korhogo. Son village devint donc le centre politique de la région. L'ardeur au travail de ces solides paysans et le choix de la ville comme centre administratif colonial pour le Nord en firent la fortune urbaine.

Plus au sud, on ne trouve pas traces de villes marchandes, bien que le pays fût traversé — surtout dans sa moitié orientale — par d'importants courants commerciaux (mineurs, à vrai dire, par rapport à ceux que drainait l'empire ashanti voisin) qui atteignaient les comptoirs européens du littoral. Le Centre et l'Est ivoiriens avaient été peuplés aux XVIII^e et XIX^e siècles par des groupes akan qui arrivaient en vagues successives de l'actuel Ghana et se destructuraient au fur et à mesure qu'ils s'enfonçaient vers l'ouest. C'est en particulier le cas des Baoulé qui, après avoir occupé le cœur du pays, éclatèrent en une vingtaine de tribus indépendantes. Seuls deux royaumes agni se maintinrent dans le Sud-Est : le Sanwi (région d'Aboisso) et le Ndénié (environ d'Abengourou) ; mais leurs capitales respectives (Krinjabo et Zaranou) sont restées de simples villages. La périphérie du pays baoulé était jalonnée de gros marchés où s'arrêtaient les commerçants étrangers, à qui il n'était pas permis de pénétrer plus avant. Ils y négociaient leurs produits avec les marchands baoulé, auxquels une organisation en chaîne d'alliances tribales et matrimoniales assurait le transit jusqu'à un marché sur la frontière opposée (8). Mais ces foires périphériques n'étaient que des lieux de troc, sans structure urbaine. Aujourd'hui

(7) Cf. Sinali Coulibaly : *Le monde rural traditionnel sénoufo*. Université de Paris-X-Nanterre, 1974, 269 p. multigr. (thèse 3^e cycle, géographie, Paris-X-Nanterre, 1974).

(8) Cf. les travaux de Jean-Pierre Chauveau, en particulier sa communication au Colloque de Bondoukou, 1974, 2 vol. multigr. : *Note sur les échanges dans le Baoulé précolonial*.

d'hui, Marabadiassa, Groumania, Satama-Sokoura, Priko... ne sont que de gros villages, à peine rehaussés par des fonctions de sous-préfectures pour les deux derniers. Seule Tiassalé, principale étape vers le sud, précocement choisie comme poste colonial, est devenue un centre de quelque importance (8 000 habitants).

Quant au Sud-Ouest ivoirien, il était peuplé de groupes qui n'avaient pas dépassé le niveau d'organisation des sociétés lignagères et ignoraient totalement le fait urbain.

Le Cameroun forestier pré-colonial de même ne connaissait ni d'Etats constitués, ni de commerce : de puissants mouvements migratoires, déclenchés bien avant le XIX^e siècle, faisaient s'enfoncer vers le sud les peuples du groupe fang, qui se diluaient au fur et à mesure dans la grande sylvie équatoriale. Les groupes humains se faisaient plus ténus, les structures sociales plus lâches, les mythologies plus pauvres... Un tourbillon de guerres et de déplacements continus empêchait tout négoce régulier (9) et naturellement toute création de ville.

Les hauts plateaux de l'Ouest, du seul fait des différences d'altitude, connaissaient des échanges actifs avec les régions avoisinantes, en particulier pour l'huile des palmiers (qui ne poussent plus au-dessus de 1 000 m) et pour l'ivoire et les esclaves qui descendaient vers la côte (10).

Peuplées de réfugiés venus par vagues successives, ces hautes terres des « Grassfields » ne connurent jamais d'unité politique : les Bamiléké (aujourd'hui la moitié de leur population) sont divisés en une centaine de chefferies indépendantes, certaines minuscules — en particulier celles du sud du plateau, qui vivaient pacifiquement du commerce — d'autres relativement vastes, comme celle de Bandjoun, Baham, Bangangté, beaucoup plus orientées vers l'expansionnisme territorial. L'habitat complètement dispersé (11) y était particulièrement peu propice à l'urbanisation. Deux de ces peuples, cependant, sont devenus des Etats dotés de capitales, sous deux dynasties apparentées : les Nso, autour de Kumbo, et surtout les Bamoun, autour de Foumban. Alors que les sociétés du groupe tikar, qui peuplent ces plateaux, sont caractérisées par un subtil équilibre politique entre le chef et une cascade de confréries cooptées, les princes bamoun (et de façon moins nette les Nso)

(9) Bien qu'un jeu de trocs rituels : dots et « bilaba » (système d'escalade de dons et contre-dons), fit néanmoins circuler les produits venus de la côte (sel, fer...), vers laquelle glissaient d'ailleurs les courants migratoires, une fois assuré l'abri de la forêt.

(10) Voir BARBIER (Jean-Claude). *L'Opération Yabassi-Bafang*. Yaoundé, O.R.S.T.O.M., 1972.

(11) Ceci est moins net dans les Grassfields anglophones, où il y a même un cas d'habitat tout à fait concentré, celui du peuple aghem, dont les villages claniques se juxtaposèrent pour former la « ville » de Wum, grosse agglomération d'une douzaine de milliers d'âmes, à qui les fonctions de préfecture n'ont guère ôté son caractère rural.

réussirent au XVIII^e siècle à instaurer une monarchie quasi-absolue et un système fortement militarisé qui transformèrent leurs peuples en machines de conquête. Ils s'emparèrent dans la première moitié du XIX^e siècle de leur habitat actuel (12), mais les Bamoun furent alors attaqués par les Foulbé qui dévalaient du Nord. Ils fortifièrent leur capitale, Foumban, d'un vaste retranchement qui se voit toujours. L'idéal politique des Bamoun devint celui de la cité-Etat comme dans la Grèce antique (ou le pays yorouba), avec l'essentiel de la population concentrée dans la capitale-citadelle et un système d'administration qui, pour éviter toute tentative de sécession des vassaux de la périphérie, organisait le territoire en rayons de bicyclette à partir de Foumban (13). Cette puissante centralisation autour d'une ville (bien que la population de celle-ci, tout comme le style de ses constructions, soit encore largement rurale) a permis la survie de Foumban, que les colonisateurs choisirent initialement comme chef-lieu administratif de la région et qui est restée une importante préfecture (35 000 âmes).

L'héritage de l'histoire pré-coloniale est bien plus fort dans la partie septentrionale du Cameroun. De très vieilles cités y existaient comme, à l'extrême-nord, les villes des Kotoko qui succédèrent aux XVI^e et XVII^e siècles à l'ancienne civilisation des Sao, née peut-être avec notre ère. Ces villes aux architectures étonnantes (14) formaient tampons entre les deux grands empires du Bornou (Nigeria du Nord-Est) et du Baguirmi (Tchad Central), dont les échanges faisaient leur prospérité et les fréquentes guerres leur ruine. Les ravages qu'y fit l'invasion de Rabah — très comparable à l'épopée de Samory — jusqu'à sa mort en 1900 à la bataille de Kousseri et le bouleversement des circuits commerciaux par les nouvelles frontières coloniales les ont aujourd'hui réduites à peu de chose (Logone Birni (15), siège naguère de la plus vaste des principautés kotoko, n'a plus, avec 1 000 habitants, que le dixième de sa population de naguère). Kousseri a été maintenue (sous le nom de Fort Foureau) comme petit centre administratif du département du Logone-et-Chari, bien mal relié jusqu'ici au reste du Cameroun (16).

Mais l'événement majeur pour le Nord du Cameroun fut au début du XIX^e siècle l'irruption des cavaliers foulbé d'Adama, émir de la ville (aujourd'hui nigériane) de Yola, qui resta jusqu'à l'arrivée des Alle-

(12) Qui couvre 7 500 km² (pour 150 000 habitants aujourd'hui), contre 6 000 aux Bamiléké (plus de 600 000 personnes) ; le contraste des densités est une donnée aussi décisive que spectaculaire des problèmes de la région.

(13) Chacune de ces unités territoriales se prolonge dans Foumban par un quartier urbain, où résident ses autorités coutumières, sous la surveillance immédiate du sultan.

(14) Voir photos dans LEBGUEF (Annie), « *Les principautés Kotoko* », Paris, C.N.R.S., 1969.

(15) Qui a donné son nom au fleuve ; Birni est le terme kanouri pour ville fortifiée.

(16) Jusqu'en 1970, les liaisons routières étaient coupées six mois par an et les échanges s'effectuaient bien plus avec le Nigeria et le Tchad, entre lesquels la région sert de pont.

mands la métropole de l'« Adamaoua ». Ils s'emparèrent rapidement du « Diamaré » (la « grande plaine », entre les monts du Mandara et la vallée du Logone), autour de Maroua, détruisant ou refoulant les royaumes antérieurs, parfois assez élaborés, comme celui des Guidar autour de la ville de Guider, et celui des Mandara, où Mora resta inexpugnable. L'élan initial s'étant assez vite enlisé dans la masse des populations païennes archaïques de la montagne et du fleuve (17), les conquérants se morcellèrent en une poussière de seigneuries plus ou moins hiérarchisées et lointainement sujettes de Yola (elle-même vassale de Kano), de taille minuscule dans la vallée de la Bénoué, un peu plus grandes dans le Diamaré (en particulier celle de Maroua). Le retour au calme y ramena les marchands kanouri et surtout haoussa, qui fondèrent le petit port fluvial de Garoua.

Mais la furia foubé n'était pas tarie, bien que son ardeur pour le prosélytisme islamique se fût muée en une simple soif de rapines et de chasse aux esclaves. D'audacieux conquérants envahirent au milieu du XIX^e siècle les plaines de la haute Bénoué, puis le plateau de l'Adamoua actuel, d'où ils poussèrent, jusqu'à l'arrivée des Blancs, des raids dévastateurs dans les Grassfields et jusqu'aux rives de la Sanaga, précipitant l'exode vers la forêt des peuples qui vivaient encore au nord du fleuve. Ils fondèrent de nouveaux Etats, dont quatre importants : Banyo, Tibati, Ngaoundéré et Rey-Bouba, que des guerres féroces opposaient aussi entre eux, et qui n'avaient plus guère de liens avec le reste de l'empire foubé. Rey fit même totalement sécession et s'appuya contre ses coreligionnaires sur les autochtones, organisant son empire (grand comme la Belgique : 36 000 km² — mais 30 000 habitants seulement) à la manière d'un clan unique dont le « baba » était, est toujours, le père, unique bénéficiaire de toute production et redistributeur unique de toute consommation (18). Les capitales de ces royaumes de proie devinrent donc des citadelles importantes, dont l'évolution à l'époque coloniale fut la même que dans le Nord ivoirien : la nouvelle administration y installa sa propre hiérarchie. Mais l'Adamaoua est aujourd'hui bien pauvre et seul le chef-lieu départemental, Ngaoundéré, fait véritablement figure de grande ville (25 000 citadins), très belle d'ailleurs dans son architecture traditionnelle. Avec

(17) Ils ne purent qu'y installer quelques postes, comme Mokolo ou Kalfou.

(18) La suite de l'histoire de Rey est très intéressante : refusant la tutelle allemande, le « baba » se rallia très tôt aux Français durant la Première Guerre mondiale, ce qui lui valut un statut d'allié et pratiquement de protectorat autonome au sein du Cameroun, autonomie qui s'est même maintenue quelques temps après l'Indépendance. Afin de ne pas vexer ce précieux auxiliaire, on lui épargna d'avoir à supporter un proconsul dans la même ville que lui ; l'administration moderne s'installa donc à Tcholliré, à 50 km plus au sud, avec ses écoles, dispensaires, bureau de poste, qui font tout à fait défaut à Rey, resté en plein XX^e siècle, la vivante image d'une cité précoloniale, mais qui paye d'une stagnation totale cette hibernation loin des transformations du temps présent.

5 à 6 000 âmes, Banyo et Tibati ne sont que les mornes sous-préfectures d'arrondissements bien déshérités.

On le voit, seules les villes pré-coloniales qui ont été maintenues dans un rang administratif honorable ont survécu comme centres urbains. Mais le renversement total de l'équilibre économique provoqué par la colonisation, où la richesse bascule du nord au sud, a fait que la plupart de ces cités anciennes se retrouvent marginales dans l'évolution d'aujourd'hui.

Les villes nées du contact entre Européens et Africains avant la colonisation effective des territoires ont connu des destins plus variés encore que les cités pré-coloniales : certaines, bien rares, se sont affirmées comme métropoles ; d'autres, la plupart, ont régressé vers l'oubli parfois total.

Le littoral des deux pays fut exploré par les Portugais entre 1470 et 1472, mais de leur passage ne subsistent que quelques toponymes : San Pedro, Sassandra (= San Andrea), et le mot « Cameroun » lui-même (19). C'est avec l'arrivée des Hollandais, puis des Britanniques au milieu du XVII^e siècle, que les échanges vont vraiment se nouer. Mais là encore les deux côtes sont marginales par rapport aux grands domaines commerciaux : Côte de l'Or, Côte des Esclaves, Rivières de l'Huile, où se concentrait le gros du trafic. La Côte d'Ivoire avait cependant quelques sites, comme Assinie, à l'embouchure de la Bia, où vinrent les vaisseaux de Louis XIV, mais ils n'étaient fréquentés que de manière épisodique. Une tentative d'installation d'un comptoir permanent à Assinie fut faite en 1701, mais échoua avec le départ des Français en 1703, à la suite de pressions des Hollandais d'Axim. Les Anglais fréquentaient Douala avec assez d'assiduité pour que leur langue, créolisée en « pidgin », devint le dialecte véhiculaire de la Côte et des Grassfields.

Au début du XIX^e siècle, la fin de la traite des esclaves ne perturba guère ces côtes qui en étaient peu pourvoyeuses, mais elle signifiait la présence au large, plus ou moins continue, de flottes des grandes puissances chargées de réprimer la traite illégale, qui en profitèrent pour imposer leur influence sur le littoral. C'est ainsi que l'amiral Bouet-Willaumez étendit le protectorat de Louis-Philippe sur la côte ivoirienne, en 1842, et que la marine anglaise s'installait (mais cela resta provisoire) dans la « Warship Bay » à côté de la future « Victoria » (fondée par des missionnaires anglais dès 1852), au pied du Mont Cameroun.

(19) Du nom des crevettes (camarones) qui vivent dans l'estuaire du Wouri : Rio dos camarones. Ce mot a désigné très longtemps — jusqu'au début de ce siècle — la ville de Douala.

Au milieu du siècle, le commerce de l'huile de palme, dont les industries européennes étaient grandes consommatrices, s'intensifia. Les sociétés du littoral se réorganisèrent en vue de cette production (20) et nombre de rades foraines connurent une activité croissante : Grand Lahou (débouché du Bandama et du pays baoulé), Jacquville, Grand Jack, Grand Bassam (débouché de la Comoé), Rio del Rey (estuaire de la Cross River), Douala (embouchure du Wouri), Grand Batanga, etc.

A partir des années 1880, les nations d'Europe se lancent les unes après les autres dans la course aux colonies. Les Français, qui avaient évacué la Côte d'Ivoire pendant la guerre de 1870, s'y réinstallèrent en 1882, grâce à la présence qu'avait maintenue le commerçant-plantier Verdier sur la lagune Aby. En 1893, la Côte d'Ivoire était érigée en colonie autonome. Les Allemands, dont les commerçants étaient déjà très actifs à Douala, y devancèrent de peu les Anglais, en 1884, et généralisèrent à l'hinterland le nom de « Kamerun » que portait alors la ville. Une série d'accords entre les grandes puissances, entre 1885 et 1900, fixèrent les portions de côte de chacun, puis, une fois l'intérieur conquis, les frontières de leurs colonies respectives. Cameroun et Côte d'Ivoire avaient donc à peu près leur silhouette actuelle (21) et leur personnalité juridique au début de ce siècle.

Les moindres mouillages, sur ces côtes où les bons havres étaient peu nombreux, se transformèrent en petits postes coloniaux, d'où partaient les pistes pour la conquête et le drainage de l'intérieur. Tabou, Sassandra, Grand Lahou, Grand Bassam d'un côté, Rio del Rey, Victoria (rachetée aux missionnaires baptistes), Douala, Kribi, Campo de l'autre étaient des ports qui, dans les premiers temps, ne se surclassaient pas vraiment les uns les autres. En 1910, Grand Lahou (6 000 hab.) était plus peuplée que Grand Bassam (1 200 hab.), qui avait perdu d'ailleurs en 1900 ses fonctions de capitale au profit de Bingerville, plus salubre ; Kribi, d'où partaient les principaux accès vers l'intérieur du Cameroun, concurrençait Douala, d'autant plus que celle-ci perdait, elle aussi et au même moment, son rôle de chef-lieu colonial au profit de Buéa. Ce n'est qu'une fois fixé le réseau de transports de l'hinterland que s'est déterminé le choix des ports ; la lourdeur des investissements nécessaires pour les rendre aptes au trafic moderne fit une sélection draconienne qui élimina la plupart d'entre eux. Nous y reviendrons dans un instant.

(20) Leurs réactions face au monde actuel ont été largement conditionnées par cette ancienneté du contact avec les Blancs, leurs pratiques économiques, leur argent, leurs missionnaires.

(21) Malgré d'éphémères extensions ultérieures, aux détriments de l'A.E.F. (1911-1914) ou de la Haute-Volta (1932-1947).

Notons aussi qu'en ces temps héroïques où les transports, en zone de forêt, ne pouvaient se faire qu'à tête d'homme, on cherchait à exploiter la moindre voie d'eau un tant soit peu navigable. Sont nées ainsi quelques villes sises aux têtes de navigation. Au Cameroun, on remontait ainsi la Sanaga jusqu'à Edéa, le Wouri jusqu'à Yabassi, la Cross River jusqu'à Mamfé, et même, par un très long détour en Nigeria, et seulement deux à trois mois par an, la Bénoué jusqu'à Garoua. Les biefs de l'intérieur étaient de même utilisés : c'est de cela que sont nées Mbalmayo, Akonolinga et Abong Mbang sur le Nyong, Moloundou sur la Ngoko, Doumé sur un affluent de la Kadéï. En Côte d'Ivoire, aucun fleuve n'offrait de longs parcours utilisables. On remontait la Bia jusqu'à Aboisso, la Comoé jusqu'à Malamasso, au-delà d'Alépé, et surtout le Bandama jusqu'à quelques kilomètres de Tiassalé. Mais les vastes lagunes littorales ont été un temps activement pratiquées. Parmi les bourgs qui y prospérèrent, deux seulement sont devenus des centres urbains grâce à leur fonction de sous-préfecture : Adiaké et Dabou.

III. - Le semis des postes coloniaux.

Contrairement à d'autres colonies (le Sénégal, le Ghana, le Gabon), le Cameroun et la Côte d'Ivoire ont connu relativement tard la « paix coloniale ». Les Allemands furent assez longs à démarrer de la côte : si la région de Yaoundé est atteinte (depuis Kribi) en 1887, il faut attendre la fin du siècle pour que toute la zone forestière soit soumise, puis le début du xx^e siècle pour que soient contrôlés les hauts plateaux de l'Ouest et surtout le Nord, protégé jusque-là par le verrou des grandes principautés foubé de l'Adamaoua. En 1907, un tournant politique à Berlin fit enfin prendre au sérieux les colonies du Reich et, dans les quelques années qui précédèrent la Première Guerre mondiale, des efforts et des investissements considérables furent faits dans tous les domaines. La guerre ruine cet essor prometteur : dix-huit mois de combats acharnés rendent Français et Anglais maîtres d'un pays dévasté. Dans le partage du butin, les Britanniques s'octroyèrent une longue bande de territoire mitoyenne de leur Nigeria, avec les très riches plantations de Victoria ; les Français obtinrent le reste, en restituant à l'A.E.F. les contrées cédées à l'Allemagne en 1911. Toutes ces modifications de frontières firent que le réseau des centres administratifs coloniaux ne fut en fait fixé au Cameroun que dans le début des années 1920.

La Côte d'Ivoire a été lentement pénétrée par les Français au cours des mêmes années. Avant 1900, seuls les royaumes agni à l'est de la Comoé et les postes du littoral (Dabou, Grand Lahou, Sassandra et Tabou) étaient occupés. Dans les savanes du Nord, les colonnes venant

du Haut Sénégal avaient convergé avec celles du Sud pour lutter contre Samory et avaient créé quelques postes dispersés : Dabakala, Touba, Odienné, Séguéla, Mankono. Le centre baoulé restait encore très mal soumis, bien que Tiassalé eût été conquise en 1893. Il ne fut pacifié qu'entre 1900 et 1915, en même temps que l'Ouest. Des révoltes successives éclatèrent encore chez les Baoulé, les Malinké, en pays abbey, gouro, guéré. La pacification de la Côte d'Ivoire ne se termina donc également que vers 1920.

Faisant tous deux partie de la dernière phase de la colonisation française, ces pays ont connu des évolutions contradictoires. Le Cameroun ex-allemand, remis à la France en « mandat » par la S.D.N. (puis en « tutelle » par l'O.N.U.), était soumis à un certain contrôle international. La France en fit donc, en quelque sorte, la vitrine de son empire colonial, lui réservant ses meilleurs cadres et lui consacrant en gros autant d'investissements qu'à l'A.E.F. tout entière. D'où un démarrage économique et social précoce et soutenu de façon régulière jusqu'à nos jours, avec la formation d'importantes élites autochtones et, très vite, l'apparition d'un sentiment national. La Côte d'Ivoire, jusqu'à la percée en 1950 du canal de Vridi et l'ouverture du port d'Abidjan, avait de médiocres exutoires (les wharfs de Grand Bassam, Port-Bouet et Sassandra). Cette situation retarda la mise en valeur du pays, où seules les régions d'Agboville et de Dimbokro, escales du chemin de fer, d'Abengourou et de Gagnoa étaient devenues à partir des années 1930 des zones de cultures commerciales et d'exploitation forestière. En 1950, brusquement, cette colonie déshéritée se réveille et commence une ascension vertigineuse qui la mène au premier rang économique des pays africains francophones. Il faut garder en mémoire ces schémas d'évolution — l'un continu, l'autre cassé en une phase de stagnation et une autre de progrès très rapide — pour comprendre les différences qui ont affecté la naissance de ces Etats au départ largement identiques.

Là où les choix n'étaient pas guidés par un héritage historique ou imposés par des possibilités de navigation, la colonisation installa son emprise sur ces pays par un semis de postes de commandement répartis selon un maillage régulier (en cas de peuplement homogène), où l'unité de mesure des distances était l'étape par portage (20 à 30 km). Ces centres administratifs étaient hiérarchisés à trois degrés : capitale du Territoire, chefs-lieux de « cercles » (ou départements) et de « subdivisions » (ou arrondissements), avec parfois en dessous, des « postes » dans les zones périphériques de ces dernières. Ainsi sont nées la plupart des villes d'Afrique Noire, même quand un substrat plus ancien servit de point d'ancrage. Là où aucun démarrage économique récent n'est venu créer de nouveaux pôles, les réseaux urbains actuels en sont les héritiers directs.

En effet, ces postes administratifs étaient, chacun à son niveau, le centre de la nouvelle institution étatique, d'où le responsable colonial, doté de vastes pouvoirs administratifs, judiciaires et économiques, contrôlait son domaine, avec ses bureaux qui s'ingéraient de plus en plus dans la vie quotidienne des autochtones ; les appareils de la répression — prison, tribunal, gendarmerie — y rappelaient à chacun comment se répartissait le rapport de force. La ville coloniale était aussi le lieu où la puissance publique installait les équipements sociaux qui justifiaient sa présence ; les écoles, les premiers collèges, les dispensaires, puis les premiers hôpitaux, y furent implantés en descendant progressivement la voie hiérarchique : chefs-lieux de Territoire, de cercle, de subdivision... De même les équipements économiques dépendaient des administrateurs, qui gardaient la haute main sur les services de travaux publics ou les organismes de promotion rurale. Le plus visible pour la masse des gens fut le transfert ou, selon les lieux, la création des marchés à proximité immédiate de l'œil du maître.

Toutes les activités dépendant de l'Etat se trouvaient donc groupées dans les villes qui encadraient le pays. Les plus anciennement choisies en gardaient une sensible avance : nous en reparlerons plus loin. N'échappaient — et seulement au Cameroun — à cette centralisation que les implantations des missionnaires, qui multipliaient eux aussi écoles et hôpitaux. Au total, cette concentration d'activités représentait une masse toujours croissante d'emplois non ruraux ; ces salaires, à leur tour, faisaient naître les divers petits métiers dont l'abondance meuble une bonne partie de l'activité des villes.

Ce schéma est celui de la colonisation française (et aussi, d'ailleurs, de l'allemande). Le système anglais était assez différent et a marqué d'une originalité certaine le « Cameroun Occidental » (partie méridionale de cette lanière du Kamerun allemand que s'était attribuée Londres), qui, en 1961, vota sa « réunification » au sein d'une république fédérale, où l'« Etat » anglophone — capitale Buéa — a gardé une certaine autonomie jusqu'à la fusion complète, en 1972. Autant la tutelle française était pesante et tâtilonne, autant l'anglaise était souple et discrète : il s'agissait de contrôler les colonies au moindre coût, sans se soucier outre mesure de leur imposer la civilisation européenne. On se déchargeait au maximum des tâches de l'administration courante sur les anciennes structures politiques (« native authorities ») et, de fait, l'encadrement du Cameroun britannique n'était assuré que par une poignée de Blancs. Il en est résulté, outre un meilleur maintien des traditions anciennes, une large décentralisation politique : écoles primaires, gestion des marchés, entretien des routes secondaires, perception des impôts, etc., étant jusqu'à nos jours confiés à des autorités élues, les « local councils », dont le siège est fréquemment situé dans de simples villages, ce qui fait autant d'importance en moins pour les

postes administratifs. De même la tradition britannique des campus a multiplié les collèges en rase campagne (22).

Les missions, dont le rôle social (enseignement, santé) a été plus important que celui du pouvoir colonial anglais, avaient elles aussi leurs propres implantations, complètement indépendantes des pouvoirs publics : ce sont ainsi elles qui ont fait naître la ville de Njinikom. Il était ainsi inévitable que la colonisation britannique soit beaucoup moins « urbanisante » que celle des Français. Au Cameroun Occidental, elle récupéra les centres administratifs allemands : Victoria, Buéa, Kumba, Mamfé et Bamenda, mais fut pratiquement incapable d'en faire naître d'autres : Wum et Kumbo — aux caractères urbains bien médiocres — sont un héritage précolonial. La riche région de Nkambé est très caractéristique de cette sous-urbanisation : tout au long des cinquante kilomètres de son principal axe routier s'égrennent « local councils » et collèges missionnaires, hôpitaux et coopératives, et la petite préfecture de Nkambé n'est qu'une bien médiocre ville (5 000 habitants). Le pouvoir central camerounais, depuis l'Indépendance, s'efforce de quadriller à la française l'Etat anglophone, mais il a fallu bien souvent partir de zéro, et nombre de chefs-lieux d'arrondissement, voire de département (Mundemba, Mbengwi) ne sont que des bâtiments officiels parachutés dans des villages.

L'importance évidente de l'*ancienneté de la fonction administrative* dans la formation de véritables villes est très bien vérifiée : sur quarante et une préfectures ou capitales provinciales au Cameroun, seize avaient déjà ce rang en 1923 et quinze avaient un rôle de sous-préfecture, que quatre autres villes obtiennent avant 1940 et une encore (la plus chétive des préfectures bamiléké : Mbouda) en 1950. Les cinq chefs-lieux subsistant (Kumbo, Mbengwi, Mundemba, Mfou, Monatélé — mais cette dernière fut désignée afin de remplacer, pour des raisons politiques, la vieille Obala), institués lors des réformes de 1968, 1970 et 1974, n'ont aujourd'hui guère de consistance urbaine. Au total, sur les vingt-deux villes camerounaises d'au moins 20 000 habitants, seize ont des fonctions administratives depuis les débuts de la période française (c'est-à-dire que la grande majorité d'entre elles sont d'origine allemande) et cinq autres les avaient acquises avant la Seconde Guerre mondiale. Une seule est née spontanément, de ses seules fonctions économiques : le carrefour routier de Loum (23). Et toutes les préfectures d'un certain âge, sauf trois (Abong Mbang, Yokadouma, Mokolo), ont aujourd'hui plus de 10 000 habitants.

(22) Par exemple le complexe secondaire-universitaire de Bambili, près de Bamenda, principal centre éducatif de la province du Nord-Ouest.

(23) Reprise en compte par le pouvoir administratif dès 1951.

En Côte d'Ivoire, sur les dix-neuf chefs-lieux de cercles créés avant 1920, seize se retrouvent dans la catégorie des villes de plus de 10 000 habitants. Si Grand-Lahou a totalement périclité, Bouaflé et Tabou, stagné, tous les centres de plus de 20 000 habitants sont hérités de la période coloniale, à une exception près, San Pedro, ville créée de toutes pièces ces dernières années. Parmi les vingt et une villes de 10 à 20 000 habitants, six agglomérations seulement sont le résultat de la croissance récente de la zone forestière (Bonoua, Anyama, Daoukro, Arrah, Akoupé) ou d'une politique volontariste (Yamoussoukro), tandis que certains des vieux postes ont connu un véritable déclin : Alépé, Bouna, Dabakala, Mankono, Toubou, ou un certain marasme : Bocanda, Boundiali, Tiébissou, Toulépleu. La trame de l'armature urbaine reste donc liée aux débuts de la colonisation, malgré quelques exceptions, fort intéressantes d'ailleurs à analyser.

Naturellement, le système joue au maximum pour *les capitales*, l'appareil d'Etat étant ici le plus puissant des générateurs d'urbanisation. Mais souvent le choix de celles-ci n'a pas été immédiat. Ainsi en Côte d'Ivoire avait-on désigné à la création de la colonie, en 1893, le site de Grand Bassam, au débouché de la Comoé. En 1900, des épidémies dévastatrices de fièvre jaune entraînèrent le repli de l'administration sur le site bien aéré de Bingerville, de l'autre côté de la lagune, mais Grand Bassam resta un centre commercial actif jusqu'en 1950. La vieille ville s'est depuis endormie dans une vétusté tranquille qui en fait aujourd'hui le charme prenant et l'avenir touristique. Pendant ce temps, Abidjan devenait la capitale économique du pays. Le site avait été retenu en 1898 par la mission chargée de choisir le terminus de la voie ferrée. Le « Plateau », centre actuel de la capitale, semblait un lieu favorable, face à un endroit où le cordon littoral pouvait être facile à percer. Malgré l'échec des tentatives faites en ce sens au début du siècle, l'essor commercial d'Abidjan s'affirma, ce qui entraîna en 1934 l'installation des services administratifs. Bingerville survit, comme d'autres capitales déchues (Saint-Louis, Cape Coast, Porto Novo), en tant que centre d'enseignement.

L'évolution au Cameroun fut bien plus sinieuse. Douala était à l'origine un centre d'une notoriété suffisante pour que le traité passé entre ses chefs et des négociants allemands, puis les délégués de Berlin, pût être considéré comme fondant *urbi et orbi* la prise de possession du pays. Mais le climat y était si pénible, l'avenir commercial si compromis par la médiocrité de l'axe du Wouri (qui débouche sur la région déserte et impraticable de Yabassi-Ndikiniméki), l'aigreur des autochtones si forte devant leur éviction de la fonction lucrative d'intermédiaires entre côte et intérieur, que le gouverneur impérial alla en 1901 s'installer à Buéa, sur les flancs du mont Cameroun, où 1 000 mètres d'altitude assurent une réconfortante fraîcheur, et aussi d'épais

brouillards qui — aux dires des planteurs de Victoria — cachait les réalités aux gouverneurs soucieux d'appliquer la législation sociale officielle (24). Mais, en 1909, le volcan se réveilla. Le souvenir de la catastrophe de la Montagne Pelée était tout proche et l'on préféra se replier prudemment sur Douala, relancée, nous allons le voir, par la création des voies ferrées. On entreprit donc d'ambitieux plans d'urbanisme, qui aboutissaient à en expulser les habitants traditionnels (25). L'hostilité de ceux-ci devint si violente que, quand la guerre éclata, les Allemands évacuèrent la ville dès l'approche de la flotte anglaise, de peur d'une insurrection générale.

Ils allèrent se retrancher à Yaoundé, forteresse de l'intérieur à laquelle on avait déjà songé comme chef-lieu en raison de la centralité de sa position dans le « Nouveau Cameroun », que les annexions de 1911 avaient étiré jusqu'au Congo et à l'Oubangui. La ville devint donc l'objectif, le but des armées alliées qui envahissaient le pays depuis les quatre points cardinaux et, effectivement, sa chute en 1916, après de violents combats, marqua pratiquement la fin de la résistance allemande. Lors du partage du territoire, les Anglais abandonnèrent Douala aux autorités militaires françaises et allèrent s'installer à Buéa, dans le château baroque des gouverneurs allemands. Mais dès 1921, les Français, séduits à leur tour par les agréments du site et du climat de Yaoundé, y transportèrent pénates et bureaux.

Une dernière oscillation eut lieu lors de la Seconde Guerre mondiale : en août 1940, Leclerc débarque à Douala et y installe une administration de la France Libre, à laquelle la colonie, fort inquiète d'être rendue à l'Allemagne victorieuse, s'est ralliée aussitôt. Les hostilités finies, les autorités faillirent rester à Douala, mais les vieilles habitudes et le groupe de pression politique que constituait déjà la région de Yaoundé obtinrent en 1946 le retour du pouvoir dans l'actuelle capitale.

IV. - L'essor économique et la révolution des transports.

La « mise en valeur » qu'apportait la colonisation et qui entraînait une monétarisation progressive de tous les échanges, fit naturellement des centres administratifs des pôles de développement économique, lorsque leur contexte régional s'y prêtait. Ce furent surtout les zones de forêt, favorables au café et au cacao, qui en profitèrent.

(24) Très en avance sur celle des colonies françaises à la même époque.

(25) Voir les implications décisives de ces événements pour l'urbanisme actuel de la ville dans : HAERINGER (Philippe). « L'urbanisme de masse en question », In : « *La croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar* », Paris, C.N.R.S., 1972, pp. 638-642.

D'autres activités économiques de type industriel, et non plus familial, ont aussi fait germer depuis la dernière guerre des embryons urbains. Ce fut notamment le rôle des grandes plantations dont les camps logeaient des milliers de travailleurs auxquels étaient accordés, quand la législation sociale devint un tant soit peu consistante, de nombreux services de type urbain (santé, scolarisation, coopératives d'achats...). L'administration vint par la suite ajouter ses bureaux aux petits centres ainsi constitués. C'est surtout le cas au Cameroun de Dizangué (seule très grande plantation en zone francophone), ou, récemment, de Mundemba, au cœur des immenses palmeraies du Ndian, et de Mbandjock, complexe sucrier créé *ex nihilo* à 100 km au nord-est de Yaoundé. Mais le plus souvent ces activités de plantation ont surtout profité à des villes déjà existantes, comme Edéa ou Tiko (le port des plaines extrêmement fertiles qui s'étendent au pied du mont Cameroun) et en Côte d'Ivoire à Gagnoa, Agboville, voire, sur une plus faible échelle, à Tiassalé ou Bonoua (26).

Les ressources minières sont dans ces deux pays de bien faible importance, et n'ont jusqu'ici guère compté dans leur armature urbaine (27), ni les diamants de Tortiya (au sud de Korhogo), ni les phosphates de Mokta (près de Grand Lahou) — aujourd'hui épuisés — ni l'étain de Mayo Darlé (dans l'extrême-ouest de l'Adamaoua), ni le calcaire de Figuil (entre Garoua et Maroua), n'ont créé autre chose que de médiocres bourgades. Mais, à moyenne échéance, la mise en exploitation que l'on prépare aujourd'hui du fer ivoirien (près de Man) et des bauxites camerounaises de Minim-Martap (Adamaoua central) pourrait par son ampleur y faire naître des agglomérations notables. Dans le même ordre d'idées, la construction de grands barrages hydro-électriques (qui a par exemple été à l'origine de la ville d'Akosombo au Ghana) n'a eu aucun impact en Côte d'Ivoire : le chantier de Kossou a été déserté et c'est Yamoussoukro qui a recueilli les organismes d'aménagement régional ; au Cameroun, le barrage de la Sanaga a servi à créer une puissante usine d'aluminium à Edéa, mais celui-là comme celle-ci sont restés bien extérieurs à la petite ville.

Les exploitations forestières ont aussi partiellement joué ce rôle : les bases fixes desservant des chantiers volants sont parfois devenues des bourgs, surtout si quelques usines y stabilisaient main-d'œuvre et investissements : ainsi Kahankro, près de Toumodi, ou Dimako, au sud de Bertoua ; mais, plus souvent, les installations importantes se sont faites à proximité immédiate : Gagnoa, Daloa, Agboville, Abengourou,

(26) On observera que les implantations de la SODEPALM ivoirienne, qui ont tout sur place et relèvent directement d'Abidjan, n'ont pas fait naître de noyaux urbains, ni profité aux petites villes proches, comme Dabou ou Aboisso.

(27) A la différence de ce que l'on voit au Ghana, au Nigeria, au Zaïre, en Zambie...

Edéa, Muyuka, Sangmélima, et surtout Mbalmayo (avec la plus importante gare de chargement des grumes, une usine de contre-plaqué et une école nationale forestière) ont ainsi beaucoup profité de l'exploitation des forêts qui les environnent. San Pedro même, le « pôle d'équilibre » créé à grands frais dans le Sud-Ouest ivoirien, ne vit pratiquement que du bois, qui représente plus de 90 % du trafic de son port (1 000 000 de tonnes en 1973). La crise de mévente qui a frappé les industries du bois durant le second trimestre 1974 a donc été particulièrement rude à San Pedro : 2 000 emplois ont été supprimés et l'on estime sur place qu'une dizaine de milliers d'habitants (presque un quart du total à la mi-74) ont alors abandonné la ville, qui reprendra son essor quand la conjoncture se sera améliorée. D'autres exemples existent, bien que beaucoup moins spectaculaires, de décadence d'une cité par déclin de son activité forestière, ainsi Esèka, à mi-chemin entre Douala et Yaoundé (28).

Finalement, c'est essentiellement le développement agricole qui a, dans ces pays sous-industrialisés, influé sur la trame urbaine. Cependant, celle-ci a été bouleversée à plusieurs reprises par la mise en place et les transformations des systèmes de transport, phénomène qui se produit encore sous nos yeux.

On l'a dit : aux débuts de la période coloniale, une multitude de sites portuaires s'échelonnaient sur les côtes. En Côte d'Ivoire, il n'en reste que deux : Abidjan et San Pedro (29), au Cameroun trois : Victoria, Douala et Kribi, les deux métropoles faisant à vrai dire les quatre cinquièmes du trafic. La lourdeur des équipements indispensables a provoqué cette concentration draconienne, mais l'organisation des transports dans l'hinterland a guidé les choix pour celle-ci. L'atout décisif a été *la construction des voies ferrées*, qui pendant toute la première moitié du xx^e siècle ont eu (faute de concurrence fluviale) le monopole des transports massifs et bon marché. Investissements très onéreux, ils ne pouvaient être l'œuvre que des pouvoirs publics, et ceux-ci ne les engageaient pas à la légère : les axes ferroviaires furent installés selon des choix raisonnés aux motivations complexes.

Au tournant de ce siècle, on décida ainsi de relier le littoral ivoirien à l'intérieur, afin de créer un exutoire méridional aux contrées du Niger. Sur la longue côte sableuse, entre Fresco et la frontière, aucun lieu ne s'imposait *a priori*. La mission Houdaille, après avoir songé à un tracé plus oriental, retint en 1898, comme point de départ portuaire d'une

(28) Une puissante usine — 1 000 emplois — y travaillait avec des bois venus de toute l'A.E.F., dont l'éclatement à l'Indépendance entraîna la fermeture brutale ; Esèka a subi là un désastre irréversible, d'autant plus que les exploitants forestiers évacuent maintenant la région pour glisser vers la côte.

(29) Pour l'ouverture duquel on a fermé celui de Sassandra.

voie ferrée, le site actuel d'Abidjan, on l'a déjà vu. La voie débuta en 1904 ; elle atteignait Agboville en 1906, Dimbokro en 1910, Bouaké en 1912. La guerre interrompit les travaux. Ce n'est qu'en 1928 que la tête de ligne se déplaça à Ferkessédougou, avant d'arriver en 1933 à Bobo-Dioulasso et d'atteindre, vingt et un ans plus tard, Ouagadougou. D'où l'essor précoce de ces quatre villes ivoiriennes (30), dont les gares servaient de point de concentration à de vastes régions. Pour éviter d'avoir à franchir le Bandama, Korhogo, pourtant déjà importante, fut laissée à l'écart ; Ferkessédougou, qui n'était rien, s'est développée comme gare, devenant un centre administratif en même temps qu'une escale ferroviaire et routière. Les deux villes voisines ont ainsi développé des fonctions distinctes.

L'histoire ferroviaire du Cameroun fut un peu plus compliquée, mais encore plus significative. Lorsqu'en 1907 on s'attacha pour de bon à la mise en valeur des colonies allemandes, on chercha là aussi à créer un axe de pénétration vers l'intérieur du continent : c'est ici le lac Tchad qui était visé. Partant du meilleur port, Douala (31), on piqua vers le nord par le plus court chemin, en passant par les très riches terres volcaniques du Mungo. En 1909 on était à Loula, en 1911 au pied des premiers grands volcans. L'obstacle, à l'épreuve des faits, se révéla si infranchissable que l'on interrompit les travaux au lieu-dit Nkong-samba, sans même atteindre, 10 km plus loin, le chef-lieu régional de Baré. Ce qui devait arriver arriva : la gare terminale a drainé vers elle tout le trafic et une petite ville y bourgeonna si vite, après la guerre, que l'administration quitta Baré dès 1923 pour s'installer dans cet exutoire du pays bamiléké, qui devint alors la troisième ville du Cameroun.

Il fallait chercher un autre tracé, cette fois-ci par l'est. Les commerçants de Kribi, en plein essor grâce à la mise en valeur des régions orientales, et qui visaient le bassin du Congo (effectivement atteint par les annexions de 1911), s'efforcèrent avec acharnement d'obtenir que la nouvelle ligne partît de leur ville, ce qui en aurait fait — cela n'est pas douteux — la future capitale économique du Cameroun. Mais les qualités portuaires de l'estuaire du Wouri étaient bien supérieures à celles de Kribi, et d'ailleurs l'administration du territoire venait de se réinstaller à Douala. Le « Mittellandbahn » partit donc du même point que le « Nordbahn » et la fortune de la ville fut dès lors assurée. Les travaux allèrent très vite : 170 kilomètres étaient ouverts quand la guerre arrêta les travaux à Esèka. Une fois la voie reconstruite après

(30) Et, de même, des deux seules villes notables de Haute-Volta.

(31) Plus exactement de son faubourg sur la rive droite du Wouri, Bonaberi, resté l'exutoire du Mungo, en particulier en tant que port bananier. La liaison avec Douala même ne sera réalisée, grâce au pont du Wouri, qu'en 1955.

les combats, ce dernier poste devint le principal marché de la zone forestière, jusqu'à ce qu'en 1927 la voie fût prolongée jusqu'à Yaoundé, nouvelle capitale, avec un embranchement (en 1929) vers Mbalmayo, tête de navigation sur le Nyong. Ces deux villes devinrent dès lors, en se répartissant l'espace de part et d'autre de ce fleuve, les centres économiques de l'hinterland.

De nos jours, ce processus fonctionne encore. Il ne s'agit plus d'atteindre le lac Tchad, bien peu attractif, mais d'unir solidement le Nord et le Sud du pays, que les aléas de l'Histoire ont fait cohabiter au sein de la même nation (32). Avec le « Transcamerounais », construit de 1968 à 1974, le phénomène de terminus successifs urbanisés tour à tour a recommencé : Mbandjock a été choisi pour implanter un complexe sucrier en fonction de cette nouvelle voie ferrée, et Nanga Eboko, déjà préfecture, profita quelques temps de la fonction d'atelier principal du chemin de fer. A la hauteur de Bertoua, la première tranche des travaux s'arrêta pour cinq ans au hameau de Bélabo, en 1969, qui se peupla aussitôt de plusieurs milliers d'habitants en devenant la plaque tournante provisoire du Nord et de l'Est. Mais aujourd'hui la ligne a continué jusqu'à Ngaoundéré et c'est celle-ci qui, maintenant, se développe rapidement comme centre commercial de la province septentrionale, Bélabo retombant aux fonctions de desserte d'une région très marginale (malgré l'essor récent des exploitations forestières).

Enfin, aujourd'hui, la voie ferrée est à l'origine des gigantesques usines de filature-tissage de Dimbokro et d'Agboville (33), du dédoublement de l'usine textile de Bouaké et du complexe sucrier de Ferkessedougou : le chemin de fer reste prioritaire pour les produits pondéreux.

La concentration massive de trafic que canalise une voie ferrée (34) sur son port terminal — puisque toutes les lignes en Afrique Noire sont des axes de pénétration — donne naturellement à celui-ci un avantage formidable, qui aboutit à l'élimination plus ou moins totale de tous les autres : alors qu'à la fin de l'époque allemande les ports de Victoria, Kribi et Douala représentaient déjà chacun à peu près 30 % du trafic, ce dernier en monopolise maintenant 90 % : environ 2 000 000 de tonnes contre 130 000 à Kribi (du bois surtout) et 70 000 à Victoria (huile de palme et latex presque exclusivement) (35). De

(32) Selon toute vraisemblance, le Nord allemand serait devenu une colonie autonome sous le nom d'« Adamaoua ». Le statut du mandat a gelé la situation.

(33) Cotons écrus pour l'exportation. La première a démarré en 1974, la seconde devrait débuter en 1976.

(34) Sauf celles qui ne font que transporter en vrac un minerai : Buchanan, exutoire des mines de fer du Liberia intérieur, n'a guère de poids urbain.

(35) Avec l'achèvement du Transcamerounais, prolongé bientôt jusqu'à Ndjamena (ex-Fort Lamy) par un « axe lourd » routier, la difficile navigation fluviale jusqu'au port de Garoua, déjà interrompue par la guerre du Biafra, est maintenant abandonnée.

vastes plans sont certes en projet pour Victoria, avec de puissantes installations pétrolières, mais il ne s'agit plus, précisément, que d'en faire un avant-port de Douala, maintenant saturé. La réunification des deux Cameroun — et surtout l'ouverture en 1969 d'une voie directe le long de la côte — a mis en concurrence leurs ports, et le plus puissant a éliminé les plus faibles : Victoria est vassalisé, Tiko a fermé son wharf dès 1969.

En Côte d'Ivoire, la percée, en 1950, du canal de Vridi a enfin doté le pays d'un bon port, qui a connu une croissance fulgurante (1951 : 700 000 tonnes, 1956 : 1 000 000, 1961 : 2 400 000, 1966 : 4 000 000, 1971 : 5 300 000, 1974 : 6 600 000) et dessert aujourd'hui, outre la Côte d'Ivoire, le Mali et la Haute-Volta. Comme à Douala, Dakar, Accra-Tema, Lagos et bien d'autres encore, c'était la condition *sine qua non* pour l'implantation d'industries dignes de ce nom. Mais le résultat fut aussi l'abandon immédiat du wharf de Grand Bassam et le déclin profond de la vieille cité. Quant à celui de Sassandra, dont l'éloignement (comme pour Kribi) permettait la survie, il fut autoritairement fermé, en 1972, pour faciliter le lancement du nouveau port de San Pedro. Il s'agit là d'un aménagement régional volontaire centré sur les possibilités nouvelles de mise en valeur qu'offre le désenclavement du Sud-Ouest. Mais San Pedro réussira-t-il à s'imposer comme exutoire pour tout l'Ouest ivoirien, même dans le seul domaine des bois ? La desserte de son hinterland, maintenant assurée (36) et la mise en valeur de celui-ci malgré son sous-peuplement en sont les conditions.

Cependant, l'essentiel du trafic intérieur a aujourd'hui échappé au chemin de fer au profit de la route, ce qui a naturellement bouleversé l'assiette des réseaux urbains. Le phénomène est relativement récent : si les premiers axes routiers ont été percés le plus souvent dans les années 1920-1930, ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale qu'ils se sont généralisés avec les crédits FIDES (1945-1955) et que les véhicules sont apparus en grand nombre, à un moment où les très hauts cours des produits tropicaux d'exportation coïncidaient avec la fin des plus sévères des sujétions personnelles coloniales. Tout cela a provoqué dans les régions forestières une prospérité sans précédent (37). Les camions brinqueballants pouvaient enfin pénétrer au fond de la brousse chercher le café ou le cacao, grâce aux pistes construites vingt ans plus tôt à coups de corvées et de réquisitions. On circule,

(36) La construction d'un chemin de fer de San Pedro à la région de Man a été décidée fin 1974, pour acheminer le fer de Bangolo, mais on espère aussi qu'il deviendra l'exutoire du Nord-Ouest ivoirien et peut-être de la région de Bamako.

(37) C'est également à cette date qu'arrivent les capitaux industriels privés, fréquemment rapatriés d'Indochine ou du Maroc. Cette chronologie est la plus fréquente dans les pays francophones ; ce n'est pas la même dans les territoires jadis britanniques, dont l'essor a été beaucoup plus précoce : le Ghana, par exemple, disposait de bonnes routes, de nombreux camions... et de villes dès les années 1920.

donc on peut vendre, et donc acheter. A l'arrivée de cette sève vivifiante, les chefs-lieux administratifs deviennent des centres commerciaux ; les postes de l'intérieur s'éveillent, s'accroissent, deviennent des petites villes. Chacune d'elles étend en tous sens son rayonnement sur les campagnes : ces influences s'entrecroisent, se combattent, se dominent, et les villes les plus fortes imposent leur tutelle économique aux plus faibles en monopolisant les fonctions de grossistes et de direction : une hiérarchie se dégage, un réseau urbain se forme — bien sûr largement calqué sur la trame administrative pré-existante (38).

Mais l'évolution se poursuit (39) : le parc des véhicules ne cesse de croître, au point de saturer les vieilles pistes en latérite, que les camions labourent à chaque saison des pluies. On commence donc, à la fin de la période coloniale, à bitumer les axes les plus fréquentés, garantissant ainsi aux usagers une bien moindre usure des véhicules, une vitesse supérieure, une praticabilité permanente... D'où, spontanément, une concentration accélérée du trafic sur ces routes-là, et donc des modifications considérables dans l'équilibre qui s'était jusqu'ici instauré entre les villes. Un exemple au Cameroun : avant l'Indépendance, Yaoundé dominait économiquement les régions situées au nord du Nyong, Mbalmayo celles du sud. Les camions et les taxis qui arrivaient d'Ebolowa ou de Sangmélina, voire du Gabon septentrional, s'arrêtaient presque tous à Mbalmayo (terminus ferroviaire elle aussi, on s'en souvient), qu'un important va-et-vient de navettes reliait à la capitale. Puis les cinquante kilomètres qui les séparent furent goudronnés et les véhicules venant du sud n'ont qu'une grosse demi-heure de chemin supplémentaire pour aboutir à une ville infiniment mieux équipée en services en tous genres — de la diversité des grossistes au nombre des banques, celui des cinémas à la gaité des plaisirs nocturnes... : plus personne ne s'arrête à Mbalmayo. Un exemple en Côte d'Ivoire, aux mêmes dates : la riche région dite de la « boucle du cacao », du nom de la route de desserte circulaire Dimbokro-Bongouanou-Daoukro-Bocanda, était naguère reliée au monde par la gare de Dimbokro. On a goudronné la route venant d'Abidjan via Adzopé (qui avait déjà enlevé à la gare d'Agboville le trafic d'Abengourou) et toute la circulation de la boucle s'est déversée directement sur la métropole portuaire (39). Comme le même phénomène de capture de trafic s'était produit auparavant pour l'axe N'douci-Toumodi-Yamousoukro desser-

(38) Y ont pris place quelques petites villes nées entièrement de la route à certains carrefours très actifs : N'douci (dont la proximité a empêché la vieille Tiassalé de se développer), Kotobi, à proximité de Bongouanou, Garoua Boulay, escale à mi-chemin du Nord et du Sud du Cameroun, Figuil, à un carrefour menant au Tchad. Les véhicules y font étape pour trouver tout ce qu'il faut au ravitaillement ou à la réparation des engins comme au repos des chauffeurs.

(39) Cf. BENVENISTE (Corinne). « La boucle du cacao ». *Côte d'Ivoire : étude régionale des circuits de transport*, Paris, O.R.S.T.O.M., 1974, 220 p., fig., 36 tabl., cartes, bibliogr. (Travaux et Documents, 31).

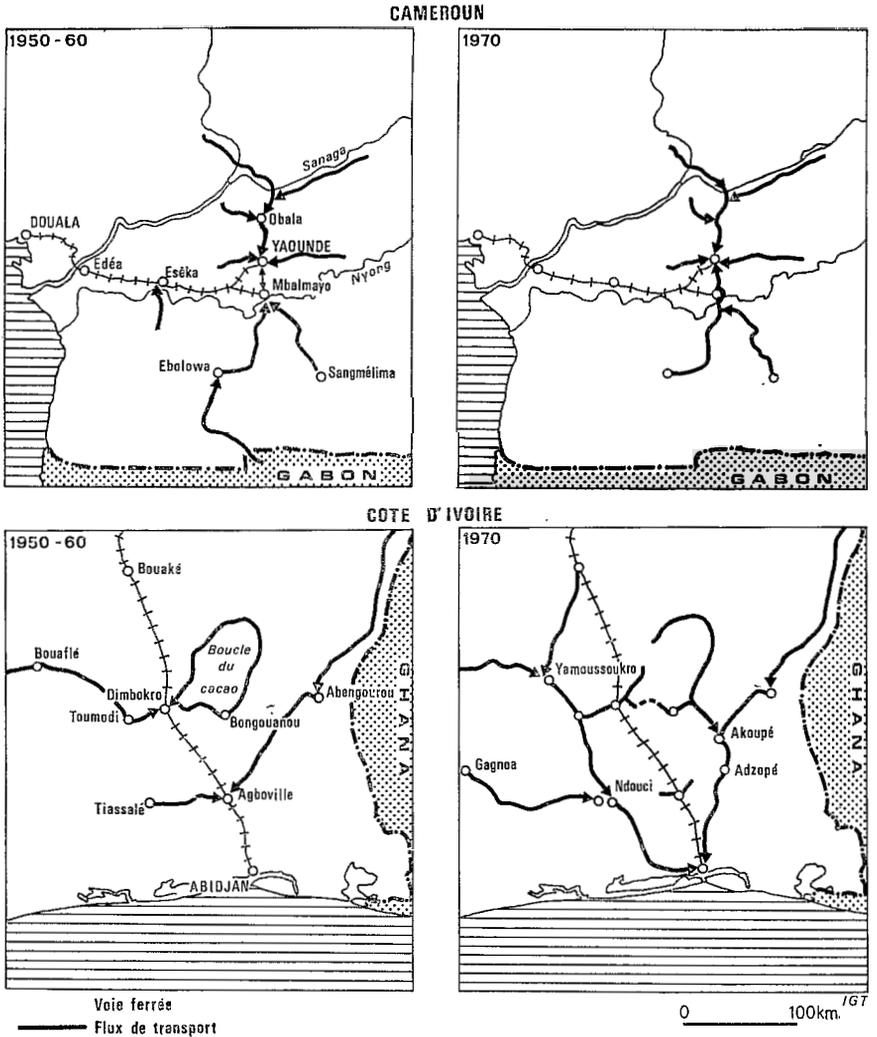


Fig. 7. - L'évolution des systèmes régionaux de transport.

vant cette autre aile du « V » baoulé qui dépendait elle aussi de Dimbokro, la zone d'influence régionale de la ville, naguère l'une des plus importantes du pays, s'est trouvée réduite à un rayon d'une vingtaine de kilomètres, d'où la même stagnation qu'à Agboville, coupée d'Abengourou et de Tiassalé un peu auparavant (fig. 7).

La route se révèle pour tous les usages courants bien plus souple, rapide, économique, avec la possibilité de livrer chaque client sur le pas de sa porte ; les ruptures de charge dans une gare sont toujours

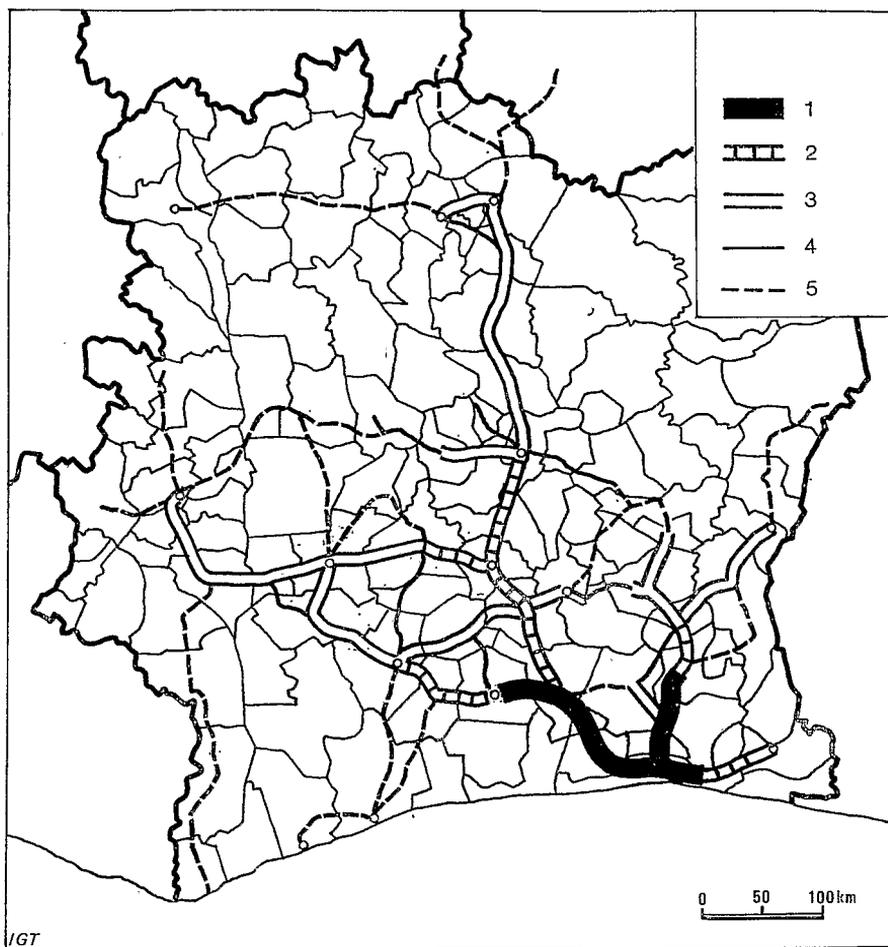


Fig. 8. - Le trafic routier de la Côte d'Ivoire en 1969.

1. Plus de 1000 véhicules par jour - 2. Plus de 500 véhicules par jour - 3. Plus de 200 véhicules par jour - 4. Plus de 100 véhicules par jour - 5. Moins de 100 véhicules par jour.

génératrices de pertes de temps, de casse, de vols... On s'efforce donc de les éviter, et les gares se trouvent court-circuitées. Nkongsamba, née, on l'a vu, du terminus de la ligne du Nord, est maintenant délaissée par le trafic qui descend directement sur Douala depuis les hauts plateaux, où Bafoussam, nouveau centre de la région, croît si vite qu'elle vient de lui ravir le troisième rang parmi les villes du Cameroun (40).

(40) A l'échelle des plans de villes, on remarque qu'à Loum comme à Ferkessedougou les activités commerciales ont complètement déserté le quartier de la gare, où elles ont vu le jour, pour glisser progressivement au long de la grande route qui les traverse.

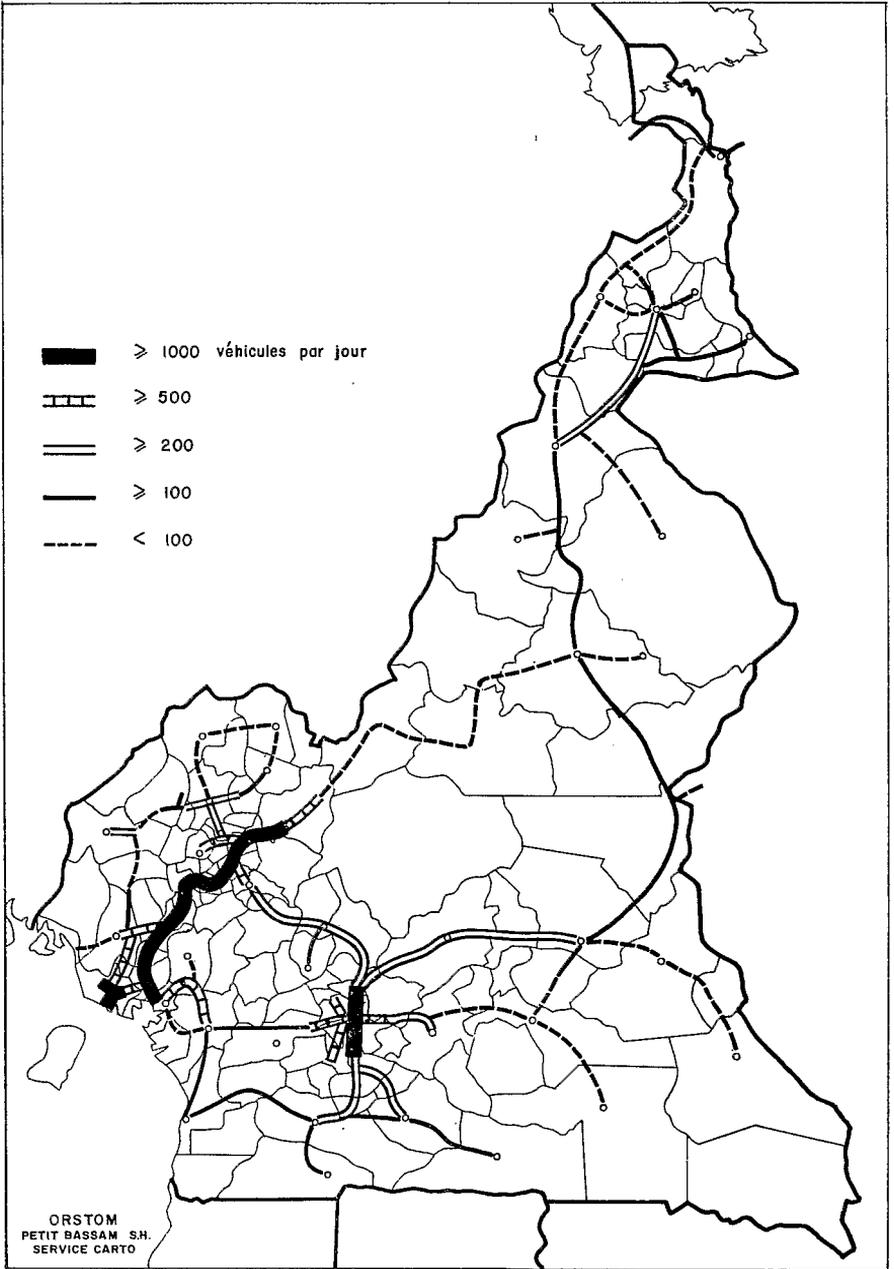


Fig. 9. - Le trafic routier du Cameroun en 1970.

En Côte d'Ivoire, les flux se concentrent massivement sur Abidjan. Les axes de drainage sont réduits : à l'est, Aboisso-Adibjan d'une part, la partie orientale de la boucle du cacao et la route Bondoukou-Abengourou convergent à Akoupé d'autre part. Pour tout le reste du pays, le trafic du nord arrive par Bouaké à Yamoussoukro, ainsi que celui de l'ouest par Daloa. Une dernière confluence venant de Gagnoa et de San Pedro s'ajoute à N'Douci au flux le plus important. Dans le nord, la circulation reste faible malgré l'importance du tronçon Ferkessedougou-Bouaké qui dessert le Mali et la Haute-Volta. Dans le sud-ouest, l'ouverture de la voie goudronnée San Pedro-Issia-Man peut être l'amorce d'un circuit autonome par rapport à Abidjan. Dans le centre, l'attraction de Bouaké reste modeste (fig. 8).

Au Cameroun, la situation est moins simple (fig. 9). L'armature essentielle des échanges est composée de l'axe du Mungo (ferroviaire et routier de Douala à Nkongsamba, routier seulement jusqu'à Bafoussam), sur lequel se branche des dérivations qui, aux deux extrémités — sur la côte et dans les hauts plateaux — forment de véritables écheveaux autour de Douala, Victoria, Kumba, Bafoussam, Bamenda... Au centre, Yaoundé est reliée à Douala par un intense trafic ferroviaire (41) et à l'ouest par une piste très fréquentée malgré ses difficultés ; elle est entourée d'une étoile de flux qui draine toute la zone forestière et dont l'intensité décroît régulièrement avec la distance. Au nord, joint au sud par un cordon ombilical routier jusqu'en 1974, ferroviaire depuis, Garoua se situe au milieu d'un autre axe, terminé lui aussi à chaque extrémité, autour de Ngaoundéré et surtout de Maroua, d'un réseau de pistes — dont l'activité est cependant très inférieure à celle des routes du Sud.

Ces flux de circulation nous donnent une véritable radiographie du réseau artériel des pays et nous en projette en pleine lumière les structures profondes : schématiquement, le Cameroun se présente comme un jeu de « nœuds » qui sont autant de capitales régionales disposant d'une certaine indépendance vis-à-vis de la métropole portuaire, la Côte d'Ivoire comme une structure unique où seule compte la prépondérance d'Abidjan. Alors que jusqu'ici, l'héritage des vagues d'urbanisation successives avait été très semblable entre les deux pays, voici qu'éclate une différence majeure entre une structure fortement centralisée et l'autre nettement plus disloquée en pôles autonomes. L'évolution des transports routiers a été partiellement la cause de

(41) On a limité la concurrence de la route en interdisant purement et simplement aux camions de l'emprunter. Ceci a joué un rôle certain dans le maintien d'un pôle autonome si proche de Douala.

cette divergence ; elle en a surtout été le révélateur, la condition nécessaire de cette éclosion des particularités spatiales, qu'il va nous falloir maintenant tenter d'interpréter. L'apparition de différences dans l'organisation spatiale des deux pays est le reflet de divergences entre les sociétés du Cameroun et de la Côte d'Ivoire. Sur le plan ethnique, tous deux sont très variés, mais la diversité et l'éparpillement des peuples au Cameroun expliquent que le pays reste de fait une fédération, même s'il a maintenant une constitution unitaire (42).

En Côte d'Ivoire, une classe dirigeante commune à tout le pays se dégage petit à petit, plus rapidement qu'au Cameroun. Elle est composée des grands planteurs du Sud et du Sud-Est, des commerçants musulmans et des cadres bureaucratiques, d'ailleurs liés les uns aux autres, planteurs et commerçants donnant au pays par suite de la scolarisation les nouveaux cadres politiques, administratifs et ceux du secteur privé. C'est en ville que cette classe se forme, s'affirme rapidement et joue un rôle important dans la prise de conscience d'une unité nationale par suite du brassage des cadres supérieurs. Mais c'est essentiellement au profit d'Abidjan que cela joue. Ces villes moyennes ont été fondées par des étrangers, colons européens, commerçants libanais et dioula, maintenant les fonctionnaires... Elles sont restées largement étrangères à l'espace avoisinant (Bouaké ne compte en 1969 que 23 % de Baoulé, Gagnoa 20 % de Bété), malgré l'attraction des services urbains sur leurs environs (dans le Nord, Odienné et Korhogo, en continuité humaine avec le milieu rural avoisinant, font davantage figure de centres régionaux). Pour les Ivoiriens, à l'exclusion des villes moyennes, Abidjan reste la ville de prestige où l'on doit aboutir, celle qui attire les migrations, le point de mire de la promotion sociale.

Au Cameroun, l'ancienneté du développement a permis que s'y créent des groupes de pression d'intérêt régional, des bourgeoisies locales. Les structures sociales antérieures s'y prêtaient dans le Nord où les musulmans (Foulbé, Haoussa, Mandara, Kotoko) connaissaient depuis longtemps une civilisation citadine. L'ancienne aristocratie s'est emparée du pouvoir à l'échelon régional, avec une grande autonomie par rapport à Yaoundé. Le fait nouveau a été l'essor remarquable des Bamiléké et des Grassfields anglophones. Leurs sociétés sont structurées en confréries cooptées auxquelles on accède par ses mérites person-

(42) Il est certain que dans les deux pays on doit maintenir de subtils dosages entre régions et ethnies et tenir un grand compte des intérêts régionaux : les impératifs politiques passent parfois avant la considération de rentabilité immédiate des investissements. Toutefois cette obsession des équilibres régionaux est plus forte et plus ancienne au Cameroun : ce n'est que depuis 1974 que les autorités ivoiriennes ont entrepris de grands efforts en faveur de la partie septentrionale de leur pays.

nels, ce qui est un puissant facteur de changement. Longtemps réservoirs de main-d'œuvre pour les plantations de la côte, ces régions sont progressivement devenues le plus dynamique foyer économique du pays. Cette richesse s'associe à un très vif patriotisme régional, dont les villes ont été les bénéficiaires, car elles recueillent les capitaux et un certain pouvoir de commandement économique. C'est ainsi le cas de Nkongsamba, qui domine la riche région du Mungo, et surtout actuellement de deux cités en plein essor, devenue socialement, économiquement, politiquement, d'indiscutables capitales régionales : Bamenda pour les pays de la « Ring road », la toute jeune Bafoussam — elle n'avait que 10 000 habitants en 1960, à son élévation au rang de chef-lieu provincial, contre 70 à 80 000, trois lustres plus tard — qui s'affirme avec une force peu commune comme métropole des Grassfields francophones. Ainsi, pour les Camerounais, la ville proche, la ville moyenne est-elle une réalité vivante.

Résumons-nous. L'administration coloniale avait quadrillé l'espace de façon homogène par un réseau de postes qui ont, dans la plupart des cas, servi de noyaux de cristallisation à l'urbanisation moderne, selon des modalités variables d'une région à l'autre. La mise en valeur économique, permise, orientée, provoquée par le système d'échanges (dont les fluctuations se sont très fortement marquées dans l'espace), a diversifié cette trame initiale en hiérarchisant les centres urbains, de façon relativement simple en Côte d'Ivoire (opposition entre Abidjan et les autres villes), beaucoup plus complexe au Cameroun (avec une cascade de réseaux régionaux imbriqués les uns aux autres).

Toutefois, notre inventaire des origines du fait urbain n'est pas encore tout à fait complet ; il reste quelques cas particuliers à décrire brièvement.

C'est en particulier le rôle spécifique de l'Etat, qui porte une attention particulière au développement de certaines villes. En Côte d'Ivoire, outre le cas déjà mentionné de San Pedro, les « fêtes de l'Indépendance » de 1965 à 1972 se sont tenues chaque année dans une ville différente (toutes les plus notables y ont eu droit) dont on refaisait — parfois de fond en comble — l'aménagement urbain : nouvelle préfecture et bon hôtel, marché couvert et bitumage des rues... Ces dépenses sont même devenues si importantes qu'elles ont plutôt écrasé les deux dernières bénéficiaires (Bondoukou et Odienné), dont les finances en restent obérées, les dettes contractées pour reconstruire en dur les maisons absorbant une partie importante des revenus de la population. L'Etat lui-même a reculé ces deux dernières années, où festivités et investissements furent faits à Abidjan. Mais il s'en prépare d'autres à Dimbokro pour 1975.

Rien d'aussi systématique au Cameroun, mais une volonté de promouvoir les chefs-lieux des provinces, faisant partie d'une politique constante de régionalisation, inévitable dans un pays aussi disparate. Ces villes ont donc reçu une bonne ration de capitaux publics, en particulier Garoua, sous-équipée à la période coloniale et surtout la bien médiocre Bertoua, littéralement portée à bout de bras ; mais Bafoussam, à la croissance trop rapide, et surtout Douala, dont la taille pose des problèmes qui exigent des solutions rapides et énergiques, s'estiment négligées ; le fait de dépendre des bureaux de la capitale, qui ne délèguent guère d'autorité à la base, est pour l'urbanisation de Douala un handicap certain, partiellement corrigé depuis 1970 par les initiatives d'un maire énergique, que le soutien de la Présidence protège de l'autoritarisme des administrations centrales. Remarquons cependant que la politique ivoirienne vise à l'équipement de toutes les préfectures (vingt-cinq), alors que celle du Cameroun s'efforce de promouvoir avant tout six d'entre elles comme capitales régionales, où siègent des gouvernements de province très puissants et dotés parfois (Nord, régions anglophones) d'une vaste autonomie dans plusieurs domaines (fonction publique, finances, scolarisation...).

Il faut enfin mentionner le rôle de la politique personnelle des hommes d'Etat (qui s'observe ici comme partout dans le monde). Ceux qui sont proches du pouvoir central — et dont la plupart sont encore d'extraction rurale — s'efforcent d'obtenir l'élévation de leur village natal au rang de sous-préfecture, et même parfois de préfecture (c'est le cas de Mbengwi et de Mfou au Cameroun, de Biankouma en Côte d'Ivoire). L'exemple plus spectaculaire est naturellement celui de Yamoussoukro, berceau du président ivoirien. Le petit village de 1955 est devenu un centre urbain qui a bénéficié de lotissements, autoroutes, motels, éclairage nocturne, lycées, lieux de culte, aérodrome de première catégorie, etc., et depuis peu d'un palais des Congrès et d'un gigantesque hôtel. Ces investissements ont fait du village initial un centre qui, avec un taux de croissance de 9 % par an, accède à des fonctions économiques diversifiées.

Il y a aussi des villes que les avatars de la politique ont mis en mauvaise posture vis-à-vis du pouvoir actuel, et qui subissent dans leur urbanisation les effets de disgrâces plus ou moins marquées : Ebolowo, Obala, Aboisso... ne sont pas devenues ce qu'elles promettaient d'être il y a quinze ans et n'ont pas toujours, aujourd'hui, les aménagements que mérite leur rôle régional.

Ainsi, la mise en place des réseaux urbains du Cameroun et de la Côte d'Ivoire est caractérisée par des étapes historiques et des conditions économiques semblables. Mais les conditions géographiques

physiques et humaines ont fait évoluer les deux pays de manière différente et l'organisation de l'espace autour des villes présente pour chaque pays une physionomie originale.

(à suivre)

Anne-Marie COTTEN et Yves MARGUERAT.

UD

A.M. COTTEN et Y. MARGUERAT

DEUX RESEAUX URBAINS AFRICAINS
CAMEROUN ET COTE D'IVOIRE

Extraits des CAHIERS D'OUTRE-MER

n° 116 et 120 1976 - 1977

B 20606 → 20607 6