

LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LA CROISSANCE URBAINE DANS LES RELATIONS ENTRE VILLES

A. M. COTTEN

Maître-Assistante à l'Université, Paris-I

Lorsque l'on parle de relations entre villes dans un espace géographique, on évoque des situations types. Une ville principale, métropole envahissante, domine l'économie d'un pays, ce que les géographes anglophones ont décrit sous le terme d'« urban primacy » ou primauté d'une ville. Un réseau urbain organisé hiérarchiquement encadre une région ou un état. Ces schémas s'appliquent-ils aux modes d'urbanisation actuels d'Afrique noire et de Madagascar ? Les caractères variables de la croissance urbaine y ont pour conséquence une grande diversité de solutions selon les pays. On doit en effet tenir compte du passé et particulièrement du passé colonial récent (du xx^e siècle), de la position géographique et des conditions du développement économique (1).

Le caractère contemporain est un aspect essentiel de la mise en place des villes qui date pour l'ensemble du continent du xx^e siècle. Les formes d'urbanisation précoloniales étaient localisées dans des régions bien délimitées et l'urbanisation moderne est liée à la colonisation. « L'Afrique n'a été touchée par des formes modernes d'urbanisation que depuis 1930 » (2). On remarque de plus que dans de nombreux pays le « décollage » de l'urbanisation se situe après la deuxième guerre mondiale entre 1945 et 1950 et même vers 1955. C'est actuellement que se mettent en place des formes de relations entre villes et d'organisation nouvelle de l'espace. Plusieurs cas se présentent : prééminence d'une capitale dans un pays ou d'une métropole au delà des frontières d'un état, semis de villes moyennes dépendant d'une capitale, villes relativement indépendantes les unes par rapport aux autres. De telles situations sont instables et vulnérables car elles sont soumises aux aléas de l'économie ou de la politique.

Nous essaierons de préciser un certain nombre de problèmes communs aux pays africains et à Madagascar :

- l'importance d'une ville principale;
- le rôle des villes secondaires;
- la forme de l'armature urbaine : semis urbain, réseau urbain, réseau urbain hiérarchisé;
- l'extension spatiale d'une armature urbaine qui peut s'étendre à une partie d'un état, à un état ou à plusieurs pays limitrophes.

(1) Les travaux de recherche personnels auxquels il est fait allusion dans cet article ont été effectués dans le cadre de l'O.R.S.T.O.M., Centre de Petit-Bassam, Abidjan, CI.

(2) P. GEORGE, Communication au Colloque.

Dans ce but nous examinerons la mise en place des relations entre villes, les types de relations entre villes, les modes d'organisation de l'espace par les villes (3).

LES RELATIONS ENTRE VILLES

Les conditions de leur mise en place.

Le caractère contemporain de l'organisation du semis urbain en Afrique noire et à Madagascar ne doit pas faire oublier le poids du passé ne serait ce que pour souligner les bouleversements qui se sont produits.

La *trame urbaine historique* comprend les villes précoloniales et les villes de la première période coloniale (du *xvi^e* au *xix^e* siècle).

La localisation des cités précoloniales était discontinue. Elle correspondait à des unités politiques plus ou moins étendues comme les royaumes soudanais et sahéliens d'Afrique de l'Ouest ou les villes yorouba de l'actuel Nigéria. Entre ces zones peuplées et politiquement structurées s'étendaient des *no man's land*. L'urbanisation y était d'un type particulier. Il s'agissait d'une ville unique, capitale politique et économique d'un royaume ou plus souvent, dans la mouvance d'une capitale, d'une chaîne de villes, cités marchandes fondées pour assurer des relations commerciales entre des zones géographiques différentes (4).

A partir du *xvi^e* siècle des comptoirs coloniaux furent fondés sur les côtes d'Afrique, d'origine portugaise, hollandaise, anglaise et française sur les côtes occidentales, d'origine arabe sur la façade orientale. Parfois, des noyaux urbains furent créés autour de ces postes d'échange. Souvent, il s'agissait seulement de points de vente sans installation permanente des traitants. Ces factoreries étaient rarement en contact direct avec les royaumes de l'intérieur. Ils communiquaient par des pistes grâce auxquelles s'effectuaient les échanges (tissus, armes contre esclaves). Les liens étaient plus fréquents lorsque les royaumes étaient relativement proches de la côte (royaume d'Abomey par exemple). Ce premier tissu urbain a été profondément transformé au *xx^e* siècle. De nombreuses cités ont été détruites au cours des guerres locales ou coloniales, des ports, qui n'étaient souvent que des rades foraines ont été abandonnés au profit de nouveaux sites. Quelques villes ont été reprises dans la nouvelle trame urbaine. La politique de pénétration coloniale a joué un rôle sélectif en mettant en valeur quelques ports et quelques cités de l'intérieur du continent pour des raisons variables selon les régions.

Le début de la nouvelle période coloniale (fin du *xix^e*, début du *xx^e* siècle) est caractérisé par la création de nouvelles villes dont les fonctions alors rudimentaires étaient le reflet de l'économie de traite d'origine européenne. On ne saurait trop insister sur le rôle des ports (5) « La ville portuaire est d'une importance prépondérante en Afrique tropicale et a tendance à devenir un pôle non seulement pour les transports et l'urbanisation mais aussi pour la vie politique, économique et culturelle des zones desservies » (5).

M. Hoyle constate également que dans les pays côtiers la ville importante est toujours un port. C'est lui qui domine l'arrière-pays et les autres villes s'il en existe.

(3) Notre propos se fonde sur les renseignements partiels donnés pour quelques pays dans les communications au colloque. Nous sommes conscients des lacunes spatiales de cette information et avons donné une part, trop importante à notre gré à certains pays par rapport à d'autres. Nous espérons, dans des travaux ultérieurs, combler ce déséquilibre.

(4) C'est le cas des cités Mandé, créées entre la zone soudannienne (Djenné) et la forêt (Gallais, Le delta intérieur du Niger, t. II, p. 476). De nombreux cas sont également cités dans « The historian in tropical Africa », Londres, 1964.

(5) B. S. HOYLE, Communication au colloque.

La république malgache est à cet égard une exception notable puisque pour des raisons historiques Tananarive, située au centre de l'île, est la ville la plus importante et que le port de Tamatave est dans la dépendance de la capitale. On n'est donc pas étonné de voir se dessiner à partir des côtes d'Afrique des trames de villes dont le point de départ est un port et qui s'appuient sur un réseau de voies de communications.

Les transports ont en effet été organisés à partir de la côte pour pénétrer dans l'arrière-pays. La navigation fluviale n'a guère été utilisée étant donné les obstacles physiques rencontrés dans la remontée des cours d'eau. Les plus connus sont les rapides du Congo qui ont empêché l'utilisation du cours inférieur du fleuve. Le chemin de fer a été prioritaire pour la conquête de l'intérieur du continent. On a commencé la construction des voies ferrées dès le XIX^e siècle (Dakar - Saint-Louis, 1901). Le chemin de fer est une voie unique de pénétration à travers le pays mais on ne constitue pas de réseau ferré. Seules quelques lignes adventices accèdent à des points de production intéressants : mine, carrière. La mise en place de ces lignes a été lente et en Afrique occidentale du moins elles n'étaient terminées qu'à la veille de la deuxième guerre mondiale (6).

Le rôle du chemin de fer dans la création ou le développement d'une ville peut avoir plusieurs aspects. Le noyau urbain peut apparaître soit à un terminus de ligne, provisoire ou non (exemple Bouaké en Côte-d'Ivoire), soit à un carrefour avec des routes ou pistes. Dans les deux cas il y a rupture de charge pour les marchandises donc apparition d'un lieu d'échanges sous la forme de commerces et d'entrepôts qui sont un facteur d'urbanisation (Kinsangani, au Congo-Kinshasa s'est développé au point de rupture de charge entre le chemin de fer et le fleuve Congo). Mais le prolongement d'une voie ferrée ou la construction d'une nouvelle ligne peut amener des bouleversements : la construction du chemin de fer Thiès-Kayes en 1923 entraîna le déclin de Saint-Louis du Sénégal qu'il avait favorisé vingt-cinq ans auparavant.

L'influence de la voie ferrée sur l'évolution urbaine est actuellement remise en cause par l'importance prise depuis la dernière guerre mondiale par le réseau routier. La construction des routes a été longtemps retardée par des obstacles physiques (traversée des forêts denses, dégradation rapide des pistes en saison des pluies). Seul un réseau bitumé bien entretenu peut résister aux intempéries. Après 1945 des efforts importants ont été entrepris en ce domaine tant en pays anglophones que francophones. D'importants investissements y furent consacrés (fonds du FIDES dans le cadre de l'« Union française » par exemple). Cette transformation a été essentielle pour la croissance des villes : essor de nouveaux centres reliés directement à une capitale, création de villes aux carrefours de route ou aux points de rupture de charge. L'étude de la concurrence rail-route est donc devenue très importante dans certains pays. Elle a été décrite en 1956 en Côte-d'Ivoire par J. Tricart (7). Une étude récente (8) montre les effets de la construction de nouvelles routes sur l'évolution des villes dans une région limitée. Dans la Boucle du cacao, les produits de la région étaient évacués jusqu'en 1960 par chemin de fer à Dimbokro. L'ouverture de deux routes à l'Est et à l'Ouest de cette ville qui furent bitumées en 1963 ont retiré à Dimbokro sa fonction de centre exclusif de collecte de la région. De nouveaux centres, surtout dans la partie orientale (Ouélé, Daoukro, Bongouanou) (9) se sont développés et l'activité de Dimbokro stagne. Les autres conséquences de l'ouverture de routes bitumées et de pistes praticables toute l'année ont été l'ouverture de régions jusque là isolées, une grande souplesse dans les échanges (ce qui permet de supprimer des intermédiaires) et l'accélération des relations d'un point à un autre, en particulier de la zone de production vers le port d'exportation.

(6) S. REICHMAN, communication au colloque.

(7) J. TRICART, *Etude géographique des transports en Côte d'Ivoire*. Documentation Française 1963 (résultats d'une enquête de 1954-55).

(8) C. BENVENISTE, *Etude régionale des circuits de transport dans la boucle du cacao*. O.R.S.T.O.M., Centre de Petit-Bassam, Côte d'Ivoire, ronéo, 257 pages.

(9) Se reporter à la carte des centres urbains de Côte-d'Ivoire, A.-M. Cotten, communication au colloque.

Les *fluctuations de la politique* expliquent aussi la croissance urbaine. Le choix des capitales est sauf exception hérité de la période coloniale. Depuis l'indépendance, l'organisation administrative de chaque état et la politique des investissements urbains ont valorisé certaines villes. Trois séries de facteurs influent donc sur l'établissement des relations entre villes : l'histoire récente, l'établissement de voies de communications et les impératifs politiques.

LES TYPES DE RELATIONS ENTRE VILLES

La mise en place de la trame urbaine présente en Afrique et à Madagascar des caractères particuliers qui sont la jeunesse et la précarité. Quels sont les types de rapports et le contenu des échanges entre ville ? Nous prenons comme hypothèse qu'il existe dans un espace donné, en principe les limites d'un état, un semis de villes dominées par un ou deux centres plus importants. Nous examinerons, en troisième partie les limites de cette hypothèse. On a remarqué, dans l'étude de la croissance urbaine que l'urbanisation en Afrique correspondait au développement parallèle des grands centres et des villes secondaires, petites et moyennes, dont la taille peut varier selon les pays.

Les échanges entre villes dépendent de deux facteurs principaux :

- le niveau de développement économique de la région considérée;
- les activités des villes.

Les composantes de ces échanges sont principalement les flux commerciaux et les déplacements de personnes. Ils sont également conditionnés par le partage des responsabilités entre les villes.

Les flux de marchandises de ville à ville.

Le volume des marchandises transportées est subordonné à l'infrastructure des voies de communications. Nous avons déjà montré leur rôle dans la création des villes. Selon les pays, le chemin de fer est encore le mode de transport privilégié (et les flux de marchandises sont relativement faciles à comptabiliser) ou bien la route l'emporte. Dans ce cas les comptages présentent de grandes difficultés en particulier pour estimer le tonnage d'une ville à l'autre car les enquêtes fournissent généralement des chiffres globaux.

Dans les économies des pays africains et malgache, les flux de marchandises se situent à deux niveaux. A l'échelle d'un pays, ils sont d'un type simple. A la « descente », les produits d'une agriculture spéculative sont évacués vers le port d'exportation. A la « montée », les marchandises importées de consommation courante sont distribuées dans les villes et par leur intermédiaire dans les campagnes.

A l'échelle d'une région, la question se pose de savoir s'il y a relation directe entre la campagne et une ville principale ou si certains petits centres urbains jouent le rôle de relais. Existe-t-il des rapports de type hiérarchique entre villes ? Quel est le rôle exercé dans l'organisation de ces flux par une ville secondaire par rapport à une ville principale ? Pour répondre à ces questions, il faut examiner les deux types de flux.

L'évacuation des produits.

On constate que le transport de certains produits pondéreux reste étranger aux villes. Les marchandises (minerai, bois) sont directement évacuées du lieu de production vers un port

sans incidence sur les villes traversées. Les moyens de communication utilisés sont choisis pour une plus grande économie financière et un gain de temps : voie d'eau, voie ferrée ou route. C'est ainsi que le minerai de fer libérien ou sierra léonais est transporté par fer jusqu'au port d'exportation.

Les cultures dites industrielles sont par définition destinées à l'exportation. Le mode de collecte, le contrôle de la qualité, le conditionnement varie selon les produits : arachide, banane, café, cacao, riz. Ces opérations nécessitent en général une halte dans un centre local. Dans celui-ci apparaissent un équipement commercial, des magasins, des entrepôts. Pour répondre à ce besoin, les compagnies commerciales européennes avaient placé, à l'époque coloniale, une infrastructure d'agences, les « factoreries » aux points stratégiques (gares, carrefours, débarcadères). Si l'on développe l'exemple de Dimbokro en Côte-d'Ivoire, déjà cité, on s'aperçoit que cette ville a conservé un contrôle administratif sur les opérations de commercialisation bien que le trafic lui échappe en grande partie.

Sur le plan régional, certaines petites villes peuvent servir de relais entre la campagne et une plus grande ville. Ce sont des centres de collecte de matériaux de première nécessité (bois) et de produits vivriers destinés à la consommation urbaine (igname, banane-plantain, manioc, riz...) On trouve cette situation dans des zones relativement denses dominées par une grande ville (région proche de Brazzaville, ou de Kinshasa, zone forestière du Ghana) (10).

La distribution des produits manufacturés.

Elle est fondée sur plusieurs circuits de distribution qui se superposent :

- un circuit africain entre les mains d'un groupe ethnique industriel : dioula, haoussa, bamiléké. Il se rattache souvent à une tradition précoloniale;
- un circuit étranger de type « artisanal » : libanais, libano-syriens, grecs ou asiatiques;
- un circuit étranger, d'origine européenne, dominé par de grandes sociétés commerciales.

Ce dernier est le seul que l'on puisse utiliser directement dans l'analyse d'une structuration des rapports entre villes. Les deux premiers sont en effet fondés sur une organisation de type familial dont le mode d'organisation ne peut être schématisé.

On peut analyser dans le cadre de la Côte-d'Ivoire l'évolution de quelques sociétés commerciales. La C.F.C.I. (Compagnie française de Côte-d'Ivoire) a conservé une structure qui juxtapose le commerce de traite et le commerce de distribution et possède des intermédiaires et des entrepôts dans chaque ville importante de la zone forestière. Il existe donc un relais matériel effectif entre la capitale et la campagne. Au contraire la S.C.O.A. (Société commerciale de l'Ouest africain) a transformé sa politique. Elle a multiplié les points de vente au détail, les magasins « chaîne-avion » reliés directement à Abidjan (l'approvisionnement de chaque magasin se fait une fois par semaine par un camion venant de la capitale). Les villes intermédiaires ne sont que le siège des inspections administratives qui contrôlent d'ailleurs les activités des succursales de manière très stricte.

Nous ne pouvons ici évaluer et *a fortiori* comparer la masse globale des échanges d'un point à l'autre d'un pays. Les sources sont trop incomplètes et fragmentaires, les comptages soumis à trop d'aléas pour se fonder sur un plan général sur des comptages chiffrés.

Les circuits commerciaux en Afrique et à Madagascar ont donc sur les relations entre villes les conséquences suivantes :

- une ville principale, capitale d'un pays et souvent un port organise et draine l'ensemble de l'activité commerciale d'un pays;

(10) Dans la région de Bouaké (Côte d'Ivoire), les travaux des économistes de l'O.R.S.T.O.M. ont montré le rôle des petites villes. Cependant on note aussi que l'amélioration des routes incite les intermédiaires à se rendre directement à Abidjan.

- des villes-relais, villes moyennes, bénéficient d'une infrastructure relativement ancienne et servent d'intermédiaires entre la grande ville et les petites villes ou la campagne;
- de petites villes sont l'aboutissement du réseau.

La croissance des villes n'entraîne pas nécessairement une complexité plus grande du réseau des relations commerciales.

Les migrations.

Si l'on étudie le rôle des villes petites et moyennes dans les mouvements migratoires on constate qu'il n'y a pas de schéma simple du cheminement du migrant de la campagne à la ville.

Les difficultés du dénombrement.

La puissance attractive des petites villes devrait pouvoir être mesurée par le comptage de la population « de passage ». Le démographe et le géographe savent que même lors d'un recensement exhaustif dans une ville une grande partie des « visiteurs » échappe à l'enquête. Cette population est par définition instable. Pour la dénombrer, il faudrait un mode de passages successifs ou d'observation continue difficile à mettre en place. Dans une population urbaine on peut actuellement connaître dans les meilleures conditions le nombre d'habitants nés à l'extérieur de la ville, leur date d'arrivée, mais non le nombre de ceux qui y ont fait halte et pour lesquels la ville a été un relais (11). En effet, la croissance numérique des villes ne correspond pas à l'établissement définitif d'une population de migrants mais à un rapport entre des arrivées et des départs.

Les méthodes d'approche indirectes.

Il s'agit alors de rechercher les éléments qui constituent un pouvoir d'attraction sur les paysans de la campagne environnante ou de régions plus lointaines. La puissance des capitales et métropoles est bien connue en ce domaine. Celle des villes moyennes peut être circonscrite approximativement en soulignant les éléments les plus attractifs : l'école (au niveau des classes terminales de l'enseignement primaire et au niveau de l'enseignement secondaire), l'hôpital (12), les services administratifs et de manière plus confuse la fascination d'un mode de vie urbain. D'autre part un facteur économique d'importance entre en jeu. Dans les petites villes, les migrants trouvent rarement un emploi stable qui les fixe en ce lieu. Ils sont donc attirés vers la grande ville (13).

La croissance numérique de la petite ville ou de la ville moyenne n'est pas une expression de son dynamisme économique. Elle est souvent stérilisée par l'attraction de la grande ville. Elle n'est pas toujours une étape ni un relais vers la grande ville et par conséquent elle n'est pas un frein pour le développement des grands centres.

La répartition du pouvoir de commandement.

La croissance numérique des villes entraîne-t-elle la division des niveaux de responsabilités ? On pourrait le supposer puisqu'elle est en partie l'expression d'une croissance et d'une

(11) La méthode de la biographie rétrospective (Ph. HAERINGER, *Cahiers O.R.S.T.O.M.*, 1968), permet de préciser le cheminement des individus mais n'apporte pas de renseignements quantitatifs.

(12) Cf. J. CHAMPAUD, communication au colloque, J. CHEVASSU, idem.

(13) Cf. J. TISSANDIER, communication au colloque (au sujet de Nanga-Eboko).

complexité de la vie économique. Dans cette perspective, nous analysons deux types de relations interurbaines où apparaissent des niveaux de décision significatifs.

Le domaine administratif.

Depuis l'accession des différents états à l'indépendance, le schéma administratif hérité de la période coloniale a été parfois maintenu, parfois étoffé, parfois réorganisé après des périodes de troubles. L'emprise administrative est forte dans les nouveaux états et elle est jumelée avec l'organisation du pouvoir politique (14). A quoi correspond cette hiérarchie administrative ? Les centres de décision, dans des états en formation, se situent dans la capitale ou dans les capitales des états fédérés. Cependant certaines villes secondaires regroupent de nombreux services qui à l'échelon du département, de la région, sont des relais effectifs entre la capitale, les petites villes et les campagnes.

Le domaine économique.

Depuis dix ans, il y a eu en Afrique et à Madagascar une augmentation considérable de la masse des échanges et transformation de la nature même de ces échanges. L'usage des télécommunications devient courant tant pour l'utilisation du téléphone que pour l'envoi des mandats. L'étude d'un réseau bancaire aurait également permis de saisir de manière plus précise le poids d'un centre urbain. Mais l'on constate que ces modes d'échange sont en grande partie au service des courants modernes d'échange. L'exemple du commerce de distribution en Côte-d'Ivoire peut donc être un révélateur de ce problème.

Or, les grandes maisons de commerce développent dans la capitale leurs centres de décision en utilisant au maximum les nouveaux modes de relations : la rapidité des relations routières, la fréquence des liaisons aériennes intérieures entre villes, les relations radio-téléphoniques.

Il y a donc croissance du volume des échanges, des flux de marchandises et de personnes, à la fois cause et conséquence du développement urbain. Malgré cette croissance numérique la hiérarchisation des fonctions est lente. Les mécanismes de décision sont concentrés dans les capitales et dans un petit nombre de villes intermédiaires, de taille indifférente, dont la position varie selon les conditions de développement économique des pays.

LES MODES D'ORGANISATION URBAINE DE L'ESPACE

Etant donné le rythme de la croissance urbaine et l'établissement de rapports plus complexes entre les villes, on peut se demander selon quels schémas se dessine une armature urbaine dans un espace géographique.

Sur le plan méthodologique, il faut éviter de rechercher de manière systématique des situations analogues à celles qui ont été décrites dans les pays occidentaux. Aussi présentons-nous dans un premier temps les aspects actuels de l'organisation urbaine en Afrique.

(14) J. MARGUERAT, communication au colloque; A.-M. COTTEN, Atlas de Côte-d'Ivoire, planche D, IV b, les villes, le secteur tertiaire.

Place et rôle d'une ville unique dans un espace national.

La notion de la primauté d'une ville principale « urban primacy » a été développée au colloque par J. I. Clarke. En Afrique noire et à Madagascar les caractères de ce phénomène sont, rappelons-le, les suivants :

- la ville unique est généralement la capitale et pour les pays côtiers un port;
- certaines circonstances expliquent sa domination sur un espace donné : la faiblesse d'anciennes traditions urbaines, le bas niveau relatif de l'urbanisation, comparé à d'autres continents, la fragmentation politique du continent et le poids de l'héritage colonial. Ces villes sont l'expression d'une économie de type occidental qui s'est implantée aux marges d'un continent et elles ont établi un contact avec un monde dont l'histoire était différente. Cette situation explique les distorsions qui existent entre la ville principale et la deuxième ville ou les villes secondaires (cf. Clarke). Aucun pays n'atteint les cas de macrocéphalie de l'Amérique Latine mais la croissance d'Abidjan, Accra, Dakar, Luanda ou Tananarive est extrêmement rapide.

« Il est ainsi établi que la croissance urbaine favorise en premier lieu la ville qui a bénéficié d'une situation privilégiée au cours des cinquante dernières années ».

La deuxième ville.

Dans de nombreux pays une deuxième ville dont le rapport en taille avec la ville principale varie joue un rôle non négligeable. Elle peut bénéficier du dédoublement d'une fonction politique (dans un état fédéral comme le Cameroun), de la répartition de fonctions différentes entre deux villes. C'est le cas de Douala et Yaoundé au Cameroun oriental, de Brazzaville et Pointe Noire au Congo-Brazzaville. Dans certains pays où l'espace géographique est organisé de façon homogène la deuxième ville joue un rôle de relais économique. C'est les cas de Bouaké en Côte-d'Ivoire, de Koumassi au Ghana qui sont des étapes indispensables à l'entrée des pays de savanes.

La mise en place d'un réseau urbain ?

Quelques études ont abordé cette question en Afrique noire et à Madagascar. Les travaux en cours permettent de dégager un certain nombre de réflexions qu'un exemple précis illustrera. Nous avons proposé pour la Côte-d'Ivoire une hiérarchie des centres urbains fondés sur leur niveau d'équipement (15). Nous avons ainsi déterminé des classes de villes. Huit d'entre elles jouent le rôle de centres régionaux et les autres villes sont considérées comme des centres locaux qui représentent, quelle que soit leur taille, la première étape d'urbanisation par rapport à la campagne. Une vingtaine ne sont en réalité que de gros bourgs. Mais cette hiérarchie descriptive ne tient pas compte des types de rapports entre villes qui correspondent à trois schémas :

- Abidjan - Bouaké, centres régionaux et locaux;
- Abidjan, centres régionaux, centres locaux;
- Abidjan, centres locaux.

Le réseau urbain ne correspond donc pas à un système de dépendance qui tiendrait compte des différents niveaux d'équipement mais est fondé sur un système d'échanges plus complexes qui met en cause la notion de réseau urbain. On a affaire à un semis urbain où un certain nombre de villes moyennes, en particulier Bouaké ont une fonction de relais entre la métropole et les petites villes ou la campagne.

(15) Atlas de Côte d'Ivoire, planche D, IV b, les villes, le secteur tertiaire.

La décadence des centres secondaires.

J. Marguerat, dans sa communication sur le Cameroun, remarque qu'il est difficile en pays africain de considérer une situation donnée de manière statique. Il constate la décadence de petits centres, conséquence de la croissance de Douala et Yaoundé et de la concentration des activités. On pourrait de la même manière signaler dans le bas-Dahomey la chute des villes anciennes et même de Porto-Novo, encore capitale, au profit de Cotonou. L'activité des villes secondaires est sujette à des variations dans le temps.

Un semis de grandes villes.

L'exemple du Nigeria introduit une variante importante dans un schéma relativement simple (16). Dans le cadre de l'état fédéral, il existe trois groupements de villes importantes : les villes du pays yoruba, les villes du Nord autour de Kano, les villes du pays ibo. Ces villes ont un passé précolonial mais leurs activités se sont adaptées aux transformations de l'économie. On peut se demander dans quelle mesure les principales villes, Lagos et Ibadan ne concentrent pas les organes de direction en particulier sur le plan économique. Quel est par exemple l'avenir d'Abéokuta en pays yoruba ? (16).

Ce dernier exemple amène à envisager les rapports du semis urbain avec un espace géographique.

Problèmes posés par les rapports entre le semis urbain et l'espace.

Comment se situent un semis urbain et l'ébauche d'un réseau urbain dans l'espace ? Nous avons raisonné dans le cadre des états mais on ne peut limiter les aires d'attraction des villes ou les rapports entre villes aux frontières nationales. Le réseau de villes qui se met en place en Afrique noire et à Madagascar présente plusieurs types de rapports avec l'espace qui l'entourne.

Le semis urbain est *discontinu*. Il s'organise à partir de pôles économiques et politiques. Dans un pays, il peut y avoir des régions qui ne sont que très faiblement attirées par les grands centres. Ce sont des zones où l'agriculture spéculative ne s'est pas implantée, en savane particulièrement, ou bien des zones vides d'hommes. Parfois de petits centres y exercent un pouvoir d'attraction quasi indépendant, à Madagascar par exemple.

Le semis urbain peut prendre une *forme linéaire* (de Pointe-Noire à Brazzaville au Congo Brazzaville) ou une *forme maillée* plus ou moins lâche qui n'implique pas nécessairement une hiérarchie. De plus on peut rencontrer dans un même état plusieurs réseaux régionaux (au Nigeria, au Congo-Kinshasa).

Quelques capitales jouent le rôle de *métropoles supra-nationales*. Leur zone d'influence s'étend au-delà de leur cadre territorial et les villes d'états voisins sont sous leur dépendance économique. Il s'agit par exemple de Dakar et Abidjan pour l'Afrique occidentale.

Enfin les *situations actuelles sont particulièrement instables* étant donné les aléas de la politique et du développement économique. M. A. Seck a montré les raisons de la décadence

(16) C. CAMARA, communication au colloque; A. L. MABOGUNJE, Urbanization in Nigeria, Un. of London Press, 1968.

des villes sénégalaises : Saint-Louis puis Rufisque et Thiès. En Côte-d'Ivoire on peut aussi supposer que la création du port de San Pedro dans l'Ouest du pays détournera d'Abidjan la partie occidentale du pays.

Ce ne sont que des exemples. La géographie des « réseaux urbains » en Afrique et à Madagascar est actuellement très sensible aux variations politiques et aux modes de développement économique.

En conclusion on peut mettre en valeur quelques traits généraux concernant les relations entre villes :

- il y a distorsion entre la croissance démographique et la mise en place d'une organisation de l'espace par les villes;
- le développement des villes moyennes ne correspond pas toujours à une croissance de leur niveau fonctionnel;
- on constate le rôle de plus en plus important des grandes villes. Cette situation en Afrique noire et à Madagascar est peut-être adaptée aux conditions actuelles sans que l'on puisse écarter le danger de macrocéphalie;
- c'est un phénomène en constante évolution, très variable selon les pays. Nous sommes conscients de n'avoir évoqué que quelques cas en dégageant imparfaitement les traits généraux de ce problème.

DISCUSSION

M. Manshard. — In connection with the interesting contribution of M^{lle} COTTEN, I should again like to draw your attention to the "center-place theory" as developed by Christaller and other geographers some twenty-five years ago. The urban network in the Ivory Coast, as well as similar patterns in the corresponding forest and savannah belts of neighbouring Ghana where the physical and biotic bases for urban settlements are fairly uniform, appear quite similar to each other.

In this respect a kind of varied centre-place theory adopted to African conditions may be a valuable conceptual tool.

Perhaps it is not necessary to go as far in quantification as some of our American colleagues, but we should not overlook the possibilities of these new techniques of "Regional Science", which have already been successfully applied in parts of Africa. I refer particularly to work done in Kenya, Tanzania and Uganda by Mascarhanas, Vorlaeuffer, Waller and others.

M. Kamian. — Je voudrais tout d'abord féliciter M^{lle} COTTEN pour son exposé très substantiel, je pense néanmoins qu'elle aurait pu faire intervenir un certain nombre de facteurs géographiques qui lui auraient permis d'introduire des nuances régionales, notamment le climat qui est le facteur géographique majeur de cette partie du continent africain — nous parlons des villes de l'Afrique tropicale —, et qui intervient pour différencier des zones d'activités régionales en milieu rural, conditionne l'établissement des voies de communication; le relief qui permet de distinguer une Afrique Orientale, une Afrique Centrale et une Afrique Occidentale, et le cas du Nigéria; les groupes humains et les civilisations dont ils sont les supports. On peut regretter que dans cet exposé comme dans d'autres exposés qui ont été faits au cours de ce colloque, on n'ait pas assez mis l'accent sur les facteurs géographiques et dégagé les aspects régionaux des problèmes.

M. Mitchell — M^{lle} COTTEN has mentioned the pre-European city. I would like to mention the work of Michael Mohilla who finds himself a somewhat isolated Africanist in Vienna. He has drawn attention to the contrasting evolution of urban entities and their related territories in the west and the east respectively of Afrique Occidentale. The western empires tended to expand from a single twin-city capital to cover vast areas.

When the state collapsed the capital might disappear (the capital of Ghana for example). In the east however, expansion took the form less of the extension of a single cell, but of the duplication of cells, dependent states each with its controlling city. When the empire collapsed many of the states were able to survive.

Is there have an explanation of the abundance of indigenous cities in the east (mainly Nigeria - both Yoruba and the north —) and their relative rarity in the west. Herr Mohilla believes this to be linked historically with primary contacts across the Sahara of the west with the pre-Arab Maghreb which he labels for identification purposes as Punic influence and contacts of the eastern portions of West Africa with the Hellenistic civilizations of the eastern Mediterranean basin. Perhaps this is a problem basically for the historian. But since the gross asymmetry of pre-European urbanization in West Africa is still a current phenomenon. I wonder if anyone in the Colloquium can comment on the idea?

M. Rochefort. — D'après la carte projetée, on remarque que les trois types de villes au-dessous de Bouaké, définies par trois niveaux d'équipement existent dans la plupart des zones de Côte d'Ivoire, certes en nombre très différent selon ces zones. Toutes ces villes ont des relations directes avec Abidjan, mais n'ont-elles pas aussi des rapports hiérarchiques entre elles? Les habitants des plus petites, en fonction de leur possibilités, besoins et habitudes de consommation ont-ils recours aux équipements de la ville plus proche, mieux équipée, ou vont-ils dans tous les cas à Abidjan?

M. Clarke. — I have enjoyed the address of M^{lle} COTTEN who has painted a broad and interesting canvas of inter-urban relations, and I would merely like to suggest that there is now a large amount of work done by numerous anglophone geographers on these relations from the quantitative point of view and also from the points of view of central place theory and model building. I am thinking in particular of the work of Taafe, Gould, Grove and others in Ghana, of Mabogunje, Smith and Eighmy in Nigeria, O'Connor in Uganda, David Siddle in Zambia, Milton Harvey and Peter Mitchell in Sierra Leone, and the Bureau of Land Use and Resource Assessment in Dar es Salaam, Denis Fair in South Africa and so on. These and others have to analyse urban networks, nodes and inter-urban flows to see what sort of common patterns involve in countries of tropical Africa which have been so affected by colonial impact. These studies in the broad field of locational analysis are attempts to comprehend general patterns rather than unique cases, but they are very important to our understanding of African city patterns and deserve mention.

M. Gibbal. — Deux remarques :

1) La compétition géographique entre villes, relatives au système de communication, fort clairement et pertinemment exposé dans la communication de M^{lle} Cotten se prolonge me semble-t-il par une compétition sociale entre les nouveaux groupes bourgeois issus de la population de ces villes.

2) L'organisation traditionnelle de la famille Malinké a certes permis le développement économique et donc urbain des localités habitées par ces marchands, cette organisation n'est-elle pas maintenant un obstacle à ce développement économique et urbain?

M. Bataillon. — Si l'on veut établir des comparaisons entre Afrique tropicale et Amérique latine du point de vue de la hiérarchie des villes, on constate deux éléments plus favorables au développement de villes moyennes en Amérique latine : d'une part les unités nationales y sont plus grandes, parfois très grandes et parfois dépourvues de centre unique au départ de l'indépendance (exemple : Brésil); d'autre part les établissements urbains nombreux de l'époque coloniale ont joui d'autonomie d'organisation pendant la longue époque des transports muletiers. Malgré ces éléments favorables, les villes moyennes ont-elles réellement en Amérique latine une fonction d'intermédiaire, de relais? Oui en ce qui concerne l'activité administrative évidemment; mais du point de vue économique les villes moyennes ont souvent une fonction nationale (industrie de biens de consommation) accolée à une fonction locale (drainage direct et fourniture directe dans le commerce avec les campagnes, sans que la fonction d'intermédiaire soit très active (relais de commerce de gros) et sans que l'animation régionale soit notable (rares investissements depuis la ville moyenne vers la petite ville, sauf si celle-ci devient banlieue de celle-là).

M. Denis. — A titre de complément d'information, on voudrait citer deux types de situation non évoquées jusqu'à présent. Dans un pays où les traditions urbaines étaient anciennes, l'Ethiopie, à la phase du grand rassemblement impérial et de la grande expansion a correspondu une phase de mise en veilleuse de la vie urbaine et même la disparition de toute capitale fixe. Entre 1830 et 1876, l'Ethiopie a vu sa capitale transférée en dix sites différents. La capitale n'a retrouvé un rôle progressivement prépondérant qu'à partir de la période para-coloniale, rôle vivement renforcé durant la brève période d'occupation italienne.

Un autre type de situation, tout aussi paradoxal, est celui du Rwanda. Royaume fortement structuré et rigoureusement hiérarchisé, le Rwanda pré-colonial n'a jamais engendré la moindre ville. Le régime colonial allemand ni la tutelle belge, n'ont pas en trois-quarts de siècle, modifié cet état de choses, la présence de quelques postes administratifs restant marginale et étrangère.

M. Amaral. — Je me permets de rappeler que la première ville de fondation européenne en Afrique au Sud du Sahara, a été Ribeira Grande créée par les Portugais en 1466, au Sud-Ouest de l'île de Santiago dans l'archipel du Cap-Vert, et que la seconde a été Luanda établie en 1576 sur le littoral angolais.

En ce qui concerne la répartition des voies ferrées, l'Angola possède depuis longtemps trois grandes lignes de pénétration (dont une internationale) et une petite ligne littorale qui va de Porto Amboim, sur la côte, jusqu'à Gabela, sur le plateau.

A l'idée que les routes provoquent inmanquablement le développement des centres urbains qu'elles desservent on peut opposer un certain nombre d'exemples. C'est ainsi qu'en Angola la petite ville de Gabela, située au centre d'une région productrice de café, voit décroître son importance depuis qu'une bonne route goudronnée la relie à Luanda. Les producteurs préfèrent envoyer leur café directement vers la capitale; les habitants les plus riches se rendent à Luanda pour faire leurs achats, etc., la route ayant rendu les relations commodes et rapides.

Selon quels principes a été conçue votre carte des villes de Côte-d'Ivoire et de leurs relations? Quels sont les facteurs de hiérarchisation retenus? Comment les limites régionales ont-elles été définies?

M. Marguerat. — Autre élément de fragilité des villes africaines (non-traditionnelles): *personne n'a intérêt à les défendre*. Si, en France, par exemple, un projet d'aménagement désavantage une ville (Nancy...), cela provoque de graves remous. La ville africaine, fruit d'une économie de cueillette extravertie — dont elle amplifie les tendances —, est commandée par des gens qui n'ont cure de son avenir: commerçants étrangers (d'un autre continent ou d'une autre ethnie), qui s'en vont si les affaires cessent d'être fructueuses et fonctionnaires qui sont régulièrement mutés au bout de quelques années.

M. Wilmet. — La très riche communication de M^{lle} COTTEN m'incite à poser le problème méthodologique suivant, qui me paraît fondamental dans une étude prospective de régionalisation africaine:

— l'observation de la carte du «réseau» urbain de Côte-d'Ivoire met en évidence la coexistence de deux types d'organisation urbaine: les villes chargées de certains services modernes et des villes «régionales» traditionnelles. Est-il possible par un compromis méthodologique d'intégrer ces deux structures de réseau urbain? En effet, l'approche méthodologique est assez différente dans les deux cas.

M. Lottin. — Il est difficile dans le cas de la Côte-d'Ivoire de parler de court-circuit par Abidjan, des petits centres au détriment des Centres moyens, dans la mesure où la Capitale est côtière, excentrique au pays, et que le mouvement naturel en quelque sorte se fait *forcément* vers la Côte, *donc aussi* vers Abidjan.

Il serait intéressant d'étudier ce problème dans un état où la Capitale serait plus centrale (situation non portuaire en savane par ex.). Ce problème est donc d'abord *géographique*.

M. Hoyle. — I should like to underline the various references which M^{lle} COTTEN has made to the role of ports in urban development in tropical Africa, and to emphasise particularly the preponderant importance of the *cityport* as a major focus of urbanization and transportation and also of the political, economic and cultural life of the areas concerned. With few exceptions, the most important city in every coastal African state is a seaport, a multifunctional settlement frequently of rapidly increasing size. Some of the relationships between port development and urban growth are explored in my own paper, but I should like to emphasize the dichotomy that exists within the cityport which fulfils this dual role. Physical site conditions which favoured port development are often not propitious for urban growth, and economic factors influencing seaborne trade are generally of a different order from those affecting urbanization.

Nevertheless I would argue that in the interests of long-term development the *cityport* should be considered as a whole and not sector by sector. In technical terms the expansion of port facilities affects the traffic flows through the urban area and may require modification of the urbantransport systems. Socially, the provision of housing and other amenities for port employees is an essential element in the urban infrastructure. In terms of industry, the pattern of urban industrial growth is basically related in the *cityport* to the structure and volume of port traffic. Yet in many of the seaports of tropical Africa there is a lack of close constitutional association between the local urban authorities and the port authorities. Whilst formal administrative integration may be undesirable or unnecessary, there nevertheless exists a need for closer association between town planners and port authorities working together towards complementary aims.

M^{lle} Cotten. — Je pense qu'il est possible de regrouper certaines des interventions pour leur donner une réponse commune. M. Kamian souhaite qu'on insiste sur les facteurs de géographie physique; certains d'entre eux ont été évoqués (rôle de la côte, des obstacles à franchir par les voies de communication), et en ce qui concerne les rapports entre villes, ce sont des éléments importants. Les rapports des groupes ethniques avec

les agglomérations urbaines sont complexes; il était difficile d'en parler longuement ici, car ils posent le problème de la structure interne de la ville, qui n'était pas mon propos. En ce qui concerne les considérations d'ordre historique, je n'ai fait qu'en effleurer quelques-unes, par manque de temps pour brosser un tableau plus complet. Je remercie ceux qui ont apporté des précisions en ce qui concerne le Nigéria; il est certain que la situation précoloniale conditionne, dans plusieurs pays (Nigéria, Ethiopie), la situation contemporaine.

Question plus délicate: la répartition des villes en trois types dans la carte projetée. Cette répartition mérite d'être précisée. Il semble bien, en Côte-d'Ivoire, que le niveau d'équipement de 8 villes, et l'utilisation de cet équipement par les gens de la campagne environnante, et par les habitants des plus petites villes, soient assez poussés. Ces dernières villes correspondent à un niveau d'équipement nettement moins élevé, de type administratif, souvent hérité de la période coloniale (ancien chef-lieu de « Cercles »): par exemple un Collège d'Enseignement Général et un Hôpital. Les autres agglomérations sont des centres urbains élémentaires. Des rapports s'établissent entre tous ces centres, et on peut parler d'une ébauche de hiérarchisation.

Les travaux que nous menons n'ignorent en aucune façon ceux des géographes de langues anglo-saxonnes; cependant, nous ne voulons pas nous enfermer dans des schémas trop rigides, car nous ne sommes pas certains que ces schémas s'appliquent à la réalité africaine. Il serait très intéressant de collaborer avec des chercheurs d'autres nationalités, afin d'éclaircir ce point. D'ailleurs le livre de Grove et Huszar, évoqué par M. Harrison Church, m'a été très précieux, et je m'en suis inspiré pour la préparation de mes cartes.

A propos de la question soulevée par M. Bataillon, il faut avoir présente à l'esprit la différence de dimensions en Amérique Latine et Afrique lorsque nous nous efforçons d'établir des comparaisons. Abidjan est une ville de 500 000 habitants dans un pays qui en compte 4 000 000. Par rapport au Brésil... Le problème de la région sera sans doute débattu après l'exposé de M. Nicolai; c'est pourquoi je ne l'aborde pas. Enfin, je pense que l'opinion de M. Marguerat mérite d'être discutée. Il est certain qu'au stade actuel, nombre de villes sont « fragiles », je l'ai dit. Mais elles ont acquis un dynamisme interne qui doit leur permettre de survivre à des événements divers; c'est ainsi que pour nombre d'entre elles, l'équipement de type colonial a pu être ré-utilisé dans une autre perspective dans le contexte actuel de l'indépendance. Quand au problème méthodologique soulevé par M. Wilmet, j'avoue n'avoir pas, pour l'instant, de solution à apporter.

COLLOQUES INTERNATIONAUX
DU
CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Sciences Humaines

LA CROISSANCE URBAINE
EN AFRIQUE NOIRE
ET A MADAGASCAR

TALENCE
29 septembre - 2 octobre 1970

EXTRAIT

ÉDITIONS DU CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
15, quai Anatole-France - Paris-VII
1972

-4 OCT. 1972
O. R. S. T. O. M.
Collection de Références

n° 5647

COTTEN (A.H.)