



Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

237 | Janvier-Mars 2007

Afrique de l'Est : dynamiques urbaines

Dynamiques métropolitaines d'Afrique orientale

Bernard Calas



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/624>

DOI : 10.4000/com.624

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2007

Pagination : 3-22

ISBN : 978-2-86781-422-8

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Bernard Calas, « Dynamiques métropolitaines d'Afrique orientale », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 237 | Janvier-Mars 2007, mis en ligne le 01 janvier 2010, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/624> ; DOI : 10.4000/com.624



Dynamiques métropolitaines d'Afrique orientale

Bernard CALAS ¹

Trois dynamiques principales orientent les recompositions géographiques en cours en Afrique orientale : les luttes de pouvoir et la violence – politique et délinquante – qui en façonnent la silhouette externe et en nuance spatialement l'accessibilité interne, la crise de l'économie de rente qui contribue à une reconversion rurale, la croissance démographique (2,5 % par an en moyenne) qui pousse au remplissage démographique de cet espace de 2 millions de km² et à la redistribution de la population dans le sens d'une urbanisation croissante des hommes et des espaces. Dans cette contribution, je m'intéresserai surtout à cette dernière dynamique : quelles sont les dynamiques urbaines en Afrique orientale ?

I – L'urbanisation des hommes

À l'échelle mondiale l'Afrique orientale est une région sous-urbanisée, et la part de la population est-africaine résidant en ville connaît une hausse très vive. Contrairement à d'autres espaces africains qui enregistrent un exode urbain relativement précoce (Cameroun, Côte-d'Ivoire, Congo, Zambie), en Afrique orientale, la croissance de la population urbaine reste une dynamique géographique fondamentale. Un rattrapage est donc en cours, mais celui-ci est relativement lent. En effet, alors qu'entre 1990 et 2010, l'Afrique subsaharienne dans son ensemble passera vraisemblablement d'un taux d'urbanisation de 28 % à 41 %, l'Afrique orientale passera de 19 à 31 %. L'écart entre la sous-région et le reste du continent demeurera sans doute stable. Cependant, les hommes d'Afrique orientale s'urbanisent nettement. Toutefois, ce mouvement

1. Professeur de géographie, Université Michel de Montaigne - Bordeaux 3 ; fracasses@wanadoo.fr

touche bien plus la Tanzanie et surtout le Kenya que les États enclavés dont l'urbanisation progresse moins vite et qui restent parmi les États les plus ruraux de la planète.

	Kenya	Tanzanie	Ouganda	Burundi	Rwanda
Urbanisation	36 %	22 %	12 %	12 %	12 %

Tableau I – Taux d'urbanisation des États d'Afrique de l'Est en 1990.

Cet accroissement de la population urbaine a d'abord concerné les capitales, accentuant la concentration urbaine voire la macrocéphalie, longtemps considérée comme caractéristique des Pays en Voie de Développement (PVD). Cependant, les termes de cette évolution ont changé. En effet, si entre 1960 et 1990, les capitales (Dar es Salaam, Nairobi et Kampala principalement) ont connu des croissances de l'ordre de 10 % par an ; depuis cette dernière date, la croissance des principales villes ralentit alors que celle des petites et moyennes villes prend le relais. Ce glissement contribue à la diffusion urbaine et à la densification du semis urbain. L'urbanisation des hommes induit celle des espaces. Celle-ci s'opère de deux manières principales : par la promotion de bourgs ruraux au rang de villes, avec des statuts variables, et par le gonflement démographique des petites et moyennes villes déjà existantes. La vigueur des évolutions actuelles diminue donc le poids relatif des principales villes dans la population urbaine et atténue la macrocéphalie. L'urbanisation des hommes s'accompagne donc désormais d'une urbanisation des espaces ; celle-ci ne se limite plus à l'étalement urbain autour de la capitale mais touche l'ensemble de la construction nationale. La transition urbaine s'accompagne donc d'une recomposition du semis urbain.

II – L'urbanisation des espaces

L'Afrique orientale présente le paradoxe exactement inverse de celui de l'Afrique centrale. En effet, les taux d'urbanisation y sont faibles mais le semis urbain assez dense quoiqu'irrégulier. La densité urbaine y est spatialement très déséquilibrée. Les villes se massent sur les côtes, sur les hautes terres kenyanes, autour du lac Victoria et au Kivu.

« Le Kivu dispose d'un réseau hiérarchisé, dominé par Bukavu, mais aussi riche de toute une série de villes de 80 000 à 100 000 habitants » (Piermay, 1963, p. 21),

alors que le semis est très distendu dans les provinces septentrionales de la région, la Tanzanie du centre, du sud et de l'ouest et la forêt congolaise.

Ce semis urbain est le produit des logiques urbanisantes qui se sont succédées depuis une dizaine de siècles. Au premier rang d'entre elles, la logique commerciale et logistique est fondatrice de l'identité de la sous-région (Vennetier, 1985). La position des villes résulte des nécessités logistiques et du choix de la rupture de charge et de la fonction d'étape qui la complète. Les nécessités de la circulation et du commerce ont donc créé un certain nombre de villes dont les localisations ne sont pas innocentes. Chronologiquement, la voile, puis les caravanes, le rail, enfin la route ont été d'actifs créateurs de villes. « De nombreux centres urbains, le plus souvent sortis du néant sont nés du chemin de fer » (Vennetier, 1985, p. 220). Ce sont donc les contraintes circulatoires qui aident à comprendre la géographie du semis urbain.

« Les fossés, les couloirs, les lignes de piémont où la circulation continentale était facile ont concentré les principaux foyers urbains » (Cattan, Pumain, Rozenblat et Saint-Julien, 1999, p. 105) ².

Ce semis urbain a été inscrit dans la topographie de la région. Les lignes de fracture, au premier rang desquelles les littoraux maritimes et lacustres et surtout les rifts oriental et occidental, puis secondairement les escarpements et les piémonts des massifs montagneux, constituent les sites initiaux des principales villes. Mombasa, Dar es Salaam, Tanga sur le littoral répondent à Mbeya, Goma, Bukavu, Fort Portal, Kasese, en position de seuil ou de col au-dessus des bassins-versants congolais ou zambézien ; Nairobi, Arusha comme nombre de villes moyennes (Moshi, Nyeri, Muranga, Embu, Meru, Mbale, Kitale) occupent les piémonts de massifs montagneux peuplés. Nakuru s'étale sur un ensellement du Rift. Bien entendu, la topographie n'agit pas et a été prise en compte par les créateurs de routes. Ceux-ci ont valorisé les ruptures de pente et de surface, parce qu'elles constituaient des lieux de repos et des étapes, où éponger sa sueur, étancher sa soif, déposer un instant sa charge, faire paître les bêtes de bât et reprendre courage pour le lendemain, quand tout le transport se faisait à dos d'homme, au rythme lent et régulier de la marche des caravanes. Les lignes de sources, les cônes de déjection des torrents constituent des chapelets de points de passage et de points de ravitaillement en eau qui ont fixé les étapes des caravanes.

La faible hiérarchisation du réseau hydrographique, l'endoréisme et la localisation privilégiée du peuplement sur des pentes où le drainage reste encore torrentiel font l'originalité de ce semis logistico-urbain est-africain, qui ne montre pas ces alignements ripulaires souvent associés aux semis urbains africains (Afrique occidentale et centrale). On constate cependant la localisation privilégiée des villes à l'intersection de deux directions

2. Concernant l'Europe, cette citation souligne combien certains des processus à l'œuvre en Afrique orientale se retrouvent ailleurs dans le monde.

orthogonales : la disposition grossièrement méridienne des obstacles topographiques (littoraux et rifts occidental et oriental) opposée à la direction latitudinale des infrastructures et des flux. Enfin, l'opposition entre de larges tables peu peuplées et des massifs pentus au contraire très peuplés a constitué les piémonts en sites privilégiés de l'éclosion foraine puis urbaine. L'un des facteurs essentiels des localisations urbaines reste la géographie des densités qui contraint la carte du semis logistico-urbain.

En effet, à une échelle plus petite, la corrélation est claire entre la carte des densités et celle du semis urbain. La ville s'alimente des fortes densités. Cela est net à l'échelle de la sous-région, cela l'est aussi à l'échelle plus grande des provinces. Par exemple,

« Isiro et Gemena occupent le centre des deux principaux îlots de peuplement du troisième degré de latitude nord de la RDC » (Piermay, 1993, p. 121).

L'image d'une Afrique de l'Est archipélagique s'impose une nouvelle fois. Néanmoins, il convient de préciser. Les villes se rencontrent surtout dans les provinces qui associent fortes densités et agriculture commerciale. À l'inverse, par exemple, les hauteurs du West Nile ougandais, dépourvues de culture de rente et considérées comme de simples réservoirs de main-d'œuvre, montrent peu de villes, alors même que les densités de population n'y sont pas négligeables. De même à l'est de la République Démocratique du Congo (RDC), le différentiel de densités urbaines entre les Kivus et les Monts Bleus s'explique en partie par le traitement différent qu'en avait fait la colonisation et par la plus grande intégration des provinces du Sud à l'économie commerciale. Associés aux fortes densités, l'échange inégal, l'insertion dans une économie de traite ou dans les circuits de l'agriculture commerciale ont donc un certain effet urbanisant. La ville est donc bien avant tout le lieu de rencontre entre l'offre et de la demande, c'est-à-dire un marché et un entrepôt.

Cependant, cette analyse n'épuise pas l'explication du semis des villes, dont la densité ne dépend pas de la seule fonction logistique. D'autres logiques ont généré des centres urbains : logiques politico-administratives liées aux fonctions de commandement et d'encadrement de la population et logiques productives liées à l'exploitation minière et touristique et aux politiques d'industrialisation. Cependant, à l'exception des fonctions d'encadrement, ces logiques retouchent sans la bouleverser la carte du semis urbain produite par l'extraversion. L'industrialisation est-africaine ne brille ni par son ampleur ni par sa réussite et les usines se concentrent surtout autour des grandes villes. Seuls Thika, Jinja et quelques camps miniers comme Kilembe, Magadi ou les clairières aurifères et diamantifères de la forêt congolaise s'insèrent dans la carte au titre des villes industrielles. De même, le tourisme participe assez peu à la densification du semis urbain est-africain. En effet, soit il s'appuie sur

des équipements hôteliers réduits et perdus en pleine brousse ou isolés le long des côtes (Zanzibar), soit il accole ses équipements aux villes préexistantes, comme à Malindi ou à Mombasa, voire plus récemment à Dar es Salaam (Lageiste et Calas, à paraître). De toute façon, rares sont les villes nées du tourisme. Dans sa relation avec la ville, celui-ci est induit plus que pionnier. Il participe à la promotion *a posteriori* de certains centres et son influence est plus sensible sur la hiérarchie urbaine que sur la carte du semis.

C'est donc à la fonction d'encadrement politico-militaro-administrative que revient l'essentiel de la responsabilité des retouches du semis urbain. Historiquement, le rôle des militaires puis des administrateurs coloniaux a été essentiel. Ce sont eux qui ont fondé bien des villes d'Afrique orientale. La carte ougandaise révèle cette filiation entre la conquête, puis la mise sous domination coloniale et l'éclosion urbaine. Par exemple et entre autres, M. Twaddle (1993) a remarquablement insisté sur la naissance de Mbale dans le sillage de la conquête par Kakungulu, potentat baganda, de l'est et du nord-est ougandais.

« Le territoire rwandais a été initialement découpé en deux zones militaires (Kisenyi à l'ouest et Kigali à l'est) par le colonisateur belge. C'est à partir de la création de plusieurs postes militaires que s'est construit l'encadrement territorial des populations. Les préfectures correspondent en grande partie à ce découpage initial » (Charlery de La Masselière, 2001, p. 574).

En Ouganda du nord, les villes sont filles de l'État. Cette parenté entre les nécessités de l'administration et l'urbanisation ne se lit jamais mieux que dans les espaces peu peuplés où la fonction logistico-commerciale de la ville n'a que peu de poids. Le nord-est du Kenya ou le centre-sud de la Tanzanie sont typiques de ces espaces où la ville est fille des garnisons. La révolte Maji-Maji de 1905 a incité les Allemands à renforcer leur réseau de *bomas*. Dans le nord-est kenyan, les prétentions des Négus éthiopiens, puis l'insécurité entretenue par les turbulents somali ont incité à quadriller l'espace de garnisons et de petites villes. Les exemples abondent de ce lien étroit entre l'encadrement territorial et la diffusion urbaine. « Le plus souvent, la fonction administrative a participé à la création et à l'essor de la ville » (Piermay, 1993).

III – Diffusion urbaine et maillage administratif

Le recensement kenyan de 2000 prouve combien cette dynamique de diffusion urbaine à l'initiative du pouvoir est loin d'être achevée. Grossièrement et sans surprise, le semis urbain kenyan épouse les contours de la répartition de la population et des densités. Dans ses grandes lignes, la répartition des villes traduit celle du potentiel démographique kenyan. Les fortes densités nourrissent les villes. Il y a des villes là où il y a des paysans, c'est-à-dire

dans ce « Kenya utile » du quart sud-ouest de l'État. On retrouve même le fameux papillon des Hautes Terres cher à J.-P. Raison. Altitude, régularité des précipitations, fertilité, sécurité alimentaire, accumulations et villes se rencontrent dans les mêmes provinces. On retrouve peu ou prou la même tendance en Tanzanie, en Ouganda et au Congo.

« La fragmentation du peuplement en aires denses cloisonnées par de vastes vides forme barrière à l'urbanisation » (Sautter, 1973a et b).

Rien de très extraordinaire à cela. Cette distribution kenyane, si elle ne vient pas radicalement contredire l'assertion selon laquelle la montagne est un environnement peu urbanisant, la nuance vient tout de même, dans la mesure où les hautes terres et les piémonts portent les villes.

L'évolution récente du semis urbain montre la diffusion spatiale du fait urbain, la densification du semis des petites et moyennes villes. En effet, au cours de cette période, le nombre total de villes prises en compte par le recensement passe de 119, à 148, puis à 273 soit une multiplication par 2,3 du nombre des villes. Moriconi-Ébrard (1993) montre qu'en Afrique au Sud du Sahara, l'urbanogénèse remonte surtout à la période 1950-1980. Or, il n'en est rien en Afrique orientale et plus encore au Kenya qui montre un décalage d'une dizaine d'années par rapport aux évolutions continentales. L'auteur insiste bien sur l'originalité continentale : l'ampleur des reclassifications dans la croissance urbaine. L'exemple kenyan confirme pleinement cette caractéristique puisque, sur les 119 agglomérations de plus de 10 000 habitants aujourd'hui recensées, pas moins de 27 n'apparaissaient pas dans la liste de 1989. Ces reclassifications récentes propulsent environ 836 000 personnes (soit environ 10 % de la population des villes de plus de 10 000 habitants) dans l'urbanité statistique kenyane.

Où sont localisées ces nouvelles villes ? Sans surprise, dans les régions déjà peuplées. Les créations les plus nombreuses correspondent aux secteurs où le maillage administratif s'est considérablement resserré du fait de la création de nouveaux districts. Claire Médard (1999) a montré les arrière-pensées politiques de la création administrative. Le régime Moi a cherché à créer des territoires ethniques homogènes, pour se constituer des clientèles politiques et détourner à son profit la « libéralisation politique » imposée par les bailleurs. Cette ethnicisation de la vie politique locale amèna le pouvoir à réactiver des logiques anciennes d'affrontement et de distinction et à exhumer des lignes de séparation anciennes. Ainsi, le district de Meru fut divisé en trois nouveaux districts selon des lignes de césure précoloniales séparant les Tigania Igembe des Nyambeni Hills des Meru des pentes du mont Kenya. La frontière entre les deux districts de Meru North et de Meru Central s'appuie désormais sur un

no man's land large, occupé par une forêt. La capitale du nouveau district de Mumias, Butere, est une ancienne capitale précoloniale.

Par ailleurs, dans un article sur la région de Kakamega, Claire Médard (2002) souligne combien ces créations administratives sont porteuses d'urbanité, par l'équipement administratif de petits centres promus au rang de préfectures par le pouvoir. La publication du recensement de 1999 permet de systématiser son propos. Cette « urbanogénèse » touche surtout le pays Kisii et ses abords occidentaux, le pays Luhya et ses bordures septentrionales et orientales, l'Ukambani, le pays Meru et le versant ouest des Nyandarua. Dans certains des districts les plus peuplés, la reclassification accompagne spatialement la décompression autoritaire des années 1990. En matière d'ingénierie géographique et de gouvernance territoriale, il y a là des leçons de machiavélisme qui se perdent !

Néanmoins, malgré son indéniable part de vérité, cette explication ne rend que partiellement compte des facteurs de la reclassification urbaine kenyane entre 1979 et 1999. Il convient de nuancer l'impression dominante de manipulation politique qui pourrait naître de l'analyse précédente. La croissance démographique d'ensemble de la population réclame la densification des équipements, le resserrement des encadrements et, à elle seule, justifie et explique la fissiparité administrative. Elle détermine donc, puisque l'État kenyan fonctionne sur le modèle administratif français (Bourmaud, 1985), l'émergence des nouveaux centres urbains responsables et équipés. Avant même que d'être scindés, les districts des pays Kisii, Luhya, Meru, Kamba étaient les plus peuplés. Là se rencontrent les densités rurales les plus élevées du pays. Les nécessités de l'administration et de la gestion n'ont pas manqué d'être invoquées par les instigateurs de la scission administrative. Il s'agit là d'arguments fondés qui légitiment la stratégie officielle de dispersion-concentration des dépenses d'investissements et d'équipements dans les centres urbains intermédiaires. Les administrations souhaitent se rapprocher des citoyens. Ces arguments montrent combien les nécessités de la « bonne gouvernance » peuvent emprunter les mêmes voies que celles de la manipulation politique la plus vile. D'ailleurs, réfléchissant à l'échelle continentale, Moriconi-Ébrard rappelle que la mise en place de ces réseaux n'est que la transcription spatiale de celle d'une nouvelle hiérarchie née de l'encadrement territorial. La plupart des petites villes créées, rappelle-t-il, sont de petits chefs-lieux administratifs. L'urbanisation et le resserrement du maillage administratif progressent de pair. Ces conclusions rappellent les intuitions de O. Therkildsen (1991), qui voyait dans le secteur public tanzanien une des forces d'urbanisation principales.

Démêler les fils respectifs de la manipulation politique et des exigences de la gestion administrative des territoires n'est pas la moindre des difficultés

de la recherche au Kenya, en Afrique et sans doute partout dans le monde (Rodriguez-Torres et Grignon, 1995)³. C'est dans cette mesure que la géographie est nécessairement une géopolitique, focalisée sur les ambiguïtés et les paradoxes des stratégies territoriales des acteurs.

Nombre de ces promotions ont eu lieu le long des routes les plus fréquentées (entre Voi et Nairobi en particulier, ou autour de Kisumu), autour des grandes villes (Nairobi bien sûr, mais aussi de Nakuru, de Kisumu et Mombasa), le long du littoral océanique, notamment côte sud, sur certaines basses pentes semi-arides espaces privilégiés de desserrement démographique à partir des altitudes plus humides et plus densément peuplées (districts de Mbeere, d'Isiolo, de Kitui, de Baringo en particulier), dans les solitudes du nord, de l'est et du nord-est (districts du Turkana, de Mandera, de Wajir et de Garissa), et enfin auprès des frontières (Rombo, Niabikaye). La promotion administrative tout à la fois traduit et accélère l'accumulation démographique de certaines agglomérations, soutenue par le dynamisme localisé de certains secteurs économiques (celui des transports, du tourisme, de l'aide humanitaire, des douanes, etc). Certaines promotions accompagnent des redistributions de populations plus amples, notamment la constitution de fronts pionniers agricoles, dans certaines zones semi-arides, à cause de l'appauvrissement des Hautes Terres. Enfin, dans les régions périphériques, franchement arides, désertes, à la frontière de l'Éthiopie et de la Somalie, la volonté de renforcer l'encadrement administratif aboutit à produire une trame relativement régulière, quoique très peu dense, de centres urbains.

IV – La métropolisation est-africaine

Autour des grandes agglomérations, s'observent la tendance croissante à la satellisation et la constitution de véritables nébuleuses urbaines. L'accélération des vitesses de circulation, la densification des mobilités pendulaires, le dynamisme d'une petite promotion immobilière suburbaine variée, le renchérissement des terrains dans les péri-centres des villes où s'accroissent les contrastes et les tensions entre secteurs embourgeoisés et *slums* et, enfin, l'apparition de déséconomies externes, repoussent le front d'urbanisation très loin. L'urbanisation se fait ici métropolisation. De véritables métropoles – nébuleuses urbaines très vastes – sont en cours d'élaboration autour de Nairobi, Mombasa, Kisumu.

3. C'est la même difficulté que soulignent, dans leur article, Deyssi Rodriguez-Torres et François Grignon, 1995.

Autour de Nairobi, la promotion d'Ongata Rongai, de Ngong, de Karuri (qui en 10 ans passe de 14 000 à 71 475 habitants), de Kitenkela (un village de brousse en 1979, aujourd'hui, une banlieue palpitante de vie et de travail, peuplée de plus de 10 000 habitants) ne s'explique pas autrement. Le cas de la capitale est frappant, dans la mesure où se met en place une véritable région urbaine dont la taille étonne. Les relations de travail quotidiennes et hebdomadaires concernent toute la région centrale, voire la débordent notamment vers l'est et le sud-est (régions d'Embu et surtout de Machakos et Kangundo). Ce phénomène se retrouve autour de Kampala dont l'agglomération déborde jusqu'à Entebbe au sud et Mukono à l'est. Le cas de Dar es Salaam se pose en d'autres termes, à cause de la pente forte du gradient des densités rurales vers l'intérieur et du caractère récent de l'amélioration des conditions de circulation dans une Tanzanie épuisée économiquement. Là, l'urbanisation en nappes continues et contiguës – résultant d'une alternance de phases de progression en doigts de gant le long des principales radiales puis de phases de comblement des vides intersticiels – semble encore dominer les processus d'extension. Cependant, des banlieues littorales aisées émergent à plus de 20 ou 30 kilomètres sur la côte nord, dynamisées par la libéralisation des importations d'automobiles et la reprise de la croissance tanzanienne. Une conurbation lâche tend désormais à se mettre en place entre Dar es Salaam-Bagamoyo et Chalinze.

La création urbaine ne se rencontre pas seulement autour des grandes villes. Dans les régions les plus peuplées, émerge une forme spatiale intermédiaire entre la ville et la campagne, émergence dont rend imparfaitement compte la promotion de noyaux villageois au statut de villes. Par exemple, au pied des monts Meru et Kilimandjaro, entre Arusha et Taveta, l'intensité des relations et des accumulations démographiques conduit à la constitution d'un véritable axe agro-métropolitain. Ailleurs dans des régions moins polarisées, des sortes de *desakota* à l'africaine se constituent à l'initiative désordonnée d'une multitude d'acteurs locaux. C'est le cas à Zanzibar, au Rwanda, au Burundi. Autour de Kisii, A.-M. Peatrik décrit à peu près la même chose (Peatrik, 2000).

« L'urbanisation des vertes collines du pays gusii relève en première approche de quatre cas de figures différents qui peuvent évidemment se combiner :

- Kisii town, ville à vocation régionale est en pleine expansion ;
- Des centres urbains nés du développement de marchés situés à des carrefours favorables connaissent des fortunes très diverses ;
- Les quelques routes goudronnées qui traversent la région, en raison même des facilités de circulation qu'elles offrent suscitent une densification linéaire frappante ;
- Les redécoupages administratifs et la multiplication des districts a des effets indéniables sur le développement urbain ».

Elle poursuit :

« On peut ... déceler un modèle d'urbanisation qui procède par densification de la campagne environnant la ville ». « Les densités rurales sont telles que la limite ville – campagne ne se laisse pas saisir aisément. Tout se passe comme si la campagne prenait des allures de gigantesques zones pavillonnaires, à ceci près que le jardin qui entoure toute maison est une source de revenus indispensable ». « Le long de la route goudronnée qui relie vers le sud-est Kisii à Kilgoris, outre la ville d'Ogembo, se développent une urbanisation linéaire et des phénomènes de concentration de ce type ».

La césure entre campagne et villes perd donc de sa pertinence : d'un continuum d'habitations émergent mal de petits pôles dynamisés par l'agglomération démographique, autour de quelques équipements urbains élémentaires : le marché, le dispensaire, la gare routière, le poste administratif, les églises officielles, etc. Les mêmes évolutions se rencontrent au Rwanda, dans certaines provinces du centre de l'Ouganda (Busoga, Buganda, Bugisu, Bukedi). Il ne s'agit plus à proprement parler de métropolisation mais de la constitution d'une urbanité enracinée dans la campagne et articulée par les stratégies de poly-activités propres à minimiser les risques et à valoriser les potentialités de la famille élargie. Dans cette mesure on peut se demander s'il s'agit encore d'une urbanité ou bien s'il s'agit d'une ruralité dont la ville constituerait un terroir singulier certes, mais un terroir.

La traduction statistique de ces évolutions se lit dans les recensements. Au Kenya encore, la densification du semis urbain s'accompagne surtout d'un gonflement du nombre des villes, des grosses et moyennes villes (classes de + 100 000 habitants et entre 100 000-20 000 habitants) dont le nombre a été multiplié par 4 en 10 ans. La classe des petites villes (entre 20 000 et 2 000 habitants) stagne, alors que la base de la pyramide urbaine (la classe des villes de moins de 2 000 habitants) augmente considérablement.

Classe de pop. urbaine	1970	1980	1990	2000
+ 100 000 habitants	2	3	6	20
100 000 - 20 000	2	13	21	82
20 000 - 10 000	7	11	19	18
10 000 - 5 000	11	22	32	23
5 000 - 2 000	25	42	61	51
Total	47	91	139	194

Tableau II – Nombre de centres urbains selon la classe au Kenya, 1970-2000.

Corrélativement, la population urbaine s'agglomère surtout dans les grosses et moyennes villes. Malgré l'augmentation du nombre de très petites villes (< 2 000 habitants), la part des villes de moins de 20 000 habitants dans la population urbaine diminue.

Population résidente	1970	1980	1990	2000
Nairobi	510	827	1 346	2 143
+ 100 000 habitants	250	514	1 025	3 307
100 000 - 20 000	79	568	822	3 800
20 000 - 10 000	51	150	257	258
10 000 - 5 000	71	154	232	160
5 000 - 2 000	50	122	194	170
Total	100	2 315	3 878	9 838

Tableau III – Évolution de la répartition des effectifs démographiques kenyans par taille, des années 1960 aux années 1990, en valeur absolue (par 1 000 habitants).

Population résidente	1970	1980	1990	2000
Nairobi	51,0	35,0	35,0	21,0
+ 100 000 habitants	25,0	22,0	26,0	33,0
100 000 - 20 000	7,9	25,0	21,0	38,0
20 000 - 10 000	5,1	6,5	6,6	2,6
10 000 - 5 000	7,1	6,7	6,0	1,6
5 000 - 2 000	5,0	3,3	5,0	1,7

Tableau IV – Évolution de la répartition relative de la population urbaine kenyane par centre et par taille, des années 1960 aux années 1990, en valeur relative (%).

La part de la ville de Nairobi dans la population urbaine totale diminue nettement au cours de la dernière période, puisque de plus du tiers en 1990, elle passe à tout juste le cinquième au dernier recensement. Cette évolution montre la reprise de la tendance précédente et l'arrêt de la pause de la diminution de la macrocéphalie observée dans les années 1980. Statistiquement donc la macrocéphalie semble s'effacer. Cependant, une observation attentive de la réalité appelle à plus de nuances. En effet, si l'on calcule l'indice de primauté 4 du Kenya depuis 1950, on constate au contraire le renforcement relatif continu du poids de Nairobi, vis-à-vis des 3 autres grandes villes (Mombasa, Kisumu, Nakuru). L'indice de primauté 10 montre une reprise récente du retrait des grandes villes, notamment de Nairobi, par rapport aux rangs inférieurs de la hiérarchie urbaine. Les 5 premières villes du pays concentraient en 1980 près de 70 % des urbains, encore 60 % en 1990 et seulement 35 % en 2000.

	Index de primauté 4 du Kenya	Index de primauté 10 du Kenya
1950	1,04	
1960	1,11	
1970	1,54	1,26
1980	1,41	0,92
1990	1,71	1,25
2000	1,75	0,97

Tableau V – Évolution des index de primauté 4 et 10 du Kenya entre 1950 et 2000.

Avant de conclure à l'affaïssement des métropoles, il convient de réaliser que l'urbanisation emprunte désormais d'autres modalités spatiales. L'entassement dans des agglomérations continues fait place à la satellisation et à la constitution d'une nébuleuse urbaine extrêmement puissante autour de la commune centre éponyme. Cette évolution provoque donc l'érosion de la macrocéphalie statistique. Or, au contraire, le sommet de la hiérarchie semble se renforcer, même si les modalités de la concentration démographique urbaine ne sont plus continues.

On peut compléter cette analyse du fait urbain kenyan par l'observation du classement des 100 premières villes kenyanes jusqu'en 2000. D'abord, la comparaison des positions des 20 premières métropoles de 1999 en 1989 montre l'extrême fluidité des positions. Des villes du fond du classement se retrouvent soudainement catapultées dans le groupe de tête ! D'autres centres centenaires, soudainement épuisés, disparaissent dans les profondeurs du classement. La brutalité des destins urbains est ici clairement mise en lumière. Elle exprime l'instabilité des positions et la jeunesse de l'armature urbaine, due à sa genèse récente et à son inachèvement. Mises à part les cinq premières villes, confirmées dans leur prééminence, les autres villes n'ont aucune certitude quant à leur position relative. Certes, toutes croissent, mais certaines dans des mesures incroyables, d'autres nettement moins.

« Dans cette région du monde, si la croissance urbaine a été globalement très forte..., elle a été localement beaucoup plus aléatoire, traduisant ainsi l'instabilité et la précarité du développement économique » (Moriconi-Ebrard, 1993).

Hiérarchie en 1999		Rang en 1989	Hiérarchie en 1989	Rang en 1999
1	Nairobi	1	Nairobi	1
2	Mombasa	2	Mombasa	2
3	Kisumu	3	Kisumu	3
4	Nakuru	4	Nakuru	4
5	Eldoret	6	Machakos	10
6	Kangundo	35	Eldoret	5
7	Naivasha	15	Nyeri	19
8	Kikuyu	58	Meru	11
9	Kihancha	79	Thika	17
10	Machakos	5	Kitale	25
11	Meru	8	Kakamega	30
12	Karatina	65	Kisii	42
13	Malindi	14	Kericho	23
14	Ruiru	36	Malindi	13
15	Vihiga	65	Naivasha	7
16	Kitui	45	Maragwa	80
17	Thika	9	Bungoma	31
18	Mumias	21	Garissa	35
19	Nyeri	7	Webuye	34
20	Nyamira		Nanyuki	52

Tableau VI – Hiérarchie des villes du Kenya en 1989 et 1999.

Les bouleversements de la hiérarchie des 20 premières agglomérations s'expliquent d'abord par la constitution d'une nébuleuse urbaine large autour de Nairobi, nébuleuse appuyée sur les noyaux de peuplement dense que sont les pays Kikuyu et Kamba. Nairobi a externalisé une partie de son dynamisme et de ses fonctions vers cette couronne distante de satellites, par ailleurs nourris directement de l'exode rural proche. L'irruption de Kangundo, Naivasha, Kikuyu, Karatina et Ruiru dans ce groupe s'explique par la conjonction locale des effets démographiques de la satellisation et de l'exode rural. Certaines des villes « anciennes » (Meru, Nyeri, Thika où par ailleurs s'exprime la crise de ses entreprises industrielles) de ces zones kikuyu, kamba, embu et meru, quoique très dynamiques encore, subissent la concurrence de ces satellites les plus accessibles et reculent dans la hiérarchie.

Les effets de la concurrence et de la nouveauté urbaines s'expriment très nettement dans les districts éloignés de la nébuleuse nairobite. Dans le pays Kisii, ce ne sont pas moins de 7 villes qui ont été promues entre 1989 et 1999. L'éclosion urbaine a favorisé la capitalisation démographique de ces nouvelles villes, aux dépens de Kisii, l'ancienne capitale du district, dont le taux de croissance est resté nettement en deçà de la moyenne nationale. Dans les

années 1990, sa population n'a été multipliée que par 1,5, quand le coefficient multiplicateur de la population urbaine nationale frôlait les 3. Cet attrait de la nouveauté urbaine, l'ampleur des investissements liés à la promotion administrative ou politique, les nouveaux effectifs fonctionnaires sans doute, ainsi que la meilleure prise en compte de la réalité urbaine par la technostructure statistique, expliquent l'irruption dans les 20 premières agglomérations kenyanes de Nyamira et Kihancha. Elles ont été dynamisées par les fortes densités rurales alentours, par la crise rurale de leur région, par l'éloignement des très grands centres, par les investissements administratifs tant qu'humanitaires.

Un autre facteur d'évolution de la hiérarchie urbaine réside dans le déclassement relatif de certains des centres polarisateurs des anciennes Hautes Terres blanches qui n'ont pas été confirmés dans leur statut par l'évolution économique et les décisions politiques récentes. Tout autant que sa position de cul-de-sac, en marge de l'axe dominant de l'armature kenyane, Kitale subit les effets de la très vive concurrence d'Eldoret, poussée par les faveurs présidentielles. Nanyuki, ville des colons blancs par excellence, toujours siège d'une base des *Special Air Service* (SAS) britanniques, végète sur le piémont sous le vent et peu peuplé du mont Kenya. Un facteur culturel doit certainement jouer pour expliquer la relative désaffection de certaines villes, identifiées comme coloniales. Kericho, Kitale, Nyururu, Nanyuki, Maralal, Nyeri aussi dans une certaine mesure concurrencée par Karatina mieux située par rapport au marché nairobiite, pâtissent sans doute de cette image. Il est vrai également qu'elles sont situées sur les marges du cœur productif du pays et souvent en position de cul-de-sac par rapport aux segments principaux de l'armature logistique.

Que constate-t-on à suivre l'évolution de la hiérarchie et des taux de croissance des villes dont la population est comprise entre 20 000 et 100 000 habitants, catégorie urbaine qui a le plus grossi sur la période 1989-1999 ? D'abord, des accroissements fantastiques sautent aux yeux : la population de Rongo a été multipliée par 50 !, celle de Limuru par 40 !, celle de Kandara par 40 aussi ! Ces valeurs révèlent l'ampleur des défis à relever. Pour le moment, l'analyse des coefficients de multiplication démographique des villes de 20 000 à 100 000 habitants confirme les hypothèses déjà avancées grâce à l'observation du semis urbain et de la hiérarchie des villes de plus de 100 000 habitants.

Les centres qui enregistrent les accélérations les plus spectaculaires sont ceux qui bénéficient de la conjonction de quatre facteurs, dont trois spatiaux et un politique : au cœur de fortes densités rurales, sur une route asphaltée menant vers un grand centre et/ou la frontière, à la proximité relative d'une des cinq grandes villes du pays et nouvellement promues. La proximité du littoral touristique est également un facteur de dynamisme démographique. À l'inverse, les vieux centres des périphéries des anciennes « Hautes Terres

blanches » et des districts densément peuplés et très marqués par l'urbanogénèse récente, certaines villes fermées par décision(s) politique(s) (Gilgil, garnison très stratégique entre la capitale de la Rift Valley et les marges du pays Kikuyu) ou à cause des coûts du marché foncier (Ngong), et certaines villes dont les opportunités de croissance seraient déjà saturées (les postes douaniers avec la Tanzanie par exemple) marquent le pas.

Or, sans doute faut-il faire intervenir un effet de seuil, puisque ce sont surtout les villes de plus de 50 000 habitants qui présentent le dynamisme le plus net ; au-dessous de cette limite, les coefficients multiplicateurs restent à un niveau plus faible. Néanmoins, c'est dans cette dernière catégorie (villes comprises entre 50 000 et 20 000) que les reclassifications commencent à être vraiment nombreuses (16 nouveautés sur les 52 villes de 20 000 à 50 000 habitants, contre 3 pour les 30 villes de 100 000 à 50 000). Néanmoins, on peut se poser la question de savoir si le franchissement par une agglomération du seuil des 50 000 habitants n'est pas un symptôme d'attractivité et de surdynamisme comparé à des agglomérations plus petites, moins attractives et moins dynamiques. Un effet masse serait perceptible, à la fois conséquence et cause du dynamisme démographique, un cercle d'accumulation enclenchée quand la ville dépasse les 50 000 habitants.

V – Les facteurs de cette urbanisation des espaces et des hommes

Les facteurs de cette urbanisation des espaces et des hommes ont connu une évolution récente. En effet, si le bilan migratoire positif a nettement primé jusque dans les années 1970-1980, il n'en est plus de même aujourd'hui. Les crises urbaines des années 1980 ont essoufflé l'attractivité migratoire des villes, notamment principales. Aussi le bilan naturel a-t-il pris le relais du bilan migratoire pour alimenter la croissance urbaine. En effet, les meilleures conditions sanitaires et hospitalières limitent relativement la mortalité urbaine alors que la natalité urbaine reste encore à un niveau relativement élevé. Cela est d'autant plus accentué que la sélectivité des migrations accumule en ville de jeunes adultes féconds. Cependant, récemment, les enquêtes « démographie et santé » de l'Unicef ont constaté la modification des comportements démographiques des urbains : la contraception progresse, l'âge à la première conception est retardé, l'espacement des naissances augmente, etc. Ces évolutions atténuent la fécondité et la natalité urbaines. Or, dans le même temps, les effets du désengagement de l'État du secteur sanitaire à la suite de l'adoption des Plans d'Ajustement Structurels et les effets de la pandémie SIDA alourdissent la mortalité urbaine. Aussi l'urbanisation des populations, quoique tirée par un bilan naturel fort mais fléchissant, a-t-elle tendance à ralentir.

Ce glissement des termes de la croissance urbaine affecte surtout les très grandes villes. En effet, les moyennes et petites villes conservent une attractivité migratoire importante. Aussi assiste-t-on à une urbanisation croissante et accélérée des espaces par diffusion urbaine grâce à l'attractivité des équipements urbains sur la population rurale. Cela est d'autant plus vrai que ces villes moyennes sont le théâtre de migrations pendulaires et tournantes très importantes. La césure ville/campagne s'en trouve atténuée et inversement le continuum renforcé. On touche là une des évolutions les plus intéressantes de ces dernières années en Afrique orientale. En effet, la combinaison de l'étalement urbain périphérique qui demeure une constante, sous la pression non démentie de l'habitat horizontal et d'un accroissement encore fort quoique atténué de la population, et de la diffusion urbaine modifie l'urbanisation dans le sens d'une métropolisation croissante. Celle-ci est induite par la densification des mobilités, l'accélération des vitesses de circulation, la relégation en périphérie de la propriété populaire et de l'atténuation de la césure ville/campagne sous l'effet du mitage résidentiel des campagnes et de l'inclusion dans le tissu bâti de vastes portions d'espaces agraires. En effet, l'intensification, l'allongement et la densification des mobilités alternantes quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles voire annuelles participent à cette satellisation croissante des petites villes autour des grosses métropoles et le long des principaux axes de circulation. Le bassin migratoire des principales villes, beaucoup plus vaste que celui de la plupart des autres districts, est souvent d'ampleur nationale. Si la ville se nourrit en priorité de sa proximité – Kampala compte 60 % de Baganda, et Nairobi 50 % de Kikuyu –, elle accueille également des migrants venus de loin. Par exemple, Nairobi est une des destinations privilégiées des migrants luhya. Dar es Salaam est peuplée de côtiers mais aussi de continentaux dont certains viennent des *Southern highlands* à près de 1 000 km et plus de 16 heures de bus, pour ne pas parler des gens de Kigoma qui doivent passer 36 heures dans le train avant de voir la mer !

Cependant, les liens métropolitain et régional reposent plus sur une insertion différenciée des périphéries que sur une véritable intégration. Tous les espaces est-africains ne sont pas concernés avec la même intensité par ce mouvement de métropolisation. Reprenant la classification dynamique de Friedman (1972), il est possible de distinguer une métropolisation quasi achevée (autour de Nairobi, le long de l'axe Arusha-Himo, le long du corridor sud ougandais) reposant sur un système de villes fonctionnellement interdépendantes, d'une métropolisation hégémonique centrée sur de grosses agglomérations (autour de Mombasa, de Dar es Salaam, de Mwanza), de chapelets de centres autonomes quoique proches sur un axe (Iringa et Mbeya ou Lindi et Mtwara en Tanzanie). De vastes espaces demeurent donc en marge de cette

évolution métropolitaine et restent marqués par une urbanisation en tache d'huile, continue : l'ouest de la Tanzanie, le nord du l'Ouganda et du Kenya où les faibles densités, les distances, l'atonie de la vie de relation, l'insécurité concourent à couper la ville de son environnement et à « l'insularisation » urbaine.

VI – Les moteurs de l'extension urbaine

L'extension périphérique repose d'abord sur la contradiction entre une forte demande de sol urbain générée par l'aspiration généralisée des néo-urbains à la propriété urbaine et une offre de foncier urbain extrêmement sélective et injuste, contradiction qui rejette les aspirants à la périphérie urbaine. L'aspiration à la propriété alimente « la course à la terre », la course aux financements le plus souvent informels (*Merry go around*, équivalent des tontines ouest-africaines) guide les parcours migratoires et les carrières résidentielles et contribue à la redistribution des populations dans les villes. Cependant, par rapport à un modèle qui voulait que les trajectoires migratoires débutent par une longue période d'entassement dans les *slums* péri-centraux avec le statut de locataire, des nouveautés apparaissent. De plus en plus, les pauvres commencent leur carrière résidentielle urbaine en louant des logements dans des quartiers spontanés périphériques (Kayole, Koma Rock, Kykuyu, Banana Hill à Nairobi) très éloignés du centre ville. La saturation des centres villes, le montant très élevé des loyers exigés, les tensions politico-foncières autour des *slums* péri-centraux, les représentations stigmatisantes de ces espaces, la violence qui y règne constituent autant de facteurs explicatifs de ce desserrement de la pauvreté vers les périphéries.

Cependant, cette extension périphérique est coûteuse parce qu'elle est essentiellement horizontale et liée à l'automobile. Conjuguée à une assiette de l'impôt réduite (oscillant entre 5 et 15 % du revenu national) et à une totale absence de la culture de l'intercommunalité, elle contribue à produire non plus des *villes en crise* mais des agglomérations en crise marquées par la déficience des équipements publics, l'engorgement croissant des voies de communication et les lacunes de l'urbanisme de réseaux (Messer, 2003). De ce fait, elles constituent également des laboratoires d'initiatives populaires dans lesquels les collectifs résidentiels, les ONG locales, internationales et globales et les bailleurs bataillent d'ingéniosité pour pallier les carences étatiques. Comment les villes est-africaines sont-elles gérées et équipées ? Dans les années 1970, l'échec de l'État omnipotent est devenu patent et a conduit au tournant libéral des années 1980, avec d'autant plus de vigueur qu'à ce moment même les acteurs hégémoniques (Banque Mondiale, Fonds Monétaire International, US-AID, etc.) prônaient cette option politique avec une véhémence retrouvée.

En matière de logement, les années 1980 voient donc l'abandon quasi général des grandes opérations de déguerpissement – Nairobi semble faire exception – et de construction de lotissements étatiques subventionnés, au profit des opérations de parcelles assainies (*Sites and services schemes*) et surtout de requalification des taudis (*Slums upgrading*). Néanmoins, même cet axe d'intervention conduit à une impasse, la plupart des opérations de logement public étant réduites à n'être que des opérations de démonstration récupérées par les classes moyennes. À cet égard le *Namuwongo slum upgrading project* mené à Kampala est tout à fait exemplaire. En ce qui concerne l'équipement des quartiers, la libéralisation produit des effets relativement similaires dans chacune des capitales. Pour l'adduction d'eau potable, elle conduit à la concession des services d'eau à des régies dont l'objectif est l'autofinancement. L'amélioration des taux de recouvrement oblige à accroître les déconnexions en même temps qu'à améliorer les performances des employés. L'efficacité comptable, gestionnaire et technique de la plupart des régies s'en trouve nettement améliorée. Cependant, les conséquences géographiques de cette évolution ne sont pas innocentes. En effet, dans une logique marchande, elle transforme l'usager en client. La qualité du service est nettement améliorée pour quelques secteurs privilégiés, alors qu'ailleurs l'accès à l'eau stagne. La desserte se trouve de ce fait grandement compartimentée. Cette évolution induit en réaction le foisonnement des initiatives des collectifs résidentiels pour pallier les carences. Des projets à grande échelle sont menés à l'initiative de collectifs résidentiels aidés par des ONG diverses et variées et contribuent à la multiplication des systèmes d'approvisionnement. Ces initiatives reposent toujours sur le partenariat et sur la participation des publics. La gestion partagée progresse dont les modalités sont variables d'une ville à l'autre. À l'intérieur d'une même ville, la multiplicité des systèmes d'approvisionnement en eau est ainsi entérinée par les autorités qui ont abandonné l'idée d'une desserte domestique universelle et d'une desserte harmonisée à l'échelle de l'agglomération. Ces initiatives d'équipement servent évidemment la construction de notabilités, d'identités résidentielles et de territorialités différenciées. Aussi les observateurs de ces villes hésitent-ils entre un diagnostic de fragmentation territoriale et d'archipélisation gestionnaire. L'enjeu actuel le plus brûlant est la mise sur pied à l'échelle de l'agglomération de mécanismes de péréquation et de transfert.

Le second moteur de cette urbanisation des hommes et des espaces réside dans l'ouverture au monde de l'Afrique orientale. La multiplication des médias (radio, cinéma, télévision, journaux, etc.) et la densification des contacts interpersonnels et le foisonnement des points d'accès à Internet renforcent incontestablement l'hégémonie des modèles et des référents culturels occidentaux.

Pour se limiter à un exemple architectural pertinent pour notre propos, la « *vil-lamania* » largement prégnante en Afrique orientale constitue un effet induit de la mondialisation culturelle et de la mondialisation des *suburbia* californienne et australienne. Elle contribue à orienter les espoirs et les carrières résidentiels des citoyens et de ce fait à façonner les paysages urbains. En 1993, version africaine du *Loft* et des émissions de télé-réalités européennes, *Big Brother Africa*, très suivi, se déroulait dans une villa sud-africaine dont les répliques éclosent chaque jour dans les faubourgs de Kampala, Jinja et Mbale, Dar es Salaam et Nairobi. De la même manière, « l'automobilisation » des villes procède indubitablement de l'acculturation des urbains. On possède peut-être là une des clés de compréhension des dynamiques urbaines est-africaines combinant dynamique culturelle et dynamique économique. Cependant, il serait ridicule de réduire l'acculturation urbaine contemporaine au renforcement de l'hégémonie occidentale. L'observateur est contraint de souligner la prolifération des énoncés réactionnaires. La concomitance paradoxale de ces dynamiques en apparence contradictoires et leur intricance expliquent aussi la complexification des cultures urbaines est-africaines.

L'ouverture aux courants commerciaux, quoique peu sensible à l'échelle macroéconomique puisque la part de l'Afrique orientale dans les échanges mondiaux stagne lamentablement, pèse lourdement sur les dynamiques métropolitaines. En effet, la densification de la mobilité internationale des hommes du fait de la multiplication et de la régularisation des liaisons aériennes, l'arrimage renforcé des économies est-africaines à l'économie monde du fait de la pénétration des grandes compagnies de transporteurs et de la densification des touches portuaires (Mombasa, 9 millions de tonnes ; Dar es Salaam, 4 millions de tonnes), l'émergence touristique de la Tanzanie et de l'Ouganda, « l'ingérence écologique » et humanitaire croissante, l'intensification du *brain drain* étudiant vers l'Amérique du Nord et le Japon et des versements des émigrés (les *kyeyo* ougandais) soutiennent les dynamiques métropolitaines en accentuant l'effet portail au profit des grandes métropoles et en renforçant l'archipelisation est-africaine. Cette ouverture insère la région dans l'économie mondiale qui repose sur la mise en concurrence des villes et des territoires. Celle-ci accélère les différenciations géographiques et produit des insertions et des marginalisations différenciées plus que des intégrations régionales, du développement hyper-localisé plus que du développement local. Dans cette économie d'archipel, la notion de biais urbain est largement dépassée puisque les capitales de chacun des États d'Afrique orientale contribuent à environ 60 % de la richesse nationale. Aussi force est de constater qu'alors que la macrocéphalie diminue, que l'armature urbaine se structure, la primatie se renforce.

Bibliographie

- BOURMAUD D., 1985 – *Histoire politique du Kenya*. Karthala-CREDU : Paris.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C., SAINT-JULIEN Th., 1999 – *Le système des villes européennes*. Anthropos : Paris.
- CHARLERY de LA MASSELIÈRE B. , 2001 – Perte de la frontière et dérivations identitaires : les paysanneries des hautes terres d'Afrique de l'Est, entre confinement local et transgression des territoires. In : Bart F., Morin S., Salomon J.-N., *dirs.* – *Les montagnes tropicales Identité, mutations et développement. Espaces tropicaux*, Bordeaux, n° 16.
- FRIEDMAN Yona, 1972 – *L'architecture de survie : où s'invente aujourd'hui le monde de demain*. Paris : CNRS, 296 p.
- LAGEISTE J. & CALAS B., à paraître – La re-émergence touristique en Tanzanie, 10 p.
- MEDARD Cl., 1999 – *Territoires de l'ethnicité Encadrement, revendications et conflits territoriaux au Kenya*. Thèse de géographie de l'université de Paris I sous la direction du professeur R. Pourtier, juin, 384 p.
- MEDARD Cl., 2002 – Quand l'État se montre : le cas des petites villes de l'ouest kenyan. *Géographies et cultures*, Paris, n° 41, p. 35-46.
- MESSER Valérie, 2003 – *La gestion de l'eau à Dar es Salaam (Tanzanie). Défaillances institutionnelles et réponses citoyennes*. Université de Strasbourg, Laboratoire « Image et Ville », UMR 7011.
- MORICONI-EBRARD F., 1993 – *L'urbanisation dans le monde depuis 1950*. Économica : Paris, 372 p.
- PEATRIK A.-M., 2000 – *Le fait urbain dans le pays Gusii et l'ouest du Kenya*. Rapport de mission à l'IFR. Nairobi : Institut Français de Recherches en Afrique, novembre 2000, 8 p.
- PIERMAY J.-L., 1993 – *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*. L'Harmattan, Coll. villes et entreprises : Paris.
- Public sector driven urbanization In Tanzania. *African Urban Quarterly*, vol. 6, n° 3-4, août-nov. 1991, p. 252-256.
- RODRIGUEZ-TORRES Deyssi et GRIGNON François, 1995 – Aux sources politiques de la violence urbaine à Nairobi Kenya. Communication au colloque de l'*Ethnic studies Network*, organisé à Lö-Skolen Heksinger, Danemark du 11 au 14 juin 1995, 16 p.
- SAUTTER G., 1973a – Recherche en cours sur les villes d'Afrique noire : thèmes et problèmes. Point de vue d'un géographe. *Cahiers d'Études Africaines*, n° 51, p. 405-416.
- SAUTTER G. et MERCIER P., *dirs.*, 1973b – Villes africaines. *Cahiers d'Études Africaines*, n° 51.
- THERKILDSEN O., 1991 – Public sector driven urbanization in Tanzania. *African Urban Quarterly*, vol. 6, n° 3-4, p. 252-256.
- TWADDLE M., 1993 – *Kahungulu and the creation of Uganda*. James Currey : Londres, 310 p.
- VENNETIER P., 1985 – Réseaux de transport, flux de biens et urbanisation. *Travaux et Documents de Géographie Tropicale*, Talence, n° 53, 4^e trim., p. 213-231.