

Le déclin de la ville négro-africaine

The Decline of the Negro-African City

El ocaso de la ciudad negro-africana

Lelo Nzuzi

Numéro 17 (57), printemps 1987

Survivances et modèles de développement

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1034370ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1034370ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Lien social et Politiques

ISSN

0707-9699 (imprimé)

2369-6400 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Nzuzi, L. (1987). Le déclin de la ville négro-africaine. *International Review of Community Development / Revue internationale d'action communautaire*, (17), 81-94. <https://doi.org/10.7202/1034370ar>

Résumé de l'article

Cet article porte sur la ville négro-africaine et sur les deux époques de son mode de production, soit la période qui précède la « balkanisation » et celle qui la suit. Cette réflexion mène à un examen de quelques pratiques urbanistiques se rapportant à l'armature urbaine, au modèle de structuration régionale depuis les ressources agricoles, et à l'urbanisation intensive. L'auteur constate que toutes ces pratiques, transposées consciemment ou non sur le sol négro-africain, sont devenues désuètes après les indépendances, car elles se butent aux réalités locales. Une brève conclusion permet de dégager un certain nombre de questions sur les pratiques urbanistiques postcoloniales. En vue d'éviter de nouvelles erreurs de conception, il est suggéré de repenser une nouvelle ville authentiquement négro-africaine qui pourrait s'appeler Afrikaville, car le décalage entre les modèles proposés et les forces en présence subsiste encore aujourd'hui.

Le déclin de la ville négro-africaine

L. Nzuzi

Cette étude est née de questionnements portant sur la recherche dans le domaine de l'urbanisme négro-africain. Elle part du constat que la plupart des pratiques urbanistiques nées dans et pour les pays industrialisés ne s'appliquent pas lorsqu'il s'agit des pays sous-développés nouvellement indépendants. Cela s'explique par le fait que cet urbanisme exogène n'a pas situé à sa juste place le rôle des spécificités endogènes dans certains cas, et dans d'autres cas est victime des réalités locales.

La réflexion peut paraître ambiguë, mais cette préoccupation se fonde sur notre expérience du terrain, qui nous a amené à repenser l'urbanisation négro-africaine dans le cadre de nos recherches doctorales¹. De plus, les projets d'urbanisme en Afrique noire sont notoires, encore actuellement, pour leur caractère disparate.

La littérature distingue deux phases dans la production de la ville négro-africaine : celle qui précède la « balkanisation », avant la grande période coloniale de la fin du 19^e siècle ; celle qui suit la balkanisation, telle qu'elle fut imposée de l'extérieur². Cette implantation de la ville coloniale, conçue sur la base des schémas d'organisation spatiale à finalité mercantile, s'est faite principalement dans la période s'étendant de la fin du 19^e siècle à la première moitié du 20^e siècle.

La distinction en deux phases, même si elle simplifie le détail de l'histoire urbaine, paraît commode car elle permet de dégager l'évolution de l'organisation interne et externe de la ville négro-africaine.

Le mode de production urbaine avant la balkanisation

Il est accepté que le désert du

Sahara et la forêt équatoriale n'ont jamais constitué un obstacle infranchissable à la circulation des personnes. D'ailleurs, des écrits font état de l'existence d'une civilisation urbaine en Afrique noire dès le premier siècle de notre ère. Les récits des voyageurs arabes et des premiers explorateurs rapportent et décrivent l'existence de nombreuses villes autochtones. Les historiens et les géographes ont corroboré ces récits et les archéologues confirment la présence de ces villes.

Ils montrent par exemple l'existence, dans la contrée sahélienne, de plusieurs villes prospères. Ils font même état de leurs dates approximatives de fondation. Koumbi Saleh, 30 000 habitants, capitale de l'empire du Mali du célèbre Kankou Moussa, qui effectua un pèlerinage à la Mecque en 1324-1325, est fondée au 14^e siècle. Gao, 80 000 habitants, capitale de l'empire son-

rhai, surgit au 15^e siècle, de même que les populeuses villes haoussa de Katsina, de Kano et de Zaria, et que les villes de Kanem, Bornou et Kotoko. Sokoto a été fondée au 19^e siècle ; quant à Djéné et à Tombouctou, villes de 70 000 à 80 000 habitants célèbres également par la présence de leurs anciennes universités où l'on venait étudier de fort loin, leur naissance remonte approximativement au 14^e siècle (Vennetier, 1976).

C'est donc sur les pistes transsahariennes que naissent toutes ces villes. Certaines ont vu, récemment, leurs ruines partiellement remises au jour. Elles entretenaient des relations économiques, intellectuelles et religieuses très étroites avec le Maghreb.

Dans la zone guinéenne, les auteurs établissent l'existence de villes yoruba comme Ilé-Ifé, Ketu, Sabe, Owu, Bénin, Old Oyo, New Oyo, Oshogbo, Ogbomoshu, Ijébu-Ode au 9^e siècle. La caractéristique de ces villes yoruba était de posséder, dès cette époque, un véritable réseau urbain qui subsiste encore aujourd'hui ; c'est d'ailleurs un phénomène unique en son genre dans tout le continent. Ailleurs dans la zone guinéenne, on relève encore l'existence de villes comme Abomey et Ouidah dans l'actuel Bénin ; de même, Kumasi, capitale des Ashantis, devait rassembler 15 000 habitants à la fin du 18^e siècle (Kizerbo, 1978). Tout comme les villes sahéliennes, celles-ci aussi avaient des

contacts très étroits avec le Maghreb.

Le commerce avec l'Arabie Saoudite, l'Inde, la Perse et la Chine à travers l'océan Indien entraîne sur la côte orientale de l'Afrique le développement de villes comptoirs comme Mogadiscio, Socotora, Sofala, Kilwa, Kismayou, Pemba et Malindi, fondées au 8^e siècle, ainsi que de villes comme Paté ou Zanzibar. Les relations sont ici fort étroites avec l'Asie. En 1415, un ambassadeur de Malindi se rend en Chine. En retour, le Chinois Cheng Ho fait plusieurs voyages sur la côte africaine. Le brassage des populations est aussi très important. C'est probablement de ce « melting pot » entre Noirs, Indiens et Arabes que naissent la langue et la civilisation swahili, répandues jusqu'aux confins de l'Afrique centrale. Dans cette même bande orientale, les auteurs évoquent l'existence, au 6^e siècle, de la civilisation zimbabwé et de la capitale de l'empire Monomotapa. Ses ruines d'ouvrages en pierre, de mines aurifères et cuprifères subsistent encore aujourd'hui. Par ailleurs, c'est en Éthiopie que les chercheurs situent le plus ancien développement urbain africain. Ils mentionnent des villes comme Axoum, Matara, Roha ou Lalibela, Gondar... où les archéologues découvrent des monnaies romaines, des édifices à étages, de hauts obélisques dont l'un dépasse même 33 mètres, et maints objets prouvant des relations et des échanges avec des régions lointaines.

Si ces fouilles, facilitées par le climat sec, permettent la mise au jour de cette vieille civilisation urbaine négro-africaine dans cette partie du continent, il n'en est pas de même en Afrique centrale, territoire au climat équatorial humide.

Les villes d'Afrique centrale, en effet, connaissent peu d'essor, hormis le royaume du Kongo, qui s'étend de la côte atlantique jusqu'à Kinshasa et du Gabon jusqu'au centre de l'Angola, où se trouve actuel-

lement Mbanza-Kongo. Dès le 15^e siècle, ce royaume noue des relations avec le Portugal, avec l'Espagne ainsi qu'avec le Pape. Des traités sont signés dans la capitale, Mbanza-Kongo (50 000 habitants), permettant aux Portugais de s'établir sur les rives du fleuve Zaïre. Le principal artisan de ces traités est Nzinga Kuvu, christianisé et baptisé par la suite Alfonso 1^{er}, et dont le fils Henrique, élevé au Portugal, devient en 1520 le premier évêque noir connu (Siradiou, 1976).

Il est également exact qu'il a existé en Afrique centrale plusieurs petits royaumes comme ceux de Loango, Kakongo, Angoi, Fang... dont l'importance est restée moins grande à cause des conditions naturelles peu favorables en milieu forestier dense.

En ce qui concerne le mode d'organisation de la ville négro-africaine de cette époque, la littérature ne fournit que peu d'informations. Elle décrit, en se basant sur les récits et les fouilles, la configuration générale de la ville, mais non son organisation interne et encore moins son organisation externe.

Une organisation urbaine interne centripète

Ce sont des fouilles qui rapportent le peu d'information dont on dispose sur l'organisation interne des anciennes villes négro-africaines. Koumbi Saleh, par exemple, est construite en pierre schisteuse avec des maisons à étages. Le centre de la ville s'articule autour d'une grande place d'où partent plusieurs rues. Y existait-il le fameux plan radioconcentrique ? Personne ne le confirme. Mais une chose est vraie : elle a deux quartiers. L'impérial comprend le palais du roi, les bâtiments administratifs, les résidences des fonctionnaires ; l'islamique concentre les autochtones, les étrangers et les douze mosquées. Pourrait-on parler d'un espace urbain hiérarchisé socialement ? Il faut être prudent avant de formu-

ler pareil jugement. Quant au royaume du Kongo, les récits des Portugais qui s'y installent dès le 16^e siècle dans des concessions disposées au hasard décrivent Mbanza-Kongo en ces termes : « une partie de l'enceinte royale est édifée en "dur" (pierre et schiste) tandis que s'étend, isolé du reste de la cité, un "quartier" européen avec ses églises, ses maisons de commerce et ses écoles pour les "fils des nobles du royaume". Était-ce déjà un premier exemple d'un plan d'urbanisme ségréatif qui deviendra plus tard celui des villes coloniales ?

En somme, d'après les récits des voyageurs, la ville de cette époque constitue un ensemble de vastes quartiers ou concessions, autour du palais royal. Cette subdivision correspond aux familles et aux « clients » des dignitaires — fonctionnaires du régime — et elle est souvent délimitée et fortifiée. Cela se vérifie dans les villes haoussa et yoruba dont les murailles du 15^e siècle existent encore, dans la ville de Gondar, avec ses murailles à créneaux et ses tours d'angles, dans la ville de Mbanza-Kongo, dans la ville de Zimbabwe, dont les ouvrages en pierre s'étendent encore aujourd'hui sur une distance de trois kilomètres, dans les villes de Djéné et de Tombouctou, entourées de hautes murailles de bois et d'argile conçues probablement par des architectes engagés au Maghreb et en Égypte, et dans les villes fortifiées kotoko, qui gardent encore des vestiges impressionnants.

L'organisation de l'espace, cependant (il n'y a aucune appropriation personnalisée de cet espace, qui n'a pas de valeur marchande), est sous la juridiction du roi et partiellement déléguée à ses vassaux et à ses ministres, qui procèdent à l'attribution des « concessions ».

D'après les mêmes récits, l'organisation de l'espace interne est

partout similaire. Tout s'organise autour du palais royal. Les premiers explorateurs qui visitent la ville de Bunkeya (dans l'actuel Zaïre) et celle de Kiguba (dans l'actuel Ouganda) sont impressionnés par leur importance, les décrivant comme de vastes rassemblements de paillotes autour du palais royal (Nicolai, 1970). Les premiers Portugais qui découvrent le royaume du Kongo eux aussi décrivent des concessions disposées comme au hasard dans l'espace disponible, où les sentiers serpentent entre les arbres, les hautes herbes, les clôtures et les haies. Il n'y a pas de rues alignées, pas d'avenues bordées d'arbres ornementaux ni de palmiers : les maisons sont basses, éloignées les unes des autres et entourées d'arbres.

On ne remarque donc pas de véritable organisation interne au sens occidental, où l'on définit la ville par les genres de vie urbains, en opposant ses privilèges et ses servitudes au monde rural.

Une organisation régionale « élémentaire » présente dans la zone soudano-sahélienne mais inexistante dans la cuvette centrale

À l'échelle régionale, existait-il une véritable armature urbaine ? Pour la plus grande partie de l'Afrique équatoriale, en raison des barrières naturelles, la réponse donnée à cette question est négative. Après la conquête d'un nouveau territoire, les vaincus adhèrent au royaume conquérant. Mais il n'y a pas de réseau urbain. Les chefs soumis expédient seulement chaque année un tribut à la cour royale comme preuve de loyauté. L'armature urbaine est difficile à créer à cause de la forêt équatoriale ; les grosses rivières souvent en crue, les marécages, les bêtes féroces rendent difficile l'essor du réseau urbain. C'est pourquoi les études affirment l'existence, dans cette jungle équatoriale, de liens politiques

entre les hommes mais jamais entre les territoires, car les organisations sont plutôt sociales qu'économiques.

Au contraire, dans les cités soudano-sahéliennes, les écrits confirment l'existence d'une armature urbaine élémentaire. Ainsi, dans cette frange, les recherches décèlent une structure régionale autour de villes yoruba et haoussa, prémisses du réseau urbain actuel du Nigéria. La ville capitale (et chacune de ses éventuelles villes vassales ou relais) est à la fois le siège d'un pouvoir politique et religieux détenu par un roi, et le lieu d'échange (marché) et de contrôle de la vie économique.

Au fait, c'est le climat sec de cette région soudano-sahélienne qui favorise l'affermissement et l'expansion de villes aussi puissantes, dont l'armature pseudo-hiérarchique contrôle un espace relativement vaste. Cela concorde avec ce que l'on sait de la puissance urbaine de Kumasi (métropole régionale de l'actuel Ghana), où l'on a décrit une organisation régionale semblable à celle des villes yoruba et haoussa (Marguerat, 1984).

L'infime récupération de la ville négro-africaine « autochtone » par la ville coloniale « allogène »

Le fait urbain en Afrique tropicale, phénomène ancien, se présente sous une forme plus ponctuelle que dans d'autres continents. La plupart des cités se développent comme point de départ et d'arrivée de courants commerciaux transcontinentaux ou transocéaniques.

Il est imprudent de se représenter une urbanisation de type européen fondée sur les relais d'une urbanisation autochtone. Cette interprétation est fautive, car les guerres intestines, la traite des esclaves et le grand choc de l'impérialisme colonial font obstacle à ce type de développement.

En effet, les rivalités constan-

tes entre les villes étouffent l'essor urbain. Par exemple, Aoudagost est conquise au 10^e siècle par l'empereur du Ghana et détruite au 11^e siècle par les Almoravides ; l'empire du Ghana lui-même est anéanti à la fin du 11^e siècle. L'empire sonrhay, quant à lui, se fait piller et imposer par l'armée marocaine, à laquelle la possession d'armes à feu donne une supériorité écrasante. Ngazargamu, capitale des cités fortifiées kotoko, est battue en 1812. Malindi est en conflit constant avec Mombassa. Roha ou Labilela, capitale de l'Éthiopie, est envahie et détruite au 16^e siècle. Le royaume du Kongo est en perpétuelle tension avec son voisin, le royaume yaka.

À l'instar des guerres intestines, qui ruinent le développement urbain, la traite des esclaves et la colonisation du continent contribuent à asphyxier la croissance urbaine. La traite des esclaves prélève des biens et des hommes sans rien apporter en échange. Lors de la pénétration européenne, la plupart des villes sont mises en tutelle par l'établissement d'un fort, d'une garnison ou d'un comptoir ; elles sont parfois impitoyablement pillées et incendiées lorsqu'elles se montrent intransigeantes. Au début du siècle, seules quelques ruines en indiquent encore l'emplacement, de même que les bouquets d'arbres, qui signalent partout les anciens lieux habités. Le film *Sarahounia*, réalisé par le Mauritanien Med Hondo et

projeté à Montréal à l'été 1986 au Festival des films du monde, relate la façon dont ces villes ont été saccagées. Certains travaux d'historiens confirment, de même, la manière dont, vers les années 1899, la mission Voulet-Chamoine, de triste mémoire, détruisit les villes aux environs du Niger (Surret Canale, 1968).

La balkanisation du continent donne néanmoins une impulsion remarquable à l'urbanisation en même temps qu'à la transposition des pratiques urbanistiques. Il faut en effet contrôler de vastes espaces, les administrer (quadrillage territorial), réaliser un cadre de vie métropolitain où peut s'épanouir la société capitaliste productrice ; en second lieu, il faut exploiter ces vastes espaces (exportation des matières premières vers la métropole) (Thomas, 1970), d'où la naissance d'une infrastructure urbaine où peuvent d'ailleurs s'insérer quelques rares cités autochtones encore semi-actives (Afrique soudano-sahélienne) ou sommeillantes (Afrique équatoriale).

Il n'est pas surprenant, dès lors, que l'urbanisation selon le modèle occidental soit allée de pair avec la colonisation. Ainsi surgissent des villes nées des fonctions militaire et commerciale, de l'exploitation des ressources naturelles, du ludique, etc. Avec le temps, toutes ces fonctions vont tendre à se superposer et l'on aboutira à la ville actuelle.

Le mode de production urbaine après la balkanisation

D'innombrables mutations socio-économiques entraînées par la révolution industrielle en Occident déclenchèrent, à partir du 19^e siècle, un grand changement de l'espace urbain. La ville issue de ce bouleversement était radicalement distincte de la ville pré-industrielle. Les contemporains de cette révolution avaient conscience

de ces mutations parce que les nouvelles pratiques urbanistiques avaient vu le jour, comme celles qui se rapportent à l'armature urbaine, à la structuration régionale depuis les ressources agricoles, et à l'urbanisation intensive.

Curieusement, ce sont les mêmes pratiques urbanistiques qui ont été transposées en terre africaine, en pleine colonisation. Mais cette implantation des modèles territoriaux, tant régionaux qu'urbains, de conception européenne connaît des « déboires ».

Une armature urbaine victime des problèmes politiques et économiques et d'un urbanisme bureaucratique

Le « crac » de la hiérarchie urbaine

Sous l'effet de la poussée urbaine en Occident apparaissent au 19^e siècle des lieux centraux. La répartition de ces centres dans l'espace constitue un réseau : chaque place centrale d'une importance donnée offre tous les biens et services des places centrales de niveau inférieur, plus les biens et services propres à son niveau. Les aires du marché forment ainsi une hiérarchie régulière.

C'est cette pratique urbanistique issue de la révolution industrielle que décrit Christaller en 1933 dans sa théorie des places centrales. Son schéma prend comme exemple le mode du sud de l'Allemagne. Il identifie les sept échelons des lieux centraux : petit bourg, gros bourg, ville de district, ville de canton, ville de préfecture, capitale provinciale et capitale du pays.

À l'époque coloniale, le modèle urbain utilisé par la colonisation suit de près la pratique urbanistique occidentale décrite par Christaller. Il structure fermement l'espace en sept unités homogènes : le village, la collectivité, la commune, le sec-

teur, le district, la province et la capitale. Chacune de ces unités joue un rôle approprié dans cette pyramide. À chaque niveau correspond un type donné de services et d'équipements. Parallèlement, le secteur privé lui aussi calque son organisation spatiale sur ce schéma de rationalité économique. Ainsi, de manière générale, le réseau comprend un maillage théoriquement régulier mais généralement modulé pour s'adapter aux contraintes naturelles, aux ressources locales, aux variations de la densité du peuplement, aux moyens de transport, au drainage économique et au contrôle politique d'un espace rural hétérogène.

Pendant après l'indépendance, un constat sera souvent fait par les spécialistes : ils découvrent un hiatus au niveau moyen de l'armature urbaine, et l'hypertrophie d'une seule ville, souvent la ville capitale. Les raisons de cet effondrement du réseau urbain sont multiples ; elles ressortissent au contexte politique d'une part, à la réalité économique et à ses incidences spatiales d'autre part.

Les séquelles des longues guerres d'indépendance restent fertiles en événements dans des pays comme l'Angola, le Mozambique, le Zimbabwe, les Îles du Cap-Vert, la Guinée-Bissau, le São Tomé et Príncipe... Il faut signaler aussi les guerres civiles, les rébellions, les sécessions et les mutineries dans plusieurs pays (le Nigéria face aux Biafrais d'Odjukwu ; le Tchad face successivement aux Toubous d'Hisseine Habré et de Goukouni Wedeye ; le Zimbabwe face aux Matabélés de Joshua Nkomo ; l'Éthiopie face aux Érythréens ; le Cameroun face aux Bamilékés ; l'Ouganda face successivement aux rebelles de Milton Obote, d'Okito Otello, de Yoweri Museveni ; l'Angola face aux Ovambos de Jonas Savimbi, le Soudan face aux sudistes chrétiens de John Garang ; le Mozambique face aux rebelles du

Mouvement national de résistance mozambicaine (Renamo). Il faut aussi faire état des conflits inter-États (de l'Éthiopie avec la Somalie, du Mali avec le Burkina-Faso, de la Tanzanie avec l'Ouganda, de l'Afrique du Sud avec ses voisins l'Angola, la Tanzanie, le Botswana, le Zimbabwe, la Zambie, le Swaziland, le Lesotho, le Mozambique...); des nouveaux maillages politico-administratifs qui apparaissent (Côte-d'Ivoire en 1975, Congo en 1970, Mali en 1980, Burkina-Faso en 1984...); des décisions politiques qui viennent « asphyxier » une province « contre-révolutionnaire » ; des choix idéologiques qui interviennent pour créer de nouvelles capitales (Dodoma en Tanzanie, Abuja au Nigéria) ou pour développer la ville natale d'un haut dignitaire du régime (Yamoussoukro en Côte-d'Ivoire, Franceville au Gabon, Garoua au Cameroun, Lama-Kara au Togo, Harper, Bentol et Robertsport au Libéria, Gbadolite au Zaïre...). Il faut aussi faire mention des tendances centralisatrices de l'État, qui consistent à concentrer toutes les fonctions nationales dans la capitale afin de sauvegarder l'unité du pays et de créer l'État-Nation (idéologie chère aux jeunes États). Les mêmes tendances favorisent également un urbanisme de prestige et de laisser-faire, les réalisations « à sensation » accomplies pour la galerie internationale pendant que la population, abandonnée à elle-même, se loge dans des tissus spontanés périphériques.

L'économie extravertie et les fluctuations des prix des monoproductions sur les marchés internationaux (le coton togolais, le cacao ivoirien, le café centrafricain, le caoutchouc libérien, l'arachide sénégalaise, l'uranium nigérien, la bauxite guinéenne, le cuivre zaïro-zambien...) influent également sur la stabilité des réseaux.

Les catastrophes naturelles (dans les pays sahéliens), la désaffection ou le développement des

moyens de transport et la diffusion des services publics dans le monde rural font que les relais (villes secondaires) perdent leur importance. Il y a donc déplacement vers les capitales des compagnies de négoce de détail et repli sur le commerce de gros ou spécialisé. Plusieurs études montrent par exemple l'atrophie des villes secondaires, incapables de résister à la concurrence encombrante des métropoles. Ainsi en est-il de Louga, au Sénégal, au profit de Dakar, des villes secondaires du Cameroun par rapport à Yaoundé, Douala, Garoua, Bafoussam et Bamenda (Marguerat, 1970) ou des villes de Bouaké, Agboville et Dimbokro face à Abidjan (Cotten, 1970).

Ces quelques réalités apparemment mineures ravagent effectivement les campagnes et gonflent les effectifs des citadins. Elles entraînent, à la place d'un réseau hiérarchisé, une désagrégation de la fonction urbaine. Le schéma qui en résulte frappe : d'une part, une ville-capitale accapareuse, monopolisant toutes les fonctions de commandement ; d'autre part, un semis de petits centres, à peu près tous de même niveau d'importance sans qu'aucune véritable capitale régionale n'exerce de pouvoir sur eux. Ces petits centres s'étiolent devant cette ville macrocéphale qui se trouve être la capitale. Celle-ci absorbe en effet à son profit toutes les fonctions les plus importantes et tous les investissements disponibles, monopolise la main-d'œuvre, exerce une influence prépondérante sur les formes de la culture populaire et possède en général un taux de consommation élevé par rapport à son taux de production. Ainsi, parmi tant de cas, Abidjan concentre à elle seule 50 % des emplois industriels, 80 % des emplois tertiaires, plus de 50 % de la consommation électrique totale du pays et les deux tiers des véhicules ivoiriens (Abdelaziz, 1986). Libreville offre aussi un exemple élo-

86

quent de macrocéphalie : 200 000 habitants s'y concentrent (il y a 600 000 Gabonais). Le Libéria représente une autre parfaite illustration d'hypertrophie : Monrovia, tête unique au développement démesuré, domine sans relais intermédiaire une poussière de petits centres locaux d'égale insignifiance (Marguerat, 1985). Cette réalité correspond à la description que l'on donne de Dakar dans les études : une « tête trop lourde pour le Sénégal ».

Cette désorganisation de l'armature urbaine connaît néanmoins des exceptions. C'est du moins ce que révèlent les recherches sur le Ghana (pays kumasi) et sur le Nigéria (populeux pays yoruba et haoussa), qui possédaient déjà leurs métropoles régionales avant la balkanisation du continent.

En dehors de ces deux exemples de métropoles régionales, vestiges de la vieille civilisation urbaine, le Zaïre constitue le seul pays noir à posséder une hiérarchie urbaine. Les recherches montrent qu'il existe un réseau urbain dans la province minière du Shaba (ancien Katanga). La longue sécession katangaise des années soixante n'a cependant pas provoqué de changements. La province concentre une quinzaine de villes spécialisées (principalement minières), Musonoi, Manono, Kisenge, Kipushi, Pueto, Kambove, Musoshi, Likasi, Kolwezi, Tenke-Fungurume... mais ces dernières

sont disséminées en un réseau urbain hiérarchisé (quadrillage colonial) ayant une métropole régionale : Lubumbashi. Il existe ici des relations fonctionnelles de tout genre, ordonnées par rapport à la capitale régionale qui les coiffe (Lubumbashi). En dépit des troubles politiques de jadis, ces villes secondaires ont résisté à l'étiollement, primo parce que la province est aujourd'hui la région la plus urbanisée après le Nigéria, secundo parce qu'elle est la plus industrialisée de tout le Zaïre. Toutes les capitales régionales zaïroises résistent d'ailleurs à l'effondrement pour diverses raisons, malgré les guerres intestines qui sévissent dans le pays. Les villes secondaires zaïroises sont trop nombreuses et parfois fortes de plusieurs centaines de milliers d'habitants. Saupoudrées sur l'ensemble du territoire, elles ont connu une croissance parfois supérieure, cette dernière décennie, à celle de Kinshasa, la capitale (4 millions d'habitants environ). Du fait de l'immensité du pays et de sa population (32 millions d'habitants), les villes relais restent utiles et indispensables. Kinshasa, « district urbain plus vaste que la Belgique », étend son influence sur l'ensemble du pays, mais les capitales régionales possèdent également une très forte influence sur les territoires qu'elles dominent (Pain, 1984).

Hormis ces trois exemples, c'est donc l'échec de la hiérarchisation et l'hypertrophie de la ville-capitale, qui devient ainsi le point d'aboutissement des importants flux migratoires qui drainent des millions de paysans ; l'éclatement de sa structure, débordée par les événements, donne l'image d'un vêtement trop petit qui ne peut plus contenir cet « enfant devenu grand ».

Cette faille du réseau urbain, dans de telles conditions, a des répercussions au-delà de l'arrière-pensée immédiate de la ville.

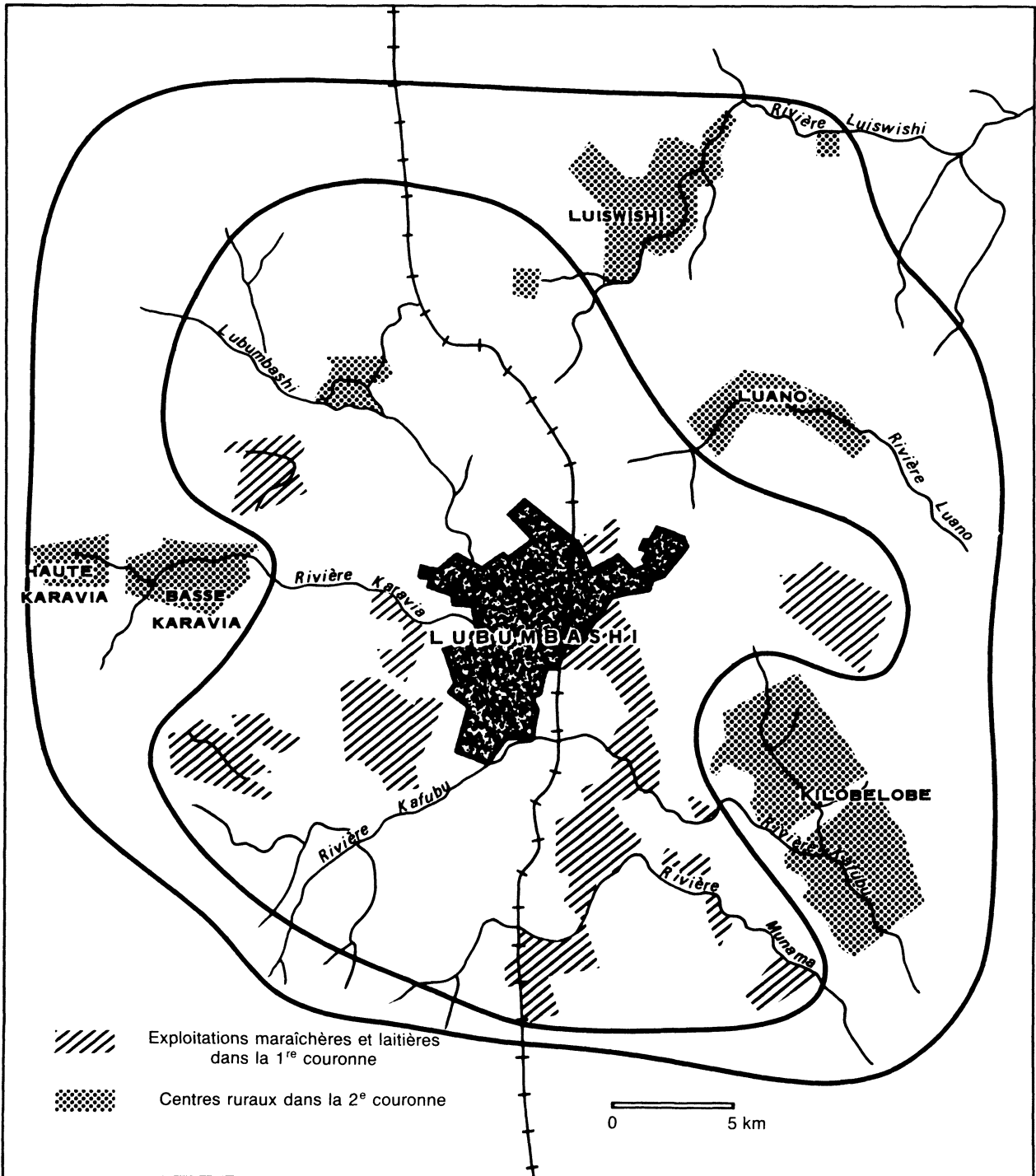
Le « revers » de la structuration régionale depuis les ressources agricoles

C'est en observant l'agencement de la production agricole en fonction de la distance de la ville-marché que Von Thunen établit, en 1826, son modèle des pratiques urbanistiques de l'époque et des rapports ville-campagne. En calculant les coûts de transport en rapport avec le poids des produits et les coûts d'exploitation, il établit, sous forme de cercles concentriques, l'ordonnement des cultures autour de la ville. Il place dans le premier cercle l'élevage laitier et les cultures maraîchères, dans le deuxième la sylviculture et enfin dans le troisième les diverses céréales. Il prévoit également la modification du schéma en cas de variation des prix et en cas d'extension urbaine. Aussi curieux que cela puisse paraître, la ville de Lubumbashi, au Zaïre (par exemple), se développe selon cette pratique (figure 1)³.

Lorsque cette ville industrielle est créée, de toutes pièces, l'urbaniste concède, dans son hinterland immédiat, 96 exploitations maraîchères (pommes de terre, salades, tomates) et exploitations laitières, gérées par les fermiers belges. Tous ces domaines, situés dans le premier cercle du schéma de Von Thunen, sont contenus dans une zone d'environ 15 kilomètres de rayon autour de la ville. Dans le second cercle, six centres ruraux gérés par les paysans zaïrois se créent et sont affectés à la culture vivrière (manioc, maïs, patate douce...) et à la pisciculture.

Ce schéma, appliqué à Lubumbashi, possède néanmoins des limites conceptuelles. En tenant compte, à l'époque, de l'écart du PNB entre les fermiers belges et les paysans zaïrois, le modèle aboutit à une absurdité. Les denrées lourdes produites par les Zaïrois dépourvus de tout confort, très coûteuses à conserver et à transporter,

Figure 1
Lubumbashi :
la structuration régionale depuis les ressources agricoles



88 devraient être cultivées dans le premier cercle, alors que les produits légers des fermiers belges économiquement favorisés (technologie, conservation, transport) devraient se placer dans le second cercle. De toute façon, avant l'indépendance, de notables progrès sont réalisés avec ce mode d'organisation. Mais après la libération, divers événements secouent le schéma.

L'indépendance d'abord et la sécession katangaise ensuite ne sont pas l'unique cause des abandons, de la réduction, en 1972, des exploitations laitières à quatorze et des exploitations maraîchères à six, et de l'effondrement des centres

ruraux. À la guerre civile s'ajoute la décision politique de la « zairianisation » : cette nationalisation de tous les investissements étrangers précipite le schéma dans le gouffre. Le manque de techniques et la cessation des versements de subides et du soutien officiel provoquent la fermeture de plusieurs exploitations. Et comme c'est souvent le cas des lieux abandonnés dans la ville négro-africaine, ces exploitations sont rapidement dévorées par la dynamique urbaine non maîtrisée. Les citoyens en quête d'espaces de logement les occupent illégalement.

Donc, la pratique urbanistique en vigueur en Occident, théorisée et schématisée par Von Thunen, cède elle aussi devant les facteurs endogènes.

L'autre débat, tout à fait important, concerne l'organisation interne de cette ville qui supporte un lourd poids en raison de la désaffection du réseau urbain.

Un cadre de vie conçu hors du vécu probable des habitants

Les théoriciens de tendance

socialiste et marxiste soutiennent que l'espace humanisé recèle une idéologie. Tout espace urbain reflète, selon eux, des rapports et antagonismes sociaux et comporte des espaces dominés et des espaces de commandement. D'après leur théorie, la classe dominante accapare les meilleures portions de l'espace, et les transformations urbaines servent avant tout ses intérêts, en perpétuant ou en accentuant le système dont elle profite. Il n'y a urbanisme que de classe. La ségrégation à la fois des résidences et des activités constitue le facteur essentiel de la valeur du sol et sa résultante.

Cette théorie rend bien compte de la ségrégation dans l'espace. En effet, ce schéma s'applique à la ville subsaharienne, car elle obéit à cette logique qui l'a modelée et qui la conditionne en partie. Le tableau 1 résume les propos qui font l'objet des paragraphes à venir.

Les conséquences spatiales d'un espace urbain ségrégué

Cette ville se structure à l'époque coloniale en deux espaces : la « vraie » ville et l'« autre » ville.

Tableau 1
Le mode de production urbaine négro-africain

	Les formations avant l'indépendance		Les formations après l'indépendance		
	La « vraie ville »	L'« autre ville »	La « vraie ville »	L'« autre ville »	La « ville périphérique »
Acteurs dominants	— L'État — Sociétés immobilières — Entreprises	— Entreprises — Sociétés immobilières	— Ménages africains nantis — Sociétés immobilières — Entreprises	— Ménages africains moyens	— Ménages africains modestes — Chefs coutumiers — Agents du service des cadastres
Concepts dominants (idées)	— Ville « européenne » — Urbanisme extensif	— Ville « africaine » — Urbanisme intensif	— Ville de la « bourgeoisie nationale » — Pouvoir — Économie structurée	— Ville planifiée « populaire » — Culture citadine — Économie non structurée — Ambiance urbaine	— Ville « populaire non planifiée » — Culture néo-citadine — Économie non structurée — Religion
Projets dominants (actions)	— Le centre-ville — « Villas patriciennes »	— La « cité dortoir »	— « Central Business District »	— Réhabilitation	— Espace-cour

C'est dans la « vraie » ville (habitat européen) que se concentrent l'administration, les banques, les sièges des grandes sociétés ainsi que tout le réseau nécessaire à la vie à l'occidentale : hôtels, restaurants, cinémas, grands magasins, boîtes de nuit, quartiers de haut standing pour occidentaux...

Le cadre de vie se retranche, sous couvert d'hygiène, protégeant des villas ombragées, discrètes ou rutilantes, que le ronron des climatiseurs retient dans un état de demi-sommeil. Dans les rues, quelques marchands ambulants de légumes, de poissons, de fruits, d'objets exotiques circulent paisiblement pour se renseigner sur les désirs des « expatriés » auprès des sentinelles ou des domestiques. Cette ville s'appelle maintenant le centre-ville.

Pour atteindre l'« autre » ville (habitat africain), il faut franchir soit une large bande de « no man's land » (espace vert), soit une barrière naturelle (rivière, colline, vallée), soit encore une ceinture de camps militaires ou de police ou d'équipements publics. Cette zone tampon sépare les deux villes.

C'est dans l'« autre » ville que sont construits tous les quartiers africains.

Ces deux villes sont reliées entre elles par une ou deux voies au maximum (passages obligatoires). Il est possible, ainsi, de contrôler la population africaine en cas d'insurrection. Par souci, toujours, de maîtriser un éventuel soulèvement populaire, on isole les quartiers africains les uns des autres en les reliant par une seule voie au maximum. Les plans coloniaux des villes de Pointe-Noire, de Dakar et de Ouagadougou constituent un exemple parmi tant d'autres de cet urbanisme ségréatif (figure 2).

Quoi de plus logique encore que de transposer un plan d'urbanisme intensif dans cette « autre » ville : cette pratique urbanistique (dans le jargon technique négro-africain)

consiste à porter sur un espace réduit une urbanisation très grande.

Une urbanisation intensive qui dégrade la qualité de la vie

Pour éviter une dispersion entraînant des frais de voirie trop considérables ou qui éloignerait trop les salariés de leur lieu de travail, les urbanistes conçoivent l'« autre » ville en s'inspirant de l'urbanisation intensive qui, au 19^e siècle, pendant la révolution industrielle en Occident, dictait des plans d'urbanisme orientés vers la promotion immobilière des populations à bas revenus.

Il est évident, aux yeux des urbanistes, que l'urbanisation intensive ne présente que des avantages. On peut donc en comprendre le mécanisme : c'est celui de la rentabilisation maximale du mètre carré de sol. Avec cette pratique, l'urbanisation intensive coloniale densifie l'espace : une parcelle égale une maison. Elle surpeuple de petits logements de 50 mètres carrés chacun. Au lieu de quatre pièces pour un logement, on en alloue deux, qui abritent toute une nichée ; les familles s'entassent, car la famille africaine moyenne se constitue de dix personnes. On construit en série des « produits de bas de gamme », véritables bidonvilles locatifs préfabriqués, tantôt en dur, tantôt avec des matériaux de rebut, sans le moindre souci d'aération, avec l'unique préoccupation du plus grand profit. On construit parfois en hauteur, et parfois on vise petit au lieu de voir large. La situation est similaire partout dans la ville négro-africaine. Adjamé et Treichville à Abidjan, Yolo-Nord (mon quartier natal) et Lemba à Kinshasa, Kamalondo et Katuba à Lubumbashi ont un découpage monotone et systématique : des parcelles rectangulaires, alignées le long des rues, de petites maisons en chapelet groupées en îlots rectangulaires sont drainées par des avenues perpendiculaires aux rues ; le confort et

l'hygiène laissent à désirer, les infrastructures sont insuffisantes.

Pour savoir ce que vaut l'urbanisation ségrégative et intensive, il y a lieu d'examiner ce qu'il advient de la ville après l'indépendance. Dépassée par les événements post-coloniaux (accroissement migratoire, naturel et autres), la ville négro-africaine présente actuellement un cadre désuet car l'indépendance n'a pas remis en question le schéma qui a présidé à sa formation.

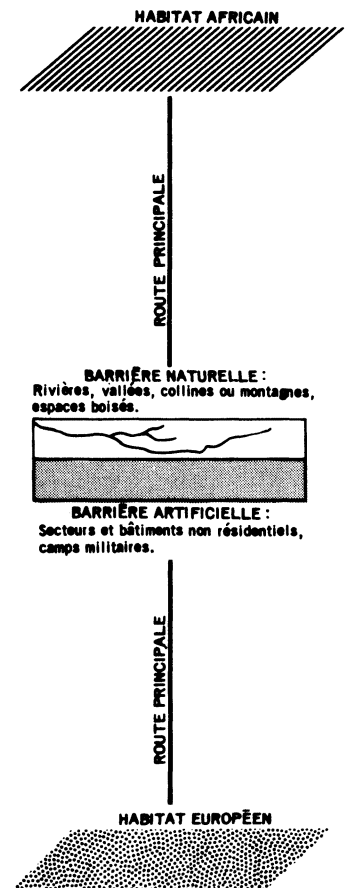
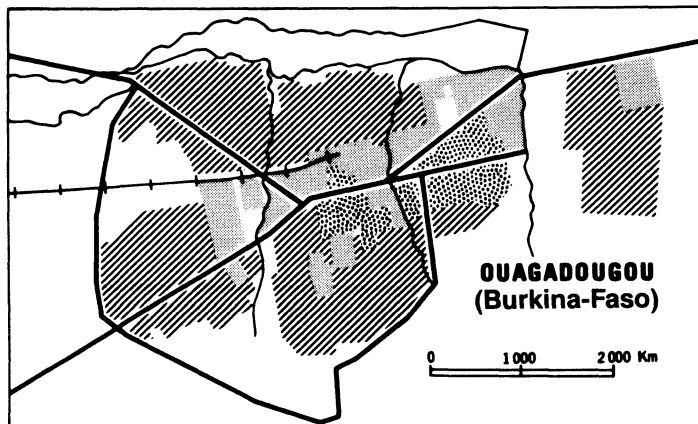
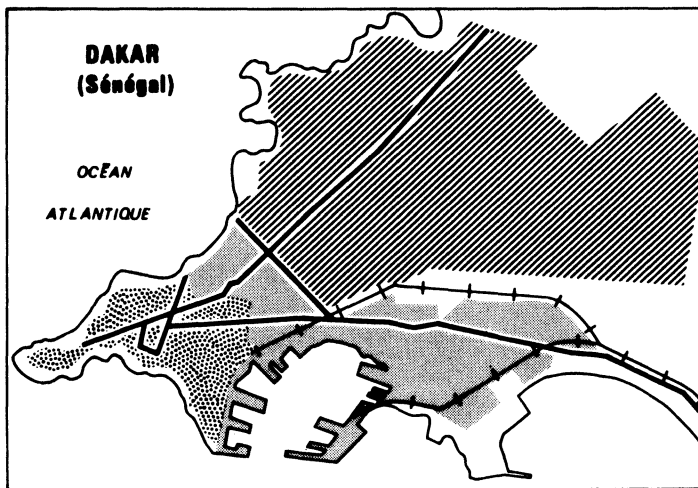
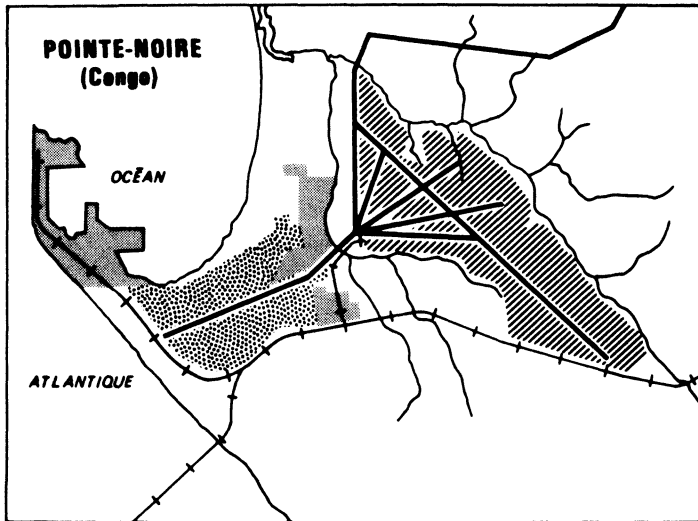
La « vraie » ville est récupérée par la bourgeoisie nationale. La concentration du tertiaire supérieur dans son enceinte provoque le remodelage du « Central Business District » selon le principe d'un urbanisme de prestige (architecture euro-américaine du centre-ville). N'est-ce pas à travers ces réalisations urbanistiques imposantes que l'État indépendant peut signifier sa puissance, la transformation et la modernisation du pays ?

Ainsi, le réseau de grande voirie, qui n'est pas restructuré depuis l'indépendance, reste essentiellement tributaire de radiales (anciens passages obligatoires) amenant la circulation au centre-ville. Il en résulte un problème essentiel, l'absence de voirie transversale, qui oblige la convergence des flux au centre-ville, empêche d'organiser rationnellement le réseau de circulation et entraîne des embouteillages aux heures de pointe.

Peut-on imaginer jusqu'où ces réalisations urbanistiques peuvent être défailtantes ?

Ironie du sort, les camps de soldats parachutés dans le tissu urbain pour le maintien de l'ordre et pour la sécurité du citoyen sont perçus aujourd'hui par les citoyens (résultat de mes recherches sur Lubumbashi) comme des lieux d'oppression parce que ces soldats rançonnent sans cesse les paisibles citoyens. Ainsi les habitants réclament-ils leur relocalisation dans des casernes à construire hors de la ville.

Figure 2
Exemples des plans coloniaux portant
sur le développement d'habitat séparé



Enfin, les beaux espaces verts qui servaient de zone tampon entre l'« autre » ville et la « vraie » ville sont dévorés par l'extension urbaine. De ces lieux surgissent, du moins dans le cas de Lubumbashi, de vastes quartiers composites dans lesquels riches et pauvres cohabitent. Ce phénomène de cohabitation paraît unique en son genre. Il est récent, spectaculaire et est en train, en vertu d'un processus plus ou moins voulu, de s'« institutionnaliser » dans la ville négro-africaine. On l'observe par exemple dans des quartiers comme Ridina à Ndjaména, Mont-Ngafula et Livulu à Kinshasa, Mpolo et Bel-air, Lumumba, à Lubumbashi, Nyamirambo à Kigali, Capable de Bacongo-brazzaville et Plateau de 15 ans-extension sur la route Maya-Maya à Brazzaville, Zoghona et Kuluba à Ouagadougou.

Les auteurs rapportent un type particulier de cohabitation, à Lomé, qui mérite l'attention. Lomé est une ville « uniforme ». En effet, mis à part le centre-ville de Yovokomé, qui concentre ambassades et ministères, Lomé ne connaît pas de ségrégation socio-spatiale et ne compte aucun bidonville. Une observation attentive décèle des zones mieux équipées que d'autres, mais cela dans un même quartier parfois. C'est pourquoi, par exemple, on trouve à Kodjoviakopé, quartier modeste, mal équipé, dont la trame viaire reste non asphaltée, quelques villas très confortables près du front de mer. De façon générale, les modestes maisons africaines aux toits de tôle peuvent toujours côtoyer une villa luxueuse, ce qui rend difficile d'élaborer une typologie des quartiers. Peut-être un peu arbitrairement, la littérature classe comme « quartiers populaires » Kodjoviakopé, Niekonakpoé et Bé, et comme « quartiers privilégiés » Tokoin, Doumasséssé, Nukafu, Kpéhenou et Boilou Komé (Pontie, 1981).

En somme, toutes les réalisations de l'urbanisation intensive sont inadéquates. L'habitat ainsi conçu

paraît maintenant étranger à la culture. La population est contrainte de s'adapter à un cadre de vie pensé à l'extérieur. Son propre mode d'organisation est « gommé » de l'espace parce que rappelant le passé, un temps révolu : « il est traditionnel et on vit le temps moderne ». Les résultats de cet urbanisme « descendant » (imposé de l'extérieur) étonnent.

L'« autre » ville, pourvue d'infrastructures, a une forte densité de la population. Certains types d'occupation du sol ne possèdent pas d'implantation fixe ni de structure définie, d'où les nombreux maux urbains que provoque l'improvisation des places de marché, des stations et des lieux de jeux, des espaces agricoles intra-urbains, des installations de métiers non structurés... (Bruneau et Nzuzi, 1985). La marque dominante de l'« autre » ville reste sans doute, primo, sa vétusté et la précarité de ses logements, que chacun s'ingénie à rénover ou à maintenir tant bien que mal, secundo, la surutilisation de sa voirie, tertio, la surcharge de ses équipements (il arrive, par exemple, que des enfants tombent du haut du balcon, que la salle de bain serve à la domestication de la basse-cour...). Le coefficient d'occupation du sol est très fort et la spéculation locative bat son plein.

Tous ces maux conjugués entraînent la détérioration de la qualité de la vie dans la ville. Lorsque le cadre de vie se détériore à ce rythme, la première réaction des citoyens est la migration interne. Certains vont s'installer en périphérie, où le cadre de vie semble être décent. À Kinshasa, par exemple, en 1967, lorsque la ville n'avait pas encore atteint le million d'habitants, 110 000 déménagements avaient été recensés ; depuis 1981, plus de 250 000 migrations internes sont recensées chaque année (De Maximy, 1984). On déménage pour louer un logement plus grand, ou pour construire en périphérie, après

avoir acheté une parcelle grâce à la complicité illicite d'un chef coutumier et des agents de service de cadastre⁴. Mais les spécialistes sont frappés par une certaine qualité de l'habitat périphérique, qualité bien supérieure à celle qui est observée dans la ville officielle surdensifiée : la cour familiale reparaît, les progrès des techniques de construction se manifestent, le potager surgit, les infrastructures apparaissent par solidarité et débrouillardise... Malgré cela, les problèmes de transport public, d'équipements publics, de mouvements pendulaires subsistent.

C'est ce mode de promotion foncière frauduleux extrêmement répandu en périphérie qui fonctionne le mieux. Plusieurs quartiers périphériques résultent de la débrouillardise individuelle devant le laisser-faire de l'autorité publique, qui en retire de nets avantages.

Rares sont les pays qui pratiquent l'urbanisme du bulldozer, quitte à laisser libre cours à l'anarchie urbaine. Il est probable que le manque d'empressement à sévir contre l'urbanisation sauvage s'explique par la volonté d'économiser les deniers publics et par la crainte très vive des chefs d'État d'aggraver leur impopularité. Cette hypothèse est souvent émise par les spécialistes pour expliquer la stratégie des pouvoirs publics africains à l'égard de la pratique des lotissements illégaux.

Le pouvoir public se rend finalement compte, en effet, que la promotion foncière constitue un moyen efficace de ne pas subventionner de logements sociaux, tout en accomplissant par ailleurs des réalisations qui ont du prestige sur le plan international.

Ce laisser-faire paraît certes bénéfique à court terme pour l'État, mais à long terme il présente de sérieux risques. Ces pratiques urbanistiques renforcent l'instabilité sociale et perpétuent les inégalités. Les problèmes urbains quotidiens

risquent de susciter une insurrection populaire et, selon une idée largement répandue, les spécialistes estiment que si « les fruits de l'indépendance » ne sont pas distribués, la seconde génération de citoyens insatisfaits risque de constituer une source potentielle de mécontentement et de radicalisation politique.

En somme, la crise urbaine négro-africaine s'est convertie en objet de réflexion et d'analyse. Les colloques de Bordeaux en 1970 et en 1977, de New Delhi en 1978, de Montpellier en 1980, de Dakar en 1981, de Brazzaville en 1984, de Paris et d'Addis-Abéba en 1985, les études monographiques, les numéros spéciaux, les thèses de doctorat montrent que la ville négro-africaine est devenue, en une quinzaine d'années, une grande préoccupation.

Il n'est donc pas prématuré de livrer, sur ce sujet, quelques réflexions, car la plupart des plans d'urbanisme induisent des surcharges très importantes et aggravent les maux. Faut-il repenser une nouvelle ville négro-africaine ?

AFRIKAVILLE : utopie ou réalité de la ville négro-africaine authentique de l'avenir ?

Au sujet de l'aménagement du territoire, les propositions font apparaître les liaisons étroites entre, d'une part, les politiques urbanistiques et, d'autre part, les politiques du territoire. Mais tiennent-elles compte de l'étroitesse du champ d'action devant l'omnipotence de l'État (parti unique souvent) dans sa politique autoritariste, centralisatrice, interventionniste et improvisatrice pour la création de son État-Nation ? N'est-il pas prudent, avant de formuler des suggestions, d'examiner les politiques gouvernementales, les idéologies de base du parti unique, les instabilités politiques latentes ? Faut-il s'accommoder de cette recette d'urbanisme de prestige que livre l'État quand on sait qu'elle est à l'origine des déséquilibres régionaux ?

À propos de l'aménagement urbain, le procès de l'urbanisation intensive se fait. Mais a-t-on encore aujourd'hui le droit de concevoir des plans sans se préoccuper au préalable des comportements spatiaux des citoyens ? Les dénonciations sont surtout dirigées vers les chefs coutumiers, détenteurs du foncier et responsables partiels de l'urbanisation périphérique effrénée. Une réforme foncière n'est-elle pas imminente ?

Enfin, c'est bien l'impuissance et la négligence de l'État que l'on dénonce souvent ! Le jour où l'on réussira à mettre au point une stratégie d'éducation et de responsabilisation de la classe dirigeante, d'une part (sans toutefois la défier : réalités locales exigent), et des usagers, d'autre part, on bâtira une ville négro-africaine authentique qu'on appellera avec fierté *Afrikaville*.

Afrikaville va se définir comme une ville qui « récupère » sans étouffer et qui formalise la pratique urbaine existante, laquelle a surgi des séquelles de l'urbanisme colo-

nial. C'est formaliser l'informel : africaniser la ville.

Sans avoir recours à de gros projets réalisables à coups de milliards, que l'État n'est pas capable de financer, il est possible de chercher à tirer profit des réalités existantes de la ville négro-africaine.

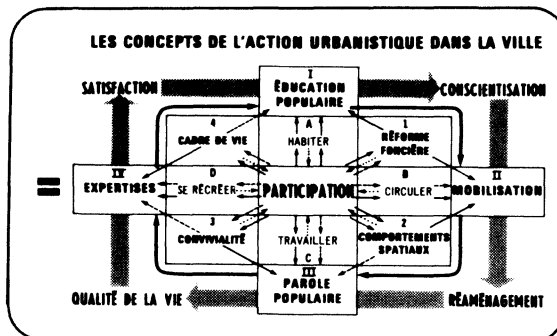
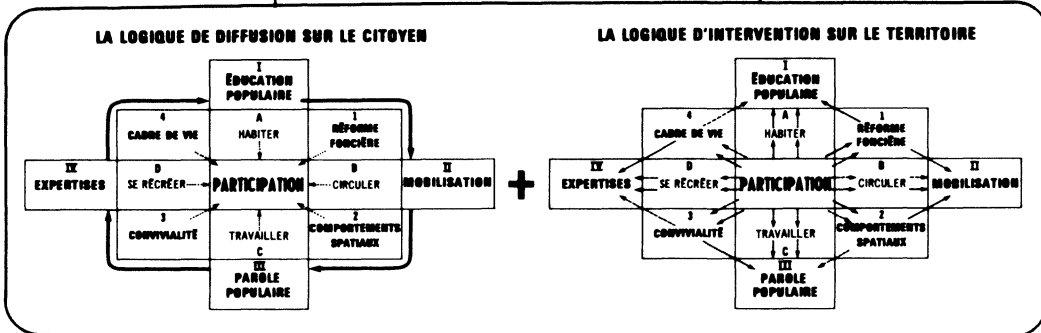
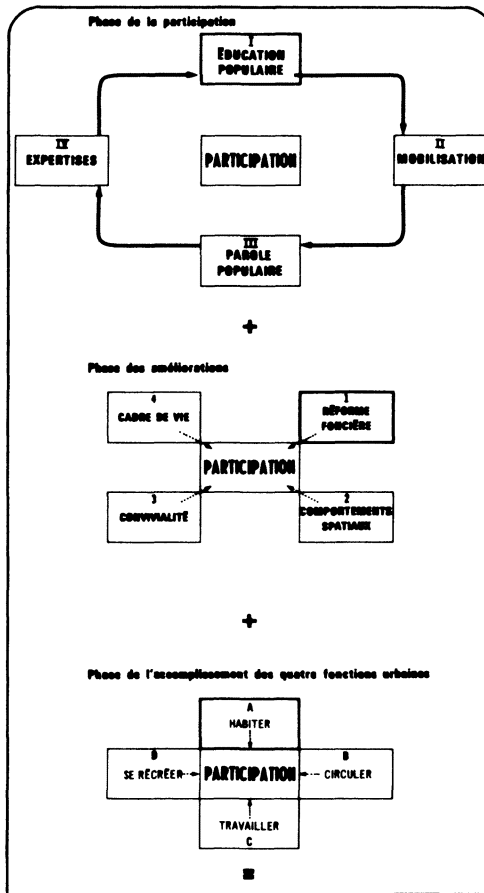
Dans la perspective des solutions à proposer pour arriver à ce but, notre attention s'est portée sur une grille d'analyse que nous avons élaborée (figure 3). Elle va servir de guide pour une politique urbaine où la participation de la population deviendra fondamentale.

C'est à partir d'une longue expérience du terrain et à partir des réalités locales vécues que nous avons mis au point cette grille qui adapte l'action aux nécessités du moment⁵.

Cette grille de participation populaire est faite de la superposition de quatre phases. Les nécessités séquentielles exigent que la première phase constitue la base élémentaire de la participation, et que les trois dernières soient complémentaires à la première. La grille comprend deux logiques : la logique de diffusion (pour faire passer les idées) et la logique d'intervention (pour concrétiser la nouvelle pratique urbanistique).

Le premier champ s'appelle la phase de la participation ; les concepts qui lui sont associés sont l'éducation-sensibilisation, la mobilisation, la parole populaire et le livre d'expertises. Le second champ représente la phase des améliorations, qui compose avec quatre concepts : la réforme foncière, les comportements spatiaux, la convivialité et le cadre de vie. Dans un troisième temps, nous avons la phase de l'accomplissement de quatre fonctions de la ville ; les concepts majeurs sont travailler, habiter, circuler et se recréer. Le dernier champ correspond à la phase de la ville rêvée. Il est le résultat de concepts comme la conscientisation, le réa-

Figure 3
La grille de participation populaire



94 ménagement, la qualité de la vie et la satisfaction.

L'élaboration de cette grille garde un caractère théorique. Il faudra une confrontation pratique pour faire progresser cette recherche qui est en quête d'une ville négro-africaine authentique. Néanmoins, les résultats préliminaires obtenus lors de nos recherches doctorales dans la ville de Lubumbashi, au Zaïre, donnent des lueurs d'espoir. Donc, c'est à travers cette grille que peut se dessiner la réussite d'*Afrikaville*.

Lelo Nzuzi
Université Laval

NOTES

- ¹ L'auteur est professeur assistant en sciences géographiques (option aménagement) à l'Université de Lubumbashi, au Zaïre. Il parachève un doctorat, à l'Université Laval, sur la ville négro-africaine, d'où il tire cette réflexion.
- ² La balkanisation (de Balkans) : la « balkanisation » du continent africain désigne le processus qui a abouti, après la Conférence de Berlin, en 1885, à la fragmentation en de nombreux États autonomes, correspondant aux zones d'influence européennes, de ce qui constituait auparavant une « seule entité africaine ».
- ³ Les figures ont été dessinées au Laboratoire de cartographie du Département de géographie de l'Université Laval par G. Lavoie, sous la direction de L. Marcotte. Nous les remercions pour leur travail.
- ⁴ Cette « mafia » foncière a été largement décrite par Flouriot, 1980, en ce qui concerne Kinshasa, par Mainet, 1982, pour Douala, et par Mbelko-Ngarba, 1984, pour Niamey. (NDLR : sur ces références, voir la note 5.)
- ⁵ Pour une analyse générale de la grille de la participation populaire et du tableau du mode de production urbaine négro-africain, voir Lelo Nzuzi, *La Participation populaire et le réaménagement des villes négro-africaines : exemple méthodologique de la ville de Lubumbashi au Zaïre* (thèse de doctorat). Nous renvoyons à ce travail pour les références bibliographiques et pour la justification des affirmations produites ici.

Bibliographie

- ABDELAZIZ, Dahmani. 1986. *Sous le signe de l'austérité*. Paris, Jeune Afrique, n° 1319 du 16 avril 1986 : 38-39.
- BRUNEAU, Jean-Claude et Lelo NZUZI. 1985. « Espace urbain et perception au Zaïre : la trame viaire de Yolo-nord à Kinshasa », *L'Espace géographique*, n° 3 : 175-187.
- COTTEN, Anne-Marie. 1970. Dans ROCHEFORT, Michel. *Typologie fonctionnelle des villes d'Afrique Noire et à Madagascar*. Colloques internationaux du CNRS, n° 539, sur la croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar : 139-148.
- DE MAXIMY, René. 1984. *Kinshasa : ville suspens*. Paris, ORSTOM, 476 p.
- KIZERBO, Joseph. 1978. *Histoire de l'Afrique*. Paris, Hatier, 500 p.
- MARGUERAT, Yves. 1970. *Réflexions cursives sur la décadence des villes secondaires au Cameroun*. Colloques internationaux du CNRS, n° 539, sur la croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar : 841-845.
- MARGUERAT, Yves. 1984. « Réflexions cursives sur l'évolution des réseaux urbains en Afrique Noire », dans Philippe HAERINGER, éd. *De Caracas Kinshasa*. Paris, ORSTOM : 51-56.
- MARGUERAT, Yves. 1985. « Harbel, Yekepa, Kakata, Buchanan et les autres... », *Politique africaine*, n° 17 : 121-134.
- NICOLAI, Henri. 1970. *Les Modifications apportées par la croissance urbaine à l'organisation régionale*. Colloques internationaux du CNRS, n° 539, sur la croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar : 129-229.
- PAIN, Marc. 1984. *Kinshasa : la ville et la cité*. Paris, ORSTOM, 268 p.
- PONTIE, Danielle. 1981. « Les Moba de Lomé », *Cahiers d'études africaines*, 81-83, XXI, 1-3 : 553-565.
- SIRADIOU, Diallo. 1976. *Zaire aujourd'hui*. Paris, Éd. Jeune Afrique, 263 p.
- SURRET CANALE, Jean. 1968. *Afrique Noire : géographie, civilisation, histoire*. Paris, Éditions sociales, 392 p.
- THOMAS, Laurent. 1970. *Les Problèmes spécifiques de l'emploi dans les villes d'Afrique Noire et à Madagascar*. Colloques internationaux du CNRS, n° 539, sur la croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar : 117-135.
- VENNETIER, Pierre. 1976. *Les Villes d'Afrique tropicale*. Paris, Masson, 170 p.