

MAMBO !

La lettre d'information de l'Institut français de recherche en Afrique

Volume I, n° 2; octobre-décembre 2000

Le système logístico-urbain est africain

Cette contribution fournit un schéma d'analyse général de la géographie actuelle de l'Afrique orientale, capable d'intégrer des phénomènes variés. Cette démonstration cherche à rendre compte, simultanément, de deux des évolutions spatiales majeures actuellement à l'œuvre en Afrique : l'urbanisation, symptôme d'un accroissement démographique d'ensemble et du blocage des perspectives d'enrichissement rural, et la régionalisation, symptôme d'une intégration plus vaste, aux enjeux mondiaux.

Nous montrerons que l'Afrique orientale, statistiquement sous-urbanisée, doit pourtant son unité à son armature logístico-urbaine. Cette unité s'exprime à travers les infrastructures de transport, qui déterminent dans une large mesure le système urbain, c'est-à-dire le semis, la hiérarchie, le réseau, la morphologie et certaines des fonctions urbaines principales.

Le système de transport

Le poids des infrastructures et le rôle des transporteurs dans la diffusion des pratiques (langue, mais aussi VIH-SIDA, etc.) apparaissent fondamentaux pour individualiser la région est-africaine de ses voisines (Afrique australe, centrale et Corne de l'Afrique). L'Afrique orientale est essentiellement individualisée par les ruptures linguistiques et surtout logistiques. Les flux terrestres, principalement routiers (70 % du fret transitent par la route), fondent l'unité est-africaine. Celle-ci est aussi le produit des représentations des acteurs. À cet égard, il est significatif que les armateurs maritimes — acteurs essentiels de l'activité de la zone — considèrent l'Afrique orientale comme une seule et même unité tarifaire.

Les infrastructures forment la face la plus visible de l'organisation du système logistique et du réseau urbain. La carte routière montre là son intérêt puisque, réalisée pour l'automobiliste soucieux de ses pneumatiques, de ses amortisseurs et de ses reins, elle insiste sur la qualité du surfacage. Elle permet de construire repose une typologie des infrastructures

en cinq catégories qui combinent la nature des surfacages et la nature des associations de mode : « corridors » complets (routes asphaltées, voies ferrées, oléoducs), routes associées à des voies ferrées, routes asphaltées isolées, voies ferrées seules et quelques pistes de dimension internationale.

À partir de la côte, deux axes principaux pénètrent l'intérieur : l'un vers le sud-est à partir de Dar es Salaam jusqu'au *copperbelt* zambien et au Malawi ; l'autre conduit de Mombasa aux capitales de l'intérieur (Kigali, Bujumbura, Kisangani, Juba). Ces deux corridors constituent les seuls segments complets puisqu'ils combinent la route, la voie ferrée et l'oléoduc jusqu'à Eldoret pour le corridor nord et jusqu'à Ndola pour le corridor sud.

À partir de ces corridors, un certain nombre de routes et de voies ferrées divergent. Ces infrastructures secondaires innervent inégalement trois espaces : un versant nord et un versant sud traversés chacun par de rares voies de

communication qui s'achèvent en cul-de-sac quand ils ne se risquent pas en direction d'autres sphères logistiques africaines, à travers des immensités peu peuplées, souvent dangereuses. Entre les versants nord et sud, on trouve un espace médian où la densité des infrastructures et des connexions est plus denses.

Ce système est dominé par les culs-de-sac et les pénétrantes et laisse, entre ces infrastructures, de vastes zones vides. Ce système n'échappe pas aux carences classiques reprochées aux transports africains. À la faiblesse du gabarit, la grande insécurité (routière et ferroviaire), la détérioration rapide et le mauvais entretien, la sur-utilisation s'ajoutent les césures et les ruptures de surfacage. Par exemple, la route qui de Mombasa longe l'Océan Indien vers le Sud s'achève au poste frontière de Lunga-Lunga. De là, jusqu'à Tanga, une mauvaise piste ralentit et raréfie le trafic. De même entre Voi-Taveta, entre Isebania et Musoma, entre

Maendeleo House, Monrovia Street, P.O. Box 58480, Nairobi, Kenya

Tél: 254 2 22 19 22; Fax: 254 2 33 62 53

E-mail: ifra3@connect.co.ke; Site web: www.ifra-nairobi.org

Isiolo et Moyale ou de Mwingi à la frontière somalienne. Ces césures multiplient les culs-de-sac ; elles participent au cloisonnement et au fractionnement de l'espace est-africain ; elles incitent les transporteurs à concentrer leurs trafics sur certaines portions du système, qui en deviennent saturées et se détériorent très rapidement. Ainsi, l'essentiel des trafics terrestres entre le Kenya et la Tanzanie transite par Namanga.

Si l'indigence des budgets des Ministères des Travaux Publics est bien réelle, une part non négligeable de la responsabilité de cet état de fait incombe à la frilosité de certains entrepreneurs qui, redoutant la concurrence, exercent de fortes pressions sur les politiques pour que d'intempestives décisions de surfacage ne viennent pas modifier la carte des transports et remettre en cause des positions commerciales acquises de longue date. Ainsi, de notoriété publique, les transporteurs et businessmen tanzaniens redoutent le bitumage de la piste de Voi à Taveta qui ouvrirait encore plus les pentes du Kilimandjaro aux flux de Mombasa.

Le cloisonnement n'est pas le seul fait de la route. Un écartement différent entre les réseaux ferroviaires coloniaux construits aux normes métriques et le Tanzania Zambia Railway (TAZARA), dont l'écartement est de 1,6 mètre, empêche l'intégration des deux systèmes. Le cloisonnement de l'espace aérien est moindre du fait de l'éclosion de compagnies commerciales dont la vocation est de chevaucher les frontières nationales. Les principaux facteurs de ce décroisement sectoriel sont : l'offensive commerciale sud-africaine depuis la levée de l'apartheid sud-africain, la privatisation des compagnies nationales et libéralisation des conditions de desserte, la conquête de l'est congolais par les forces rwando-ougandaises.

Clientèles et objectifs

L'espace géographique oppose des obstacles à la circulation, impose des lieux de concentration du trafic et façonne la géographie régionale. Le changement technique — passage du déplacement animal ou humain à la motorisation,

l'avènement de l'aviation — amène parfois à des réaménagements spatiaux des systèmes logistiques. Néanmoins, ces changements paraissent avoir été mineurs, en ce qui concerne l'Afrique orientale.

En effet, la carte d'ensemble du tracé des voies de communication n'a pas vraiment évolué depuis 1840. Elle ressemble fortement à celles qu'Abdul Sheriff (1988) ou O'Connor (1968) proposent dans leurs ouvrages, consacrés respectivement à l'Afrique orientale pré-coloniale et à l'Afrique orientale de la fin de la colonisation. L'inertie spatiale est grande et repose sur la résistance de la logique d'extraversion qui domine la mise en valeur et l'insertion de l'Afrique orientale dans le système mondial. L'Afrique orientale est une région extravertie, dépendante de la demande extérieure d'un certain nombre de produits, dont l'extraction justifie la mise en valeur partielle. Que ces produits aient d'abord été l'or, puis les esclaves, l'ivoire et le bois précieux et soient maintenant surtout le café, le thé, le coton, ne change rien à la logique de fonctionnement du système. La dépendance constitue une caractéristique de longue durée en Afrique orientale.

Ces systèmes de transports desservent des espaces et des lieux qui constituent autant de clientèles des transporteurs : zones de fortes densités et / ou productrices de produits agricoles, secteurs de grandes plantations, camps miniers et principales zones d'installation de déplacés et de réfugiés. La densité et la qualité des surfacages des voies de communication et la sécurité des conditions de circulation distinguent les espaces accessibles et désenclavés des espaces marginalisés, mal équipés, inaccessibles et enclavés. L'analyse des densités toponymiques et des densités du réseau routier donne une idée de cette dichotomie.

Types de villes desservies

Ce système est d'abord structuré par des pôles, des nœuds, qui constituent les lieux essentiels de concentration du trafic. Ce sont : les « portes océanes » principales (Mombasa et Dar es Salaam) et secondaires (Zanzibar, Tanga, Mtwara), le « hub » aéroportuaire de Nairobi, les principaux « terminus continentaux »

(Juba, Kisangani, Lubumbashi, Lusaka, Lilongwe) et les principaux « relais » entre ces portes et les terminus (Kampala, Kigali, Bujumbura, Goma). Plusieurs modes de transport desservent ces villes, pour la plupart situées sur les corridors ou connectées à eux par de bonnes routes asphaltées. Des liaisons aériennes quotidiennes renforcent l'interdépendance entre ces nœuds. Le rôle différencié de chacune des villes dans le système logistique établit une hiérarchie claire entre d'une part Nairobi, pôle dominant à qui ne manque que la fonction portuaire, d'autre part les deux ports (Mombasa et Dar es Salaam) et, enfin, une dizaine d'autres villes moyennes.

Les grands transporteurs et les commerçants indiens entretiennent des comptoirs dans chacune de ces villes. La masse démographique de ces agglomérations qui dépassent le demi-million d'habitants et, pour les deux plus importantes, 3 millions, contribue à une dynamique de concentration des activités.

Néanmoins, la lenteur des cheminements, la dispersion des clientèles, la multiplicité des obstacles et des barrières écologiques (littoraux, escarpements, forêts, rivières, etc) et anthropiques (frontières, insécurités, rayonnements concurrents) et les

héritages des anciens systèmes de transport à dos d'hommes multiplient les haltes et les étapes. Un certain nombre de petites villes ne doivent leur présence sur la carte du semis urbain est-africain qu'à leur fonction d'étape techniques. Par exemple, Mwakuni, Usoke, Urambo et Kaliua, au centre du district de Tabora, ne sont que de simples gares ferroviaires dont l'existence ne se justifie que par la nécessité de ménager des espaces de croisement sur une ligne à une voie. Sans la gare, ces villes ne seraient pas. Si d'aventure le train cessait de passer — possibilité hautement plausible telle que la *Tanzania Railway Corporation* se porte mal et menace de suspendre son activité sur la *central line* — ces villes risqueraient de devenir des villes fantômes, à l'image de certaines de leurs consœurs nord-américaines.

De même, dans les régions désolées, les routes traversent fréquemment ces agglomérations de bars et de boutiques plus sales et tristes les uns que les autres et dont l'existence ne tourne qu'autour

de la route. Ces petites bourgades sont la version africaine des « Restau-routes » occidentaux. Les carrefours également se prêtent à l'éclosion de telles agglomérations, en ce qu'ils favorisent les arrêts, les attentes qu'il faut occuper dans l'alcool ou les étrointes vénales, les retrouvailles qu'il faut célébrer, bref tous les événements qui font l'exceptionnel du déplacement et favorise la pause. La vitesse et l'accroissement de l'autonomie des véhicules favorisent l'effet-tunnel et menacent ces haltes, dont les fonctions se concentrent de plus en plus aux portes des grandes villes ou aux postes frontières.

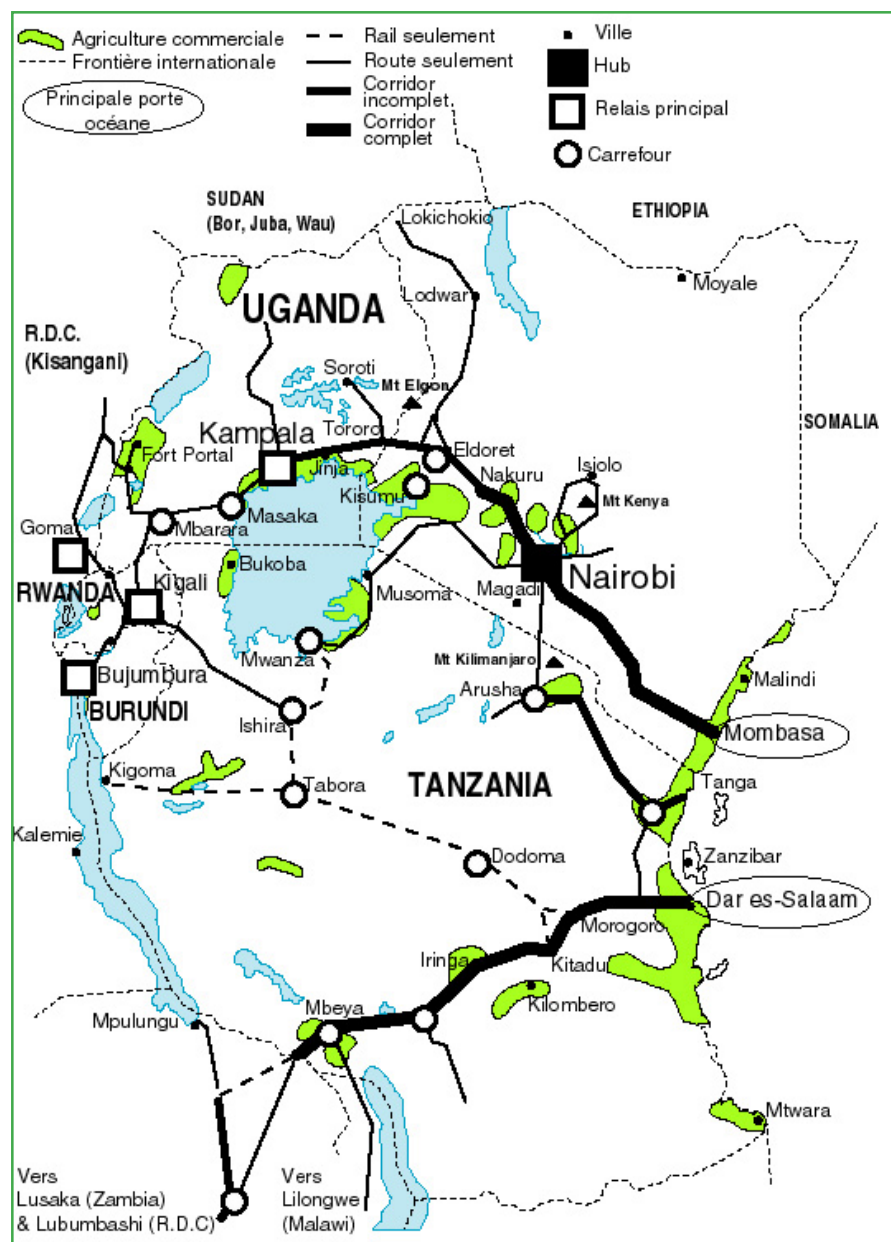
Le fractionnement politique et l'insécurité dressent sur les routes leurs barrières. Leur levée est soumise au bon vouloir de bureaucrates ou militaires tatillons et procéduriers. Les postes frontières ou les barrières internes constituent donc des lieux du même ordre et offrent le même type de paysage que les restau-routes ou les carrefours, mais assorti des services de l'État — douane, immigration, police — et de quelques banques. Certains de ces postes font également office d'entrepôts pour les contrebandiers comme à Chebkube, sur les pentes sud de l'Elgon, ou à Taveta au pied du Kilimandjaro.

Last but not least, dernier type urbain né de la logistique : les villes-entrepôts, au rang desquelles les zones franches continentales ou les dépôts de dédouanement continentaux. Nées de la logistique, ces villes ont pour fonction essentielle le stockage des denrées exportées et importées. Elles se localisent près des fortes densités ou dans les régions de grandes plantations. Animées par l'import-export, elles rayonnent sur les contrées « utiles » du système est-africain, grâce à un dense réseau de transport à vocation locale. Ces villes arment ces espaces ruraux à l'économie mondiale. Moshi, Kitale, Mbale, Mbeya, les villes du pays kikuyu, les marchés du pays baganda, les villes des piémonts, etc., en sont autant d'exemples. Les équipements de stockage, les industries de conditionnement et les gares forment les cœurs de ces agglomérations dynamiques, lieux des foires agricoles les plus dynamiques et les plus arrosées de la région.

Cette typologie urbaine présente le défaut classique des typologies -le schématisme- en ce sens qu'une même ville peut relever de deux, voire de trois

types différents. Par exemple, Moshi est tout autant un carrefour, qu'un entrepôt pour les productions du Kilimandjaro ou pour les produits manufacturés destinés aux agriculteurs du Kilimandjaro. Les carrefours constituent souvent des haltes fort prisées des routiers et offrent le

ces lieux urbains prouve leur rôle dans le dynamisme urbain et dans la structuration régionale. Par exemple, Nakuru, Bungoma et Eldoret sont dominées par leur silo céréalier, que les villes dépourvues leur envient, vitupérant les faveurs partiales du régime Moi. Elle



même paysage que les « restau-routes ». Nairobi est à la fois un *hub* et un entrepôt. Néanmoins, cette typologie a l'utilité de fournir une clé de lecture synthétique de l'espace est-africain.

À grande échelle, cette logique de structuration s'inscrit dans le paysage urbain à travers l'emprise considérable des équipements de transports et de stockage : gares ferroviaires ou routières, hangars, silos, postes douaniers, ports, aéroports, etc. L'animation qui règne dans

s'exprime enfin par l'importance politique et sociale des chauffeurs, marins, transporteurs, mécaniciens, fonctionnaires des douanes ou de la police, commerçants, transitaires, etc, dans la société urbaine.

Le semis urbano-logistique

À première vue, le semis urbain s'appuie sur la topographie de la région. Les lignes de fracture topographique principales (les

littoraux maritimes et lacustres, les rifts oriental et occidental, les escarpements, les piémonts des massifs montagneux) constituent les sites des principales villes. Mombasa, Dar es Salaam, Tanga sur le littoral en sont des exemples aussi clairs que Mbeya, Goma, Bukavu, Fort Portal, Kasese, en position de seuil ou de col au-dessus des bassins-versants congolais ou zambézi ; Nairobi, Arusha en position de pied d'escarpement ; Nakuru en situation d'ensellement. Enfin, un certain nombre de villes s'étalent sur les piémonts des massifs montagneux peuplés (Moshi, Arusha, Nyeri, Muranga, Embu, Meru, Mbale, Kitale).

Bien entendu, la topographie n'agit pas en elle-même, elle fut seulement utilisée et prise en compte : les ruptures de pentes et de surface constituaient des lieux de repos et des étapes, où éponger sa sueur, étancher sa soif, déposer un instant sa charge, faire paître les bêtes de bas et reprendre courage pour le lendemain, quand le transport se faisait à dos d'homme, au rythme lent et régulier de la marche des caravanes.

La hiérarchisation du réseau hydrographique interne, la faible nombre de rivières s'écoulant en mer, et la localisation privilégiée du peuplement sur des pentes où le drainage reste encore torrentiel font l'originalité de ce semis logistico-urbain, qui ne

montre pas ces alignements en bord de mer, pourtant souvent associés à l'analyse des semis urbains africains. De même, la disposition grossièrement méridienne des obstacles topographiques (littoraux, rifts) opposée à la direction latitudinale des infrastructures et des flux explique la localisation privilégiée des villes à l'intersection des deux directions. Enfin, l'opposition entre de larges tables peu peuplées et des massifs pentus mais, au contraire, peuplés fait des piémonts les sites privilégiés des cheminements et de l'éclosion des marchés puis des villes.

Certes, primordial pour expliquer la structuration spatiale est-africaine, le système logistique n'est pourtant pas le seul à animer les villes et à structurer le réseau urbain est africain. D'autres logiques sont à l'œuvre : politico-administratives (fonction de commandement), productives (industries, tourisme) et culturelles en particulier. Chacune cependant s'appuie sur ce système primordial, fondateur de l'unité de l'Afrique orientale.

L'auteur est maître de conférences
en géographie à l'université d'Artois.
e-mail: fracasse@club-internet.fr

Bernard Calas
November 2000

***** Les articles des Cahiers sont maintenant disponibles sur le web*****

Nouvelles de l'IFRA

Valérie Messer, la nouvelle boursière de l'IFRA est arrivée au Kenya en octobre. Elle termine une thèse de doctorat en géographie consacrée à la gestion de l'eau à Dar es Salaam. Elle dirigera également un programme régional sur la gestion de l'eau dans les villes d'Afrique de l'Est.

Jean Huchon a été reconduit comme boursier de l'IFRA afin de poursuivre ses recherches sur les populations agropastorales du Mont Elgon, au Kenya et en Ouganda. Il participe à un programme comparatif sur le Kilimandjaro et le Mont Elgon, qui aborde notamment la question des échanges socio-économiques transfrontaliers.

Le livre d'Alain Ricard a été traduit en anglais sous le titre *Ebrahim Hussein : Swahili Theatre and Individualism* et publiée en Tanzanie par Mkuki na Nyota. Cette opération a été soutenue financièrement par l'IFRA et l'ambassade de France en Tanzanie.

L'annuaire 2000 sur l'Afrique orientale publié sous la direction de François Grignon et Hervé Maupeu est paru. Il comprend, outre des chroniques sur l'actualité politico-économiques des trois pays de la zone, un dossier sur les réfugiés en Afrique de l'Est aussi que cinq articles consacrés au Kenya.

Missions ...

Septembre

Le 20^{ème} anniversaire de l'IFRA s'est déroulé à Nairobi du 11 au 14 septembre et à Kampala du 18 au 22. Ce fut l'occasion de remettre le prix du meilleur mémoire de Maîtrise en sciences sociales des Universités de Nairobi et de Makerere. Les gagnants ont reçu 750 \$ visant à récompenser la qualité de leur travail de terrain.

Octobre

Hervé Maupeu a suivi les élections en Tanzanie entre le 28 octobre jusqu'au 1 novembre.

Novembre

Philippe Bocquier a participé, le 3 novembre à Dar es Salaam, au lancement éditorial de l'ouvrage d'Alain Ricard, *Ebrahim Hussein : Swahili Theatre and Individualism*.

Mot du rédacteur :

Le mot « Mambo » est un mot de la langue Kiswahili, qui littéralement signifie 'les nouvelles' ou 'les renseignements'. Ce mot est communément utilisé comme salutation, « Quoi de neuf ? »

Directeur de publication

Philippe BOCQUIER

Assistante éditoriale

Judie-Lynn RABAR

Visiteurs ...

13 octobre au 03 novembre

Deyssi Rodriguez-Torres, sociologue à l'Université de Mons en Belgique

10 octobre au 20 novembre

Anne-Marie Peatrik, anthropologue au Centre national de la recherche scientifique, France

16 novembre

Alain Cazenave-Piarrot, professeur de géographie à l'IUFM de Toulouse, France

 Nairobi
IFRA
Maendeleo House, 4th floor
Monrovia Street
P.O. Box 58480, Nairobi
Tel: 22 19 22
Fax: 33 62 53
E-mail: ifra3@connect.co.ke
Site web: www.ifra-nairobi.org