

INTRODUCTION

Le phénomène urbain en Afrique centrale

depuis plus d'un siècle ont marqué et profondément le monde moderne. On a pu parler d'une révolution industrielle, des habitudes et des genres de vie nouveaux ont bouleversé toutes les structures sociales d'une part notable de l'humanité. Le usage de la terre, dont lors remodelé, en est devenu incommensurable.

A l'inverse du paysage rural, le trait dominant du paysage industriel est l'agglomération, sur des espaces réduits, de nœuds urbains et d'unités économiques considérables. La concentration humaine dans les îlots internes du développement. **Jacques DENIS, S. J.** enseignement universel a été maintenu lors DOCTEUR EN GÉOGRAPHIE CORGE (18, p. 9).

« Le développement de l'industrie exige un équipement approvisionné des nations industrielles en voies de communication à grande portée, en îlots d'habitation, pourvues des infrastructures de la vie de collectivités importantes. Cet équipement, une fois réalisé, offre des opportunités pour un développement orienté de l'industrie. La connaissance géographique des industries est donc un résultat des diverses formes de conurbation technique, financière, et de la création des lieux favorables à l'implantation industrielle, du fait de leurs aménagements en la matière ».

Création de villes, essor prodigieux de cités unciennes ont accompagné presque partout l'industrialisation. Hors le aspect d'une même réalité, l'urbanisation et l'industrialisation se conditionnent mutuellement et sont indissociables, au moins sur le plan de la région. Ce n'est pas qu'il faille attribuer une importance exclusive aux données économiques. D'autres facteurs, d'ordre

Le phénomène mississippi en Afrique centrale

Mémoire présenté à la séance du 17 mars 1958.
Rapporteurs : R. P. J. VAN WING et M. F. GRÉVISSE.

INTRODUCTION

La naissance et le développement de l'industrie depuis plus d'un siècle ont marqué si profondément le monde moderne qu'on a pu parler d'une révolution industrielle. Des millions d'hommes ont changé d'occupation ; des habitudes et des genres de vie nouveaux ont bouleversé toutes les structures sociales d'une part notable de l'humanité. Le visage de la terre, cent fois remodelé, en est devenu méconnaissable.

A l'inverse du paysage rural, le trait dominant du paysage industriel est la concentration, sur des espaces réduits, de masses humaines de plus en plus considérables. La concentration humaine répond aux lois internes du développement industriel. Ce phénomène universel a été maintes fois décrit ; citons P. GEORGE [18, p. 9] :

« Le développement de l'industrie exige un équipement approprié des régions industrielles en voies de communication à grande puissance, en cités d'habitation, pourvues des infrastructures de la vie de collectivités importantes. Cet équipement, une fois réalisé, offre des commodités pour un développement ultérieur de l'industrie. La concentration géographique des industries est donc un résultat des diverses formes de concentration technique, financière, et de la création des milieux favorables à l'implantation industrielle, du fait de leurs antécédents en la matière ».

Création de villes, essor prodigieux de cités anciennes ont accompagné presque partout l'industrialisation. Double aspect d'une même réalité, l'urbanisation et l'industrialisation se conditionnent mutuellement et sont indissociables, au moins sur le plan de la région. Ce n'est pas qu'il faille attacher une importance exclusive aux données économiques. D'autres facteurs, d'ordre

politique, psychologique ou social, interviennent à leur tour dans l'édification d'une réalité complexe. Il serait impardonnable de les négliger.

Historiquement, l'essor industriel et urbain affecte d'abord et essentiellement l'Europe occidentale. De ce premier foyer il gagne progressivement le reste du monde, soit par l'expansion européenne dans les terres immenses et peu peuplées de l'Amérique, de l'Australie ou de l'Afrique du Sud, soit par le biais de la colonisation. Ce n'est pas une circonstance fortuite si certains pays européens, parmi les plus anciennement et les plus profondément industrialisés, la Grande-Bretagne, la France, la Belgique, se trouvent être en même temps les administrateurs de vastes territoires outre-mer. Une fois leur marché intérieur saturé, les pays industriels s'efforcent de conquérir à l'extérieur des débouchés permanents en même temps que des sources assurées de matières premières. C'est ainsi que l'Afrique centrale s'est trouvée entraînée dans le sillage des métropoles industrielles.

Délaissant la brousse, ses genres de vie archaïques, son équilibre précaire, les Africains ont dû se plier presque sans transition à une vie totalement différente ou s'en sont accommodés. Migrations intérieures, travail salarié, habitat concentré, structures nouvelles façonnent, à un rythme toujours plus rapide, le visage de l'Afrique contemporaine.

En 1935, après un demi-siècle de présence belge en Afrique, la population vivant en dehors du milieu coutumier représentait 7 % de la population totale. Une vingtaine d'années plus tard, c'est presque le quart de la population qui a été affectée, plus ou moins définitivement, par le mouvement de détribalisation. Ce serait certes une erreur de confondre populations détribalisées et populations urbaines, bien que la rupture avec le milieu

coutumier soit souvent la première étape de l'urbanisation.

A l'exception de quelques comptoirs sur les côtes (Luanda, Mombasa, plus tard Libreville), l'Afrique centrale ne comptait aucune ville digne de ce nom au début du XX^e siècle. En 1956, près d'un million de personnes vivent, au Congo belge, dans des villes de plus de 20.000 habitants, plus de 600.000 dans les Rhodésies, 250.000 en Angola, autant en Afrique équatoriale française, près de 200.000 au Cameroun, etc. C'est dire l'ampleur du phénomène urbain.

L'afflux des ruraux vers les centres urbains n'est pas seulement effarant par l'importance numérique des populations mises en branle, il l'est tout autant et plus encore peut être par les bouleversements qui affectent ces masses. On a dit que les Africains étaient passés, sans transition, de l'âge de la pierre à celui de l'électricité. Il ne s'agit pas là d'une simple boutade.

Hier encore ce paysan Hutu paissait une vache étique sur une colline du Ruanda. Pressé par la faim après une maigre récolte, il va trouver le recruteur. En quatre heures d'avion il est transporté à mille kilomètres de chez lui, à la mine d'uranium de Shinkolobwe. Pendant que ses enfants vont à l'école, sa femme range la maison et va prendre sa leçon de couture au Foyer social. Le soir, attablé avec quelques amis, il entend la radio commenter les événements de la politique internationale ou regarde évoluer des couples au rythme du dernier succès brésilien. Du début au terme de cette métamorphose, au moins extérieure, un an ne s'est pas écoulé.

A. — Perspectives de recherche.

C'est ce phénomène prodigieux d'un monde nouveau en gestation dans les villes centrafricaines que nous

avons essayé d'observer et de comprendre, et c'est dans une perspective géographique que nous avons tenté d'en aborder l'étude. Si la géographie, selon une définition classique, est la science des paysages, la géographie humaine, elle, a pour objet propre de décrire et d'expliquer les paysages en tant qu'ils sont marqués par la présence et l'activité des hommes.

Le paysage humanisé est le résultat d'un affrontement. Alors que le milieu physique ne peut opposer, plus ou moins efficacement, que sa passivité, l'homme dispose d'instruments toujours plus perfectionnés pour le façonner à sa guise, pour l'adapter à ses besoins ou à ses désirs. D'où l'importance primordiale des facteurs humains, surtout dans une étude de géographie urbaine [16].

Les hommes ne créent pas des villes anonymes et interchangeables, ils les créent à leur image et s'expriment en elles. La situation d'une ville, son site, ses activités, son agencement général, le style de ses constructions, tout cela traduit un choix, reflète des préoccupations, exprime une conception de vie ou un état de civilisation. Le géographe ne peut pas se contenter de décrire des apparences ; s'il veut faire œuvre scientifique, il doit remonter aux causes, détecter et apprécier chacun des éléments qui concourent à édifier cette réalité complexe et vivante : le paysage urbain.

Science de synthèse, la géographie humaine ne se laisse pas facilement emprisonner dans des limites formelles. C'est la pensée d'un bon nombre de géographes contemporains qu'exprime P. GOUROU [224, p. 5] :

« Il est aisément de dire que les géographes décrivent, expliquent et classent des paysages mais plus difficile de délimiter le domaine propre de la géographie, qu'elle soit physique ou humaine. Les éléments humains des paysages se définissent sans peine : répartition des hommes à la surface de la terre, répartition des maisons, paysages agricoles, paysages urbains, lacis des voies de communication, modifications souvent inapparentes à première vue infligées par l'homme

à la nature physique ; cependant les vrais problèmes, les plus intéressants, se posent au moment d'expliquer ces éléments humains, en eux-mêmes et dans leur répartition. C'est la solution de ces problèmes qui fait la qualité intellectuelle et la valeur scientifique de la géographie humaine. Mais comment ne pas voir que notre discipline est dans cette entreprise obligée d'appeler à l'aide les sciences sociales et d'empêtrer sur leur domaine ? »

Les travaux de l'économiste aideront le géographe à comprendre le choix et l'évolution des activités de la ville ; ceux de l'urbaniste, la mise en place et le dessin des éléments urbains ; ceux du sociologue, les structures qui régissent la vie urbaine ; ceux de l'ethnologue, les mille et une particularités qui diversifient l'ensemble urbain. Dans toutes ces sciences le géographe puisera, sans fausse honte, des éléments de réponse aux problèmes que lui pose l'observation du complexe urbain.

Le fait urbain, en Afrique centrale, est d'origine récente. Rien d'étonnant, dès lors, si les études urbaines sont encore peu nombreuses. L'étude géographique la plus complète semble être celle de LASSEUR concernant Libreville, à en juger par une publication partielle [135]. D'autres, plus rapides, ont été consacrées par SAUTTER aux villes du Moyen-Congo [151] et par nous même à Pointe-Noire [124] à Fort-Lamy [123], à Léopoldville [208] et à Coquilhatville [205]. A. CHAPELIER a rédigé sur la métropole du Haut-Katanga un mémoire classique [185]. Si l'on cite les quelques pages consacrées par NICOLAI et JACQUES à Luluabourg [261], on aura fait un inventaire à peu près complet des monographies urbaines dues aux géographes.

L'apport des sociologues paraît plus important ; leurs travaux fournissent une contribution appréciable à la connaissance des villes centrafricaines. Parmi les monographies nous citerons la « Sociologie des Brazzavilles noires » de BALANDIER [117], l'étude de Jinja réalisée par C. et R. SOFER [384], celle de Livingstone par M.

MC CULLOCH [354], de Kampala par A. W. SOUTHALL et P. C. W. GUTKIND [385], de Stanleyville par V. G. PONS, N. XYDIAS, et P. CLEMENT [42] Un administrateur, F. GRÉVISSE, nous a donné une excellente description d'Élisabethville [227].

D'autres études, réalisées à partir de documents administratifs, nous fournissent à défaut de mieux, un point de départ. Nous rangerons dans cette catégorie le Léopoldville de E. CAPELLE [183], le Coquilhatville de F. DE THIER [211] et les deux brochures que J. P. LEBEUF a consacrées à Fort-Lamy [138] et à Bangui [136].

Si l'on ajoute à ces monographies une série de travaux concernant des problèmes particuliers dans telle ou telle ville, on s'aperçoit qu'il est peu de villes centrafricaines qui n'aient été l'objet de quelque étude. Toutes ces monographies, malgré leur valeur inégale, sont utiles et même indispensables. En inventoriant le contenu des agglomérations urbaines, elles fournissent une somme de matériaux préliminaires.

Et cependant, même devant des monographies bien faites, l'esprit reste insatisfait. Au-delà des cas particuliers, il cherche à déceler les orientations, les tendances, les constantes sinon les lois des phénomènes. L'analyse est un premier stade qui prépare et conduit aux synthèses.

Ce n'est certes pas une tâche aisée que d'esquisser la synthèse d'une réalité aussi complexe et mouvante que le fait urbain en Afrique Centrale. Nous n'avons nullement l'ambition de faire œuvre définitive. D'ailleurs ainsi que le fait très justement remarquer P. GEORGE :

« La synthèse définitive est en cette matière (géographie urbaine) un leurre, et vouloir attendre le moment surnaturel où celle-ci serait possible est se condamner à l'inaction ou au travail de détail sur des sentiers battus. C'est par des synthèses de recherche que l'on révèle les carences de la documentation, les contradictions de méthode, que

l'on provoque les discussions et les débats où se fourbit un nouvel arsenal d'investigations, où s'affirment et se rectifient les hypothèses de travail. » [20, p. 35].

Dans une esquisse rapide, quoique souvent pertinente, J. DRESCH, avait montré la voie [67]. A l'aide des nombreuses études parues au cours des dix dernières années et en nous basant sur nos enquêtes en Afrique, nous voudrions établir un premier bilan et faire le point. Notre objectif est de fournir une première réponse, toute provisoire et imparfaite qu'elle soit, à cette seule question : où en est le fait urbain en Afrique centrale ? Notre espoir est de fournir une base de départ à des recherches plus complètes et plus poussées qui aborderont les problèmes dans une perspective plus large et avec une efficacité accrue.

B. — Sources de documentation.

Avant d'entreprendre des recherches sur le terrain, nous avons procédé à un inventaire bibliographique. Le dépouillement systématique de 97 collections de travaux et revues scientifiques belges, britanniques, françaises, espagnoles, italiennes, portugaises et américaines nous a permis de relever une série impressionnante de travaux consacrés aux villes centrafricaines et parus depuis 1945⁽¹⁾.

Cette enquête bibliographique non seulement nous a donné une bonne vue d'ensemble des problèmes urbains d'Afrique centrale, mais elle nous a fourni de nombreuses suggestions sur les méthodes de travail à appliquer dans les différentes régions, en tenant compte des expériences passées.

Ces publications, de valeur fort inégale, peuvent être

⁽¹⁾ Nous indiquons les principaux d'entre eux dans la bibliographie générale en fin de volume.

rangées en trois catégories. Les meilleures sont évidemment les enquêtes de première main réalisées par des spécialistes et selon des méthodes éprouvées. Nous avons déjà cité les travaux de C. et R. SOFER à Jinja, ceux de SOUTHALL et GUTKIND à Kampala ou de M. MC CULLOCH à Livingstone.

Nous devons ranger dans la même catégorie les études remarquables effectuées dans les villes du Copperbelt par les chercheurs du Rhodes-Livingstone Institute sous la direction du professeur J. CLYDE MITCHELL [357, 358, 359, 360, 361, 362]. Pour le Congo belge, nous indiquerons l'étude démographique réalisée par L. BAECK à Usumbura [165], celle que nous avons entreprise à Élisabethville [206], celle déjà citée de V. G. PONS à Stanleyville. Au Cameroun, R. DIZIAIN a mené une étude du même genre, concernant le quartier New-Bell, à Douala [125].

Dans une seconde catégorie, il conviendrait de ranger les enquêtes basées sur une utilisation critique de documents administratifs. Le prototype du genre serait constitué par l'enquête de M. SORET à Brazzaville et Dolisie [156]. Dans un rapport préliminaire sur Jadotville [207], nous avons essayé de montrer l'intérêt et les faiblesses d'un travail de ce genre.

La troisième catégorie comprend les études réalisées par compilation de rapports administratifs parfois complétés ou nuancés par des interviews, coups de sonde et autres observations « au flair ». Les travaux de ce genre ne peuvent être utilisés qu'avec la plus grande circonspection, leur valeur étant affectée d'un coefficient de subjectivité difficile à apprécier.

Toutes les études consacrées aux villes centrafricaines fournissent aux chercheurs une masse de documents déjà très considérable. Malheureusement, l'étude critique de ces travaux ménage pas mal de déceptions. Le

plus grave reproche que l'on doive formuler contre un grand nombre d'entre eux est l'absence de précisions sur les méthodes de rassemblement et d'élaboration des données de base.

Certains auteurs entourent leurs méthodes de travail d'une discréction qui confine souvent au silence et les renseignements fournis par d'autres sont parfaitement sibyllins. A quoi sert d'indiquer que tel résultat provient d'un « sondage à 5 % », si l'on ne précise pas de quelle sorte de sondage il s'agit, selon quels critères l'échantillon a été fixé, par qui et comment le sondage a été exécuté, etc...

Dans une étude critique, rigoureuse mais constructive, Merran Mc CULLOCH a analysé, au point de vue méthodologique, une trentaine de travaux récents concernant les répercussions de l'industrialisation et de l'urbanisation en Afrique Sud-Saharienne [89]. Reconnaissant, comme il se doit, les difficultés techniques et administratives que soulève l'échantillonnage et même toute enquête systématique dans les milieux africains en pleine évolution, Mc CULLOCH n'en déplore pas moins vivement l'absence de précisions méthodologiques qui affecte gravement la valeur scientifique de la majorité de ces études.

Lloyd WARNER avait déjà signalé avec pertinence que :

« Beaucoup de chercheurs ont le tort de ne tenir aucun compte, en se mettant à l'œuvre, de ce que d'autres ont pu faire auparavant dans le même domaine. On peut également leur reprocher parfois de ne pas indiquer : 1^o sur quelles hypothèses ils se sont fondés ; 2^o quelles techniques ils ont employées ; 3^o comment leurs idées et leurs procédés se sont modifiés au fur et à mesure des travaux. La recherche est avant tout, pour le savant qui s'y livre, un moyen d'apprendre ; il faut qu'il indique comment il a procédé et pourquoi, afin que d'autres puissent tirer profit de ce qu'il a appris et vérifier la valeur de ses méthodes et de ses conclusions. La critique de résultats obtenus à l'aide de techniques différentes a souvent eu pour effet de créer de la confusion

au lieu d'éclairer notre jugement. Les conclusions n'ont de sens que si l'on connaît les moyens qui ont permis d'y parvenir »⁽¹⁾.

Les travaux que nous avons mentionnés jusqu'ici, ouvrages et articles de revues, constituent une documentation publique, plus ou moins largement répandue et accessible à tous. Il est une autre documentation, de volume beaucoup plus considérable : les archives des différents centres urbains.

Rapports démographiques, économiques, politiques, sociaux, médicaux et mille autres s'entassent dans les bureaux à tous les échelons de l'Administration. Mais comme les agents subalternes doivent nécessairement fournir les renseignements qui leur sont demandés par les instances supérieures, bon nombre de rapports sont des improvisations plus ou moins brillantes, mélanges de flair et d'astuce. Il arrive que certains rapports soient d'une précision et d'une objectivité surprenantes quand on connaît les conditions qui président à leur élaboration ; ce sont là d'heureuses exceptions. Expérience faite, nous ne pouvons accepter l'optimisme, excessif à notre avis, de certains auteurs comme GOUROU dans sa Notice de la carte de densité de la population au Congo belge (Bruxelles, I. R. C. B., 1951).

Dans l'intérêt de la science et même de l'administration, il faut avoir le courage de reconnaître les lacunes, les faiblesses de méthode et les erreurs manifestes. Que ce soit pour les taux de natalité, de fécondité, de mortalité, l'échelle des revenus indigènes, le pourcentage des chômeurs et tant d'autres objets, les chiffres ne sont parfois que de simples conjectures et l'interprétation qu'on en donne est souvent fantaisiste, quand on ne la transforme pas en argument en faveur de telle déci-

(1) WARNER, L. W., et LUNT, P. S., *The Social Life of a Modern Community*, Yale University Press, 1941, p. 6.

sion souhaitée. Beaucoup plus constructive nous paraît l'attitude d'A. RYCKMANS qui, dans un article remarquable [279], a analysé avec objectivité la valeur des statistiques démographiques au Congo belge.

Dans les pays voisins la situation n'est guère plus brillante. Les seules indications officielles précises dont on dispose dans les territoires britanniques d'Afrique centrale ou orientale concernent les salariés [374]. En Angola portugais, les recensements sont effectués avec grand soin et exploités méthodiquement, mais ils n'ont lieu que tous les dix ans. Dans l'intervalle les services statistiques publient des estimations annuelles. Il a fallu attendre ces toutes dernières années, en A. E. F. et au Cameroun, pour avoir quelques indications valables concernant la population des principaux centres urbains. On comprend que des rapports établis sur des bases aussi fragiles soient d'un intérêt discutable.

C. — Méthodes d'enquête.

Pour mener à bien une étude comparative de l'évolution urbaine en Afrique centrale, l'analyse des documents, officiels et autres, est absolument insuffisante, et le travail en chambre est voué d'avance à l'insuccès. Le séjour sur place est indispensable, afin de vérifier la valeur des documents existants et de les compléter par des enquêtes directes.

Mais un voyage d'étude de ce genre présente deux exigences antinomiques. D'une part, il faut séjourner dans chaque ville assez longtemps pour en discerner les traits caractéristiques, déceler et formuler ses problèmes, entrevoir ses perspectives d'avenir, bref pour la connaître. D'autre part, il faut que le circuit des villes soit effectué dans un temps suffisamment limité pour que les éléments recueillis en chacune d'elles appartiennent à la même époque et soient ainsi comparables.

En fait, grâce à une préparation minutieuse, notre périple africain a pu être réalisé en deux ans. Les données sur lesquelles se fonde la présente étude se rapportent toutes aux années 1955 et 1956 pour le Congo belge. Pour les pays limitrophes, nous avons dû parfois nous contenter de chiffres plus anciens.

Nous avions d'abord pensé limiter notre enquête aux villes principales du Congo belge. Mais il nous est apparu rapidement qu'une confrontation avec les pays voisins serait d'un intérêt indiscutable. Il est étonnant de voir à quel point tel principe politique, telle orientation sociale, telle organisation économique peut faire évoluer dans des voies différentes, parfois même opposées, des contrées initialement identiques.

Après avoir parcouru quelques villes aéfiennes et congolaises, J. DRESCH notait :

« La comparaison entre les deux colonies voisines est particulièrement suggestive car elles se ressemblent à bien des points de vue. Mais les méthodes de colonisation employées, les résultats économiques obtenus et, par suite, les conséquences qui en ont résulté sur l'évolution des populations indigènes, tout oppose les deux expériences : il suffit pour s'en convaincre de franchir le Stanley Pool par une traversée de 20 minutes, entre Brazzaville et Léopoldville. On passe d'une ville du vieux type colonial, un peu endormie sous ses manguiers et ses palmiers à huile, à une ville moderne dont l'activité a tué le pittoresque (1). »

C'est pourquoi nous avons porté l'analyse sur des types urbains similaires où, grâce aux données géographiques de situation, de développement économique, de ressources et de vitalité démographiques, de structures sociales, les traits permanents se dégageraient presque automatiquement des caractères circonstanciels ou originaux. En poussant l'analyse par-delà les frontières, il nous devenait possible d'isoler les phénomènes essen-

(1) DRESCH, J., *Méthodes coloniales au Congo belge et en A. E. F.*, Revue de Politique Étrangère, Paris, 1947, p. 77.

tiels des contingences politiques ou administratives qui les colorent.

Dans chaque ville nous avons concentré nos recherches sur trois domaines principaux : la démographie, le travail et l'habitat. Dans le domaine démographique nous avons essayé de définir la composition de la population à différents points de vue : sexe, âge, ethnie, origine géographique, état-civil, composition familiale, etc... Dans le domaine du travail, outre la détermination des structures économiques de la ville, nous avons étudié le volume des entreprises, la qualification des travailleurs, leur stabilité, les salaires, le non-emploi, etc...

Quant à l'habitat, manifestation la plus tangible de l'urbanisation, nous l'avons pris dans un sens large : non seulement les habitations, des matériaux aux modes d'appropriation, mais l'organisation et l'équipement des quartiers et l'intégration de ces derniers dans le tissu urbain.

Évidemment tous ces problèmes n'ont pas été étudiés dans chaque ville de la même façon ou avec les mêmes résultats. Selon les circonstances, nous avons été amené à insister davantage ici et là sur tel ou tel problème plus aigu ou plus abordable.

Pour que le lecteur puisse se faire une idée plus précise de nos méthodes de travail, voici le schéma général d'enquête selon lequel nous avons entrepris l'étude de chacune des villes. Après nous être procuré les documents cartographiques existants, nous consacrions deux ou trois jours à parcourir la ville en tous sens afin d'en apprécier ce que l'on pourrait appeler le « volume sensible », afin de localiser les différents quartiers, de détecter les points de cristallisation et les barrières naturelles ou artificielles. Cette première prise de contact suscitait inévitablement un certain nombre de points d'interrogation.

Nous nous efforçons ensuite, en prenant contact avec les autorités administratives et les responsables des différents services, de rassembler la documentation existante (rapports et statistiques) et surtout d'en apprécier la valeur. Celle-ci est en effet extrêmement variable lorsqu'elle concerne des phénomènes humains difficiles à comptabiliser de par leur nature même. Et cette difficulté est encore accrue par la pénurie de personnel et de moyens, pénurie générale en Afrique centrale. Pour que les éléments recueillis puissent être retenus et comparés valablement, il importait donc d'en faire une critique serrée et, chaque fois que la chose était possible, de discuter la valeur du document par un entretien avec son auteur, ce qui ménageait parfois d'étonnantes surprises.

Une fois les données rassemblées, il convient de les confronter avec les faits, par l'observation directe, par des entretiens avec des personnalités non officielles de l'industrie, du commerce, des transports, des missions, de l'enseignement, des services sociaux et avec des personnes privées tant africaines qu'europeennes, selon leur compétence. Cette confrontation permet parfois de rectifier des affirmations, souvent de les préciser et presque toujours de les nuancer.

Mais il arriva que la moisson de documents déjà élaborés fût pauvre ou de valeur trop incertaine. Il fallut alors entreprendre le dépouillement des documents de base : fiches individuelles ou familiales de recensement, fiches dactyloscopiques, cartes de travail, etc...

Encore faut-il que ces documents de base soient correctement établis, complets et tenus à jour. Sinon il faut entreprendre soi-même une enquête directe auprès des habitants, ce qui demande du temps et expose à de gros frais. A Élisabethville, par exemple, grâce à notre excellente équipe d'enquêteurs africains, nous

avons interrogé plus de 8.500 chefs de ménage représentant 29.918 personnes, soit 21 % de la population urbaine⁽¹⁾.

Outre ces enquêtes générales, nous nous sommes livré dans plusieurs villes à des enquêtes particulières portant sur un groupe restreint ou un problème précis. Nous signalerons, parmi d'autres, des enquêtes auprès de différents groupes d'évolués sur leurs sentiments à l'égard de la ville [209], sur les désirs des vieux travailleurs proches de la retraite, sur les raisons pour lesquelles les femmes préfèrent vivre en ville ou regrettent le village, sur ce que sont devenus les pensionnés d'une grosse entreprise industrielle, etc...

Notre enquête porte avant tout et essentiellement sur l'urbanisation des populations africaines. Il n'est pas possible cependant de faire abstraction de l'élément européen ou de minimiser son rôle. Dans ces pays à vocation traditionnellement agricole, le fait urbain, comme l'industrialisation et les échanges, est la conséquence directe de la colonisation. Sans étudier l'élément européen en lui-même, nous serons amené à préciser l'action de catalyse qu'il a exercée dans le milieu africain traditionnel.

L'urbanisation étant un phénomène démographique et social qui caractérise l'afflux de ruraux déracinés dans les villes, il va de soi que son étude ne peut considérer seulement le processus à son terme. Aussi avons-nous été amené à entreprendre un certain nombre d'incurSIONS dans les milieux coutumiers d'origine. A l'Équateur, dans le Bas-Congo ou au Kwango, dans le Katanga ou au Ruanda, nous avons pu étudier et discuter sur place les raisons qui poussaient les populations à émigrer

(1) Nous avons décrit avec précision la technique de sondage utilisée, dans notre étude : Élisabethville-Matériaux pour une étude de la population africaine (*Bulletin du CEPSI*, Élisabethville, n° 34, 1956, p. 137-195).

et les efforts — plus ou moins heureux — entrepris pour les stabiliser et les revitaliser.

Il ne nous eut pas été possible de consacrer quatre années à ce travail, de parcourir l'Afrique centrale en tous sens, d'engager les auxiliaires indispensables, sans le patronage et l'aide concrète que voulut bien nous accorder l'Institut pour la Recherche scientifique en Afrique centrale. Que ce soit auprès des organismes scientifiques, de l'Administration, des Missions ou des particuliers européens et africains, partout nous avons reçu le meilleur accueil. Nous nous plaisons à rendre hommage à la collaboration loyale et désintéressée de tous ceux qui travaillent à l'édification d'une Afrique nouvelle et heureuse et qui consacrent le meilleur d'eux-mêmes à cette tâche difficile mais exaltante.

PREMIÈRE PARTIE

Le fait urbain

CHAPITRE PREMIER

LES VILLES CENTRAFRICAINES

Lorsque le voyageur débarque à Luanda, à Élisabethville ou à Ndola, il sait à l'instant qu'il se trouve dans une ville. De larges avenues asphaltées, des immeubles imposants, un grouillement bruyant de véhicules et d'humains évoquent des images familières d'Europe, d'Amérique ou d'Asie. Lorsqu'il arrive à Entebbe, à Manono, à Dolisie ou à Silva Porto, il reste déconcerté dans l'idée qu'il se fait de la ville. Ici un noyau d'habitations de type urbain voisine avec de gros villages dont les habitants ne donnent pourtant guère l'impression d'être des paysans.

1. — Un problème de définition.

On sait assurément ce qu'est une ville, mais lorsqu'on veut en formuler une définition précise et universelle, on se heurte à des difficultés insurmontables. De nombreux auteurs se sont efforcés de lui trouver des critères décisifs. Ils ont évoqué tour à tour le volume de population, un critère historique, un titre de droit administratif,

l'aspect extérieur, le genre de vie des habitants. Mais, ainsi que le fait justement remarquer G. CHABOT [5], si la notion de ville est très claire, aucune des définitions proposées n'est pleinement satisfaisante.

Peut-être s'est-on attaché à des caractères trop extérieurs, mesurables visuellement et statistiquement, et a-t-on voulu enfermer dans une définition unique des réalités semblables mais non identiques. Pour P. GEORGE, « la création ou le développement d'une ville correspond à des besoins, s'effectue en fonction de techniques déterminées, dans le cadre de l'application de systèmes économiques et sociaux » [21, p. 29]. Et plutôt que de vouloir, à tout prix, définir la ville, devrait-on se contenter d'identifier les villes et de reconnaître des types de villes.

C'est dans cette perspective que nous avons parcouru l'Afrique centrale. Ici nous nous trouvions indiscutablement dans une ville, là nous hésitions, plus loin nous devions dénier le titre de ville à un centre pourtant populeux. Après des dizaines et des dizaines d'observations, nous avons raisonné nos impressions et nous nous sommes demandé pourquoi nous inscrivions telle agglomération dans la série urbaine alors que nous refusions d'y inclure telle autre. Nous avons pu de la sorte, par l'observation des faits, dégager un certain nombre d'éléments dont la présence simultanée confère un caractère urbain indéniable quoique d'un type particulier.

On s'est souvent demandé si les peuples appartenant au groupe bantou avaient jamais eu l'initiative de bâtir des villes. Généralement on conclut par la négative, faute de témoignages. Pour bien des auteurs, « la ville est une création du Blanc » [67, p. 3].

On pourrait invoquer les ruines impressionnantes de Zimbabwe, en Rhodésie du Sud. Mais jusqu'à ce jour leur mystère reste inviolé. Aucune théorie probante ne peut fixer leur âge ni les attribuer à un peuple ou à

une civilisation. Il faut donc, provisoirement, les écarter des débats.

Peut-être y eut-il en Afrique centrale des civilisations qui donnèrent naissance à certaines formes de vie urbaine. Mais ces civilisations ont disparu et les villes végétales que, peut-être, elles édifièrent, sont retournées à la terre d'où elles avaient surgi, sans laisser de témoignages même dans la légende.

L'absence de villes autochtones est si totale qu'il n'est même pas une exception pour confirmer la règle. Pas même Kibuga (¹) la capitale des Kabaka du Buganda. Si les premiers explorateurs, les SPEKE, les LUGARD, furent étonnés de l'importance de cette agglomération noire, ce n'était malgré tout qu'un rassemblement de paillettes. Cette capitale, qui se déplaça maintes fois au cours du XIX^e siècle [385, p. 1], ne devait sa relative importance qu'à l'habileté de ses rois qui surent nouer de fructueuses relations avec les trafiquants arabes de Tabora et de la côte.

En conclusion et jusqu'à plus ample informé, on peut affirmer que le fait urbain en Afrique centrale est dû à l'initiative de races étrangères, dont les préoccupations économiques et l'organisation sociale étaient totalement différentes des conceptions africaines, en un mot : à la colonisation.

Mais il convient de distinguer trois types de villes coloniales, qui répondent à des périodes, à des peuples et à des politiques différentes. A partir du XVI^e siècle, les côtes occidentales et méridionales de l'Afrique voient s'établir les escales de la route des Indes. Les citadelles lusitaniennes s'ancrent le long des côtes de l'Angola et du Mozambique, tandis que la célèbre Compagnie des Indes prend pied à proximité du Cap des Tempêtes.

(¹) L'agglomération africaine juxtaposée à la capitale coloniale Kampala dont elle reste distincte.

Relais maritimes, les bases portugaises et hollandaises se transforment insensiblement en têtes de pont. Mais alors que les Portugais se contentent d'organiser la traite grâce à des capitaines de négoce indigènes ou métis — les pombeiros —, les Boers envahissent et colonisent systématiquement l'arrière-pays. L'Angola est une colonie d'exploitation tandis que le Cap est une colonie de peuplement ; d'où l'évolution divergente des deux pays et de leurs villes.

Jusque vers la fin du XIX^e siècle, les côtes orientales de l'Afrique centrale sont contrôlées par les trafiquants arabes (¹) qui y fondent quelques villes. On hésite à parler ici de colonisation ou alors il faudrait la définir : colonisation de rapine. Face à la côte africaine, Zanzibar est le quartier général où s'organisent les expéditions, et le marché où sont rassemblés les produits : ivoire et esclaves. Quelques postes sur le continent, tels Bagamoyo (²) ou Tabora à l'intérieur, surveillent les routes des caravanes.

Il faudra attendre la fin du XIX^e siècle et surtout le XX^e pour voir se développer un type nouveau de colonisation dont le dynamisme transformera de fond en comble l'Afrique centrale. Britanniques et Français, Belges et Allemands, les nouveaux colons sont issus de pays où le capitalisme triomphe grâce à une industrialisation systématique. Dans toute l'Afrique Centrale, du Cameroun au Kenya, des Européens s'installent, organisent l'économie sur des bases nouvelles. En certains endroits privilégiés par leur position, se fixent les services administratifs, bientôt suivis — quand ils ne sont pas précédés — par des commerçants hardis ou aventureux.

Cette présence et ces activités appellent les travailleurs autochtones. Ainsi que nous l'écrivions naguère à propos

(¹) Il s'agit, en fait, d'Islamisés afro-asiatiques et non d'Arabes au sens ethnique.

(²) Dont la traduction signifierait : ici nous perdons cœur.

de Fort-Lamy : « L'initiative est venue du Blanc, mais, soit qu'il ne veuille, soit qu'il ne puisse s'acquitter lui-même de certaines tâches, l'Européen a besoin d'une main-d'œuvre importante, d'autant plus nombreuse qu'elle possède moins de qualification. Le Blanc constitue en quelque sorte un pôle de cristallisation pour les populations de ces pays à économie archaïque » [123]. Évoluant selon des fortunes diverses, ces noyaux de population devinrent les nouvelles villes centrafricaines : Boma, Léopoldville, Brazzaville, Stanleyville, Douala, Nairobi, Broken Hill, etc...

Cette fièvre de colonisation dans les terres vierges d'Afrique centrale provoqua des réactions dans les pays limitrophes. Les vieilles cités portugaises sortirent de leur torpeur et les marchés arabes connurent une vitalité nouvelle et des activités moins suspectes. Dans cet ouvrage, nous n'en parlerons cependant qu'à titre de référence, réservant pour la catégorie des villes centrafricaines au sens strict les agglomérations issues d'entreprises coloniales européennes au cours des 75 dernières années.

Parmi les agglomérations d'origine coloniale récente, il en est d'importance diverse. A partir de quel volume de population peut-on inscrire une agglomération dans la série urbaine ? En France comme en Allemagne, il y a ville chaque fois que la population agglomérée au chef-lieu de la commune dépasse 2.000 habitants. Aux Pays-Bas et en Grèce le chiffre adopté est 5.000 [5, p. 8-9].

En Afrique centrale, il semble bien qu'il faille adopter un chiffre beaucoup plus élevé. Il ne s'agit pas seulement, en effet, de distinguer les villes des villages, mais aussi de toutes les concentrations humaines qui ne sont pas des villes à cause de leur caractère provisoire ou de leur fonction unique.

Quelques exemples permettront de préciser notre pensée à ce sujet. L'édification d'un barrage et d'une

centrale hydro-électrique requiert un personnel nombreux. En décembre 1955, sur les chantiers de la Centrale Le Marinel au Katanga, s'affairaient 1.902 travailleurs autochtones qui, avec leurs femmes et leurs enfants, constituaient une agglomération de 6.632 âmes. Pouvait-on parler de ville ? Certainement pas. Le caractère provisoire du chantier ne le permettait pas. D'ailleurs, quelques mois plus tard, lors de l'inauguration des installations, en août 1956, la population des compounds ne s'élevait plus qu'à 3.356 personnes, et, à la fin de la même année, il n'en restait guère plus d'un millier.

Quelle que soit leur importance, tous les camps de travailleurs attachés à la réalisation de grands travaux publics sont marqués par ce caractère provisoire qui les exclut de la série des villes. Il en va de même des compounds attachés à un établissement industriel. Mais nous reviendrons plus loin sur ce point.

On a souvent dit que tous les Bantous étaient plus ou moins atteints de nomadisme. En fait, pas plus que d'autres, ils ne se déplacent sans nécessité. Et s'ils cèdent plus vite que d'autres à la nécessité, c'est sans doute qu'ils sont moins accrochés au sol par un habitat durable. C'est là un fait sociologique bien connu dans nos pays ; un propriétaire se déplace plus rarement qu'un locataire.

On peut observer un phénomène constant dans toutes les cités naissantes d'Afrique centrale : à ses débuts, l'habitat des travailleurs est un habitat typiquement rural. L'appellation de « village » par laquelle, dans les territoires français, on désigne les quartiers africains des villes, n'est pas usurpée. Les cases, qu'elles soient en terre, en clayonnage, en paille ou en bois, reproduisent fidèlement les modèles traditionnels de la brousse. Seuls un vague alignement le long d'un carroyage grossier et leur grand nombre les distinguent des villages coutumiers.

Aussi longtemps que la population reste limitée, elle peut s'installer et s'organiser à sa guise. A partir d'un certain volume de population concentrée en une agglomération continue, les pouvoirs publics doivent réglementer son installation, organiser l'extension de la cité et commencer à l'équiper.

Il n'est évidemment pas possible de fixer un chiffre de population à partir duquel une agglomération devient ville. De nos observations nous pouvons cependant risquer une estimation : lorsque la population agglomérée en un même endroit dépasse 20.000 âmes, on se trouve habituellement en présence d'une ville. Il est certes des cités moins populeuses et qui méritent le nom de ville. Mais il s'agit ici d'une estimation maxima : nous ne connaissons guère d'agglomérations de plus de 20.000 habitants qui ne soient des villes. Ce volume exclut les agglomérations provisoires et les compounds liés à un établissement unique. Par contre, il exige un minimum d'urbanisme, d'équipement commercial, scolaire, sanitaire, administratif, etc...

Nous voudrions introduire, dans cette recherche d'un type de ville spécifiquement centrafricain, un élément apparemment étranger et qui cependant n'a rien d'arbitraire. Il nous paraît qu'il faut écarter de ce type de ville celles dont la population est en majorité musulmane. Lorsque l'Islam franchit le Sahara et se répandit en Afrique noire, il importa non seulement un corps de croyances religieuses, mais une organisation sociale, économique et politique. Bien avant toute pénétration européenne, l'Islam bâtit des villes ; Tombouctou, Kano en sont d'éclatants exemples.

Parmi les agglomérations africaines étudiées, les unes n'exercent qu'une seule fonction, les autres répondent à des fonctions multiples. Convient-il d'inclure les unes

et les autres dans la série urbaine ? Il ne semble pas. Une fonction unique, si importante soit-elle, confère à l'agglomération qui en vit un caractère précaire et aléatoire.

L'exemple des centres miniers est tout à fait probant à cet égard. La mine de Shinkolobwe, au Katanga, a connu une activité extraordinaire depuis que l'on a découvert l'utilisation stratégique et industrielle de l'uranium. Plus de 10.000 personnes vivent dans une cité riante, aux avenues bien tracées, aux maisons solides, équipée d'écoles, de cercles récréatifs et sportifs, d'un hôpital, etc... Et pourtant, ce n'est pas une ville. Seuls y résident les travailleurs au service de la mine. Le jour où, pour une raison quelconque, on arrêterait l'exploitation, la cité se viderait de tous ses habitants et retournerait au domaine de la brousse.

Cette éventualité n'est pas seulement théorique. L'Étoile du Congo, la première mine de cuivre exploitée au Katanga en 1910, fut abandonnée en 1930. Ruashi, Luishia connurent le même sort. Kambove, près de Jadotville, se vit désertée de toute sa population lorsque l'exploitation fut arrêtée. En 1956, l'Union minière décida la réouverture de la mine, et des centaines de travailleurs y affluèrent avec leur famille. Ainsi des facteurs historiques, économiques, une simple réorganisation de la production font vivre ou condamnent les centres miniers.

Le caractère aléatoire des centres à fonction unique ne se vérifie pas seulement pour les centres miniers, bien qu'il apparaisse là particulièrement frappant. Si l'on prend l'exemple d'Entebbe en Uganda, le même phénomène se présente. Entebbe a été créé sur une presqu'île jugée salubre, pour y installer les services généraux de l'administration britannique. La population est exclusivement composée de fonctionnaires européens, de quelques commerçants asiatiques et de travailleurs africains,

personnel de bureau ou gens de maison. Le jour où l'Uganda accèdera à l'indépendance, on pourra rayer Entebbe de la carte, malgré ses charmants cottages, ses avenues asphaltées et son golf impeccable⁽¹⁾.

Il ne faudrait cependant pas confondre fonction unique et fonction principale. La fonction portuaire, par exemple, est essentielle à Matadi et tout le développement de la ville suit les fluctuations du trafic. Mais alors que Matadi comptait, fin 1955, 22.000 hommes, le port ne requérait les services que de 4.000 travailleurs. Les autres étaient occupés par le chemin de fer, l'administration, le commerce, quelques industries, etc.

Toute ville actuelle de l'Afrique Centrale a commencé par n'être qu'une petite agglomération créée pour répondre à un besoin déterminé. Lorsque cette fonction, unique au départ, s'est développée avec succès, elle a attiré vers elle d'autres services, complémentaires ou indépendants. Et c'est la multiplication des fonctions qui a enfin permis à cette agglomération d'accéder au rang de ville.

Un dernier caractère aide l'observateur à distinguer une ville d'un centre non urbain. Il s'agit d'un caractère bien visible, encore qu'à lui seul il ne soit pas décisif : le degré d'urbanisation, expression concrète d'une volonté d'aménager rationnellement et d'équiper l'espace urbain. Ce caractère à lui seul ne suffit pas ; plus d'un camp minier ou ferroviaire témoigne d'un réel souci d'urbanisme sans être pour cela une ville.

Par ailleurs, il ne s'agit pas ici des quartiers européens où un tel souci se retrouve habituellement. En Afrique centrale, les Européens résident presque toujours dans

(1) En fait, Entebbe subsistera au moins en partie. Son aérodrome récemment agrandi et modernisé exigera la présence proche du personnel qui y est attaché. De capitale de l'Uganda, Entebbe deviendra l'aérodrome de Kampala, comme Arivonimamo est celui de Tananarive.

des habitations confortables. Même les maisons de passage, en brousse, sont de plus en plus construites en matériaux durables.

Lorsque quelques dizaines d'Européens vivent en un même endroit, très vite se fait jour la préoccupation d'organiser cet espace en une sorte de « micro-ville ». Le quartier européen d'Entebbe donne une image parfaite de ce phénomène. Le long d'avenues asphaltées aux courbes savantes et aux ombrages judicieux s'égrènent de charmants cottages noyés dans la verdure et les fleurs. Parcs, terrains de sports et de jeux, églises, écoles, clubs : rien ne manque. Et cependant, avec ses 330 habitants européens, Entebbe loin d'être une ville, constitue à peine une unité résidentielle au sens des urbanistes.

Ce dont nous voulons parler ici, ce sont les villages, les cités ou les quartiers africains des villes⁽¹⁾. Lorsque des autorités administratives prennent la décision d'urbaniser une cité africaine, on peut y voir un témoignage non équivoque de l'acceptation, par ces autorités, du fait urbain et d'une certitude morale de sa permanence.

L'aménagement urbanistique d'une cité exige des investissements considérables. Tracer de véritables rues, avec drains ou égoûts, les empierre et les asphalte, assurer la distribution de l'eau, de l'électricité, parfois même installer le téléphone, bâtir des écoles, des dispensaires, des marchés, aménager les espaces verts, tout cela entraîne de lourdes dépenses dont il faut répartir l'amortissement sur de longues années. Il ne faudrait donc pas conclure que telle agglomération est une ville parce qu'elle est urbanisée, mais plutôt qu'elle a été urbanisée parce

(1) Pour désigner les quartiers résidentiels africains des villes, les Français utilisent habituellement le terme de « village » ; les Belges, celui de « cité » ou de « centre » ; les Britanniques celui de « location » (par opposition au « compound » qui est un camp de travailleurs appartenant à l'employeur).

quelle avait pris un développement et montrait une vitalité telle qu'elle pouvait être considérée comme une ville.

Le degré d'aménagement et d'équipement urbains varie d'une ville à l'autre et plus encore d'un pays à un autre. Les quartiers africains des villes françaises sont en général moins bien équipés que ceux des villes belges. On pourrait en dire autant des villes sous administration britannique, sauf quelques exceptions comme Ndola. Mais en fait toutes les agglomérations que nous avons inscrites dans la série des villes centrafricaines témoignent d'un début d'urbanisation, même si les réalisations sont encore limitées, ici par des considérations politiques, là-bas par des impératifs d'ordre budgétaire.

Ainsi, peu à peu, de l'observation des faits, s'est ébauchée une définition de la ville centrafricaine. A nos yeux, appartient certainement au type original de ville centrafricaine : toute agglomération d'origine coloniale récente groupant plus de 20.000 habitants, en majorité non musulmans, exerçant plusieurs fonctions de type non agricole et jouissant d'un équipement urbain au moins embryonnaire.

Aucun de ces éléments, à lui seul, n'est décisif, mais leur réunion confère indiscutablement le caractère urbain. Et l'absence d'un seul de ces éléments peut priver une agglomération de ce caractère ou du moins la placer dans une catégorie intermédiaire et discutable.

2. — La série urbaine d'Afrique centrale.

Si l'on reporte sur la carte la série des villes, telles que définies ci-dessus, on constate que l'aire de répartition de ce type urbain s'étend de la Baie de Biafra à l'Océan Indien et de l'Ubangui au Zambèze (*Fig. 1*). Ces limites correspondent, à peu près, au bassin conventionnel du

Congo (¹), agrandi vers l'ouest par le Cameroun méridional et le bassin de l'Ogooué, vers le sud par la plus grande partie de l'Angola et la portion des Rhodésies située au nord du Zambèze (²).

Au cours de cette étude, nous ne traiterons pas seulement des villes centrafricaines au sens strict. Plus d'une fois, pour préciser un problème, nous serons amené à invoquer le témoignage d'une agglomération d'Afrique centrale qui n'est pas vraiment une ville ou le témoignage d'une ville située à la périphérie extérieure de l'Afrique centrale. Il ne nous paraît donc pas superflu de parcourir rapidement les différents territoires centrafricains pour définir les caractères des principales localités qu'on y rencontre.

Au Cameroun, territoire sous tutelle française, le fait urbain ne se manifeste pleinement qu'à Douala et Yaoundé. La première de ces villes, située dans l'estuaire du Wouri, jouit d'installations portuaires modernes et constitue le point de départ de deux lignes ferroviaires vers l'intérieur. Lieu de transit, de concentration et de répartition nécessaire et unique pour le commerce extérieur camerounais, Douala est à la fois sûre de son existence et soumise aux fluctuations de l'économie nationale. On a bien essayé d'implanter quelques industries dans la ville, mais sans grand succès jusqu'à présent (³). L'extension du marché du travail reste un souci constant pour l'administration.

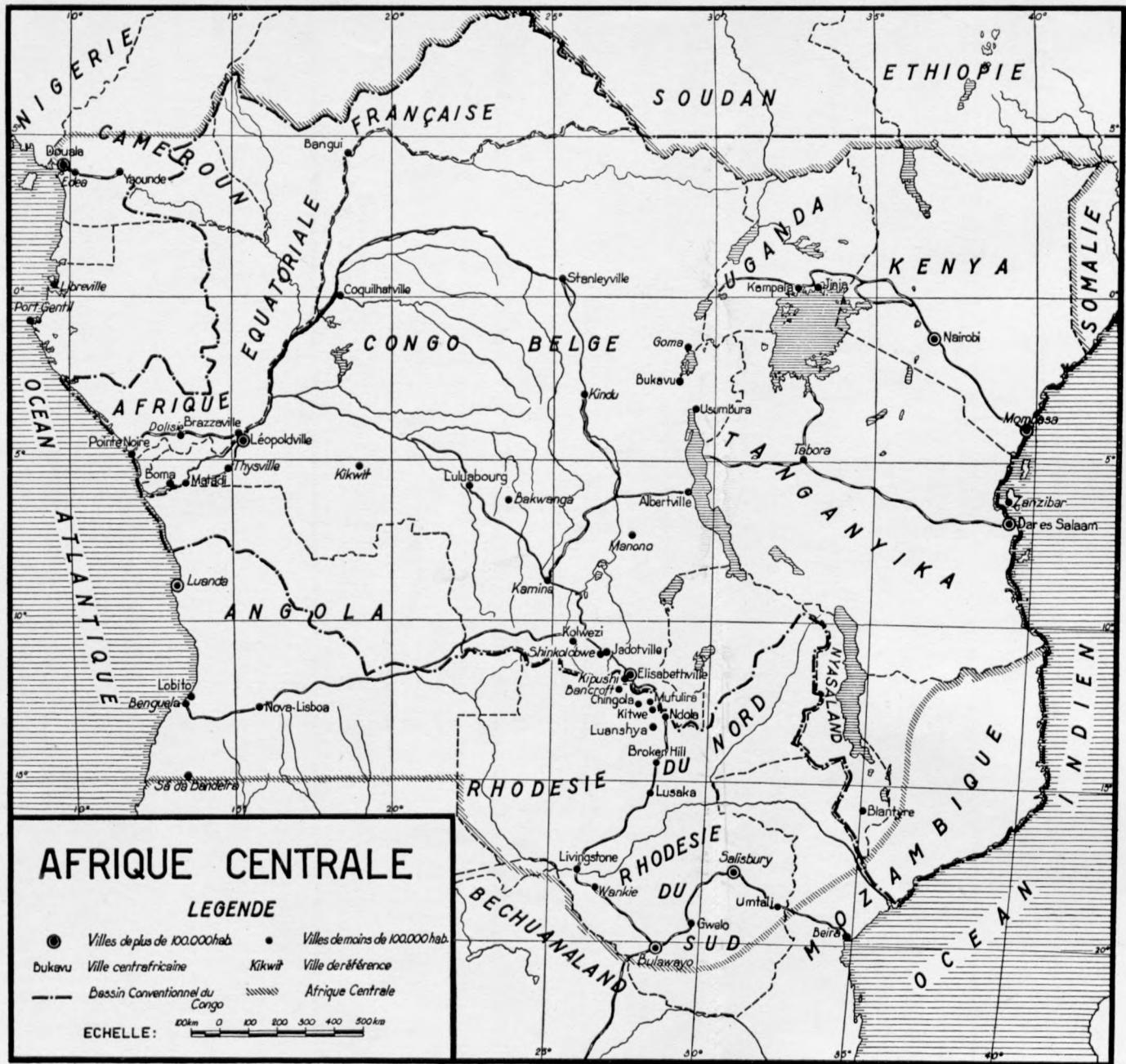
Au cours des dix dernières années, la population tant africaine qu'européenne a doublé pour atteindre, en 1955, 5.000 Européens et 110 à 120.000 Africains (⁴).

(¹) Selon la définition établie par l'Acte général de Berlin en 1885.

(²) Désormais lorsque nous parlerons d'Afrique centrale, nous l'entendrons dans les limites fixées ici.

(³) La première usine textile, par exemple, a dû fermer ses portes après une période d'activité assez brève.

(⁴) Ces chiffres sont donnés sous toute réserve. Ils proviennent du Rapport



AFRIQUE CENTRALE

LEGENDE

- | | Villes de plus de 100.000 hab. | | Villes de moins de 100.000 hab. |
|----------|--------------------------------|--------|---------------------------------|
| Douala | Ville centrafricaine | Kikwit | Ville de référence |
| — — — | Bassin Conventionnel du Congo | ~~~~~ | Afrique Centrale |
| | | | 100 km 0 100 200 300 400 500 km |
| ECHELLE: | | | |

1. — Réseau urbain d'Afrique centrale.

Les hachures délimitent la zone où se rencontre le type de ville centrafricaine tel que nous l'avons défini. Le nom de ces villes est en caractères droits ; les localités citées dans cette étude à titre de référence sont en italiques.

D'importants travaux d'urbanisme ont permis d'aménager le quartier portuaire et les quartiers européens de commerce et de résidence. Par contre, la solution politique donnée au problème foncier a freiné considérablement l'urbanisation des quartiers africains.

Loin derrière la métropole vient la capitale administrative du Cameroun : Yaoundé. Nichée dans un fouillis de collines vertes et rouges, à une altitude de 7 à 800 mètres, Yaoundé est une agréable clairière au milieu de la forêt équatoriale. Promue depuis la guerre au rang de capitale administrative, sa situation, au cœur de la région cacaoyère et au terminus du chemin de fer du Nord, en fait un centre très actif [140].

La fonction administrative, importante et essentielle, n'est cependant pas la seule. Le rôle du marché régional, au centre de la région la plus peuplée et la plus riche du Cameroun, n'est pas négligeable. Rien de plus suggestif à cet égard que la grand-place, en contrebas de la cathédrale, avec son grouillement de véhicules, d'humains et de colis hétéroclites arrivant ou repartant dans toutes les directions. Une usine pour la fabrication des cigarettes est peut-être un point de départ pour le développement d'industries manufacturières.

Par suite de son éparpillement sur les collines, la population ne paraît pas très dense. Elle s'élevait cependant en 1955, à 3.000 Européens et 35.000 autochtones environ. L'équipement urbain de la ville européenne est assez avancé et celui des quartiers africains a commencé. Le Lotissement des Sources, au-delà de Mokolo, bien qu'il ne soit pas une merveille, est cependant une réalisation concrète et un début d'urbanisme africain.

A part Douala et Yaoundé, aucune agglomération camerounaise ne mérite encore le nom de ville. Les autres

des Affaires politiques. Seul le quartier africain de New Bell a fait l'objet d'enquêtes systématiques, par sondage aréolaire à 10 %, en 1952 et en 1955. A cette dernière date la population s'élevait à 63.000 habitants environ.

localités, Ebolowa, Nkongsamba, Mbalmayo, Kribi, Foumban, Ngaoundéré, malgré un noyau européen qui peut atteindre 200 ou 300 personnes, ne sont encore que de gros bourgs. Sans doute qu'Edéa, grâce à ses possibilités hydro-électriques et à la mise en activité d'une usine pour la production d'aluminium, connaîtra un essor plus rapide. Mais il ne convient pas d'anticiper sur l'histoire.

En Afrique Équatoriale Française, le fait urbain connaît un grand dynamisme à partir de 1945. La capitale, Brazzaville, mérite certainement le titre de ville. Établie sur la rive droite du fleuve Congo, à hauteur du Stanley Pool, Brazzaville est le point de jonction entre le fleuve et le chemin de fer Congo-Océan qui la relie à Pointe-Noire. Centre administratif et commercial de la Fédération d'A. É. F., la ville n'a guère pu développer jusqu'ici d'industries importantes, ce qui semble avoir brisé son élan.

La population européenne qui comptait plus de 6.000 personnes en 1952 paraît en légère régression. La population africaine est presque stationnaire, oscillant depuis 2 ou 3 ans, entre 80 et 85.000 habitants répartis en deux grands « villages » : Baongo et Poto-Poto. La topographie de Brazzaville rendit la tâche des urbanistes assez malaisée. La ville s'étend démesurément et cet étalement alourdit le coût des infrastructures. Néanmoins, surtout depuis qu'un maire autochtone préside aux destinées de la ville, les quartiers africains sont en bonne voie d'aménagement.

A en juger par le chiffre officiel de population, Bangui serait aussi importante que Brazzaville, soit 80.000 habitants⁽¹⁾. En fait, la ville proprement dite compte à peine les trois-quarts de ce nombre. Administrativement se

(1) Le recensement effectué en décembre 1955 donne un résultat provisoire de 73.983 habitants auxquels il faut ajouter quelques milliers d'individus qui ont préféré ne pas répondre à la convocation des recenseurs.

trouvent englobés dans le périmètre urbain une série de villages authentiques. En amont de la Mission St. Paul, on rencontre plusieurs villages de pêcheurs et d'agriculteurs. De même à l'est de la colline de Bangui, N'Garsoué et les hameaux qui s'égrènent au long de la route des N'Dré sont surtout peuplés de cultivateurs.

Si Bangui mérite le nom de ville par le nombre de ses habitants, elle le mérite également par les fonctions qu'elle exerce. Capitale administrative de l'Oubangui-Chari, elle est aussi le lieu principal de transit pour le coton du Tchad et le marché d'un hinterland vaste et assez peuplé. Malheureusement, par suite des obstacles naturels qui contrarient la navigation en saison sèche, la vie économique de Bangui entre en léthargie plusieurs mois chaque année. Bien que les quartiers indigènes proches du centre commercial soient situés dans une plaine marécageuse, un sérieux effort d'assainissement a été entrepris et la Société immobilière d'A. É. F. a réalisé là son œuvre la plus représentative, pour limitée qu'elle soit.

La troisième agglomération d'A. É. F., Pointe-Noire, est peut-être celle qui présente le visage le plus nettement urbain. Cela tient sans doute au fait que Pointe-Noire a été pensée et dessinée avant d'être réalisée. Grâce à son port moderne et bien équipé, Pointe-Noire est la porte ouverte sur le monde pour le Moyen-Congo, l'Oubangui-Chari et même le Tchad. Le trafic portuaire et le trafic ferroviaire sont à la base de sa vitalité mais d'autres activités viennent à la rescousse : industrie du bois, chantier de réparations navales, etc. En outre, depuis quelques années Pointe-Noire est devenue le centre administratif du Moyen-Congo.

Avec une population de près de 3.000 Européens et de plus de 30.000 Africains, Pointe-Noire fait bonne figure. Le plan rayonnant du « village » rompt avec la monotonie des quadrillages habituels. Le « quartier chic », le long de la Tchinouka, avec ses habitations d'un style

pseudo-normand plus esthétique que fonctionnel, témoigne d'un effort réel d'urbanisme. Le nouveau lotissement, au sud de Tié-Tié, réalise un notable progrès en ce domaine.

Il est une autre ville en A. É. F., plus populeuse que Pointe-Noire, mais nous hésitons à la ranger dans la série des villes centrafricaines. Certes, Fort-Lamy compte près de 40.000 habitants. Garnison, centre administratif et commercial du Tchad, escale aérienne importante, rues bien tracées et asphaltées, magasins, hôtels et cinémas, écoles et hôpital sont autant de raisons pour la considérer comme une ville.

Un élément particulier cependant, l'Islam, marque cette ville de son empreinte. L'Islam ne confère pas seulement à la cité un cachet original mais superficiel, il influe profondément sur sa structure et ne permet pas de la confronter valablement avec les autres villes centrafricaines, pour certains de ses aspects en tout cas.

Nous éprouvons la même hésitation à l'égard de Libreville, mais pour des motifs différents. Crée il y a plus d'un siècle, Libreville fut la première réalisation de la colonisation contemporaine en Afrique centrale. Centre administratif du Gabon et port de l'okoumé, la ville est mal reliée à un arrière-pays pauvre en hommes et en ressources. Elle est restée de ce chef une « agglomération modeste et quelque peu assoupie » [135, p. 366].

Alors qu'elle ne comptait que 6.000 Africains en 1940, elle en rassemble aujourd'hui près de 18.000. Cette poussée urbaine, pour modeste qu'elle soit en comparaison des autres villes centrafricaines, repose sur des bases économiques assez fragiles et mal définies. Les travaux d'aménagement de la ville traduisent moins la vitalité de celle-ci que la générosité de la métropole. Aussi nous paraît-il prématuré de la faire figurer parmi les villes centrafricaines. Libreville est au seuil de la vie urbaine, le franchira-t-elle ?

Quant à Port-Gentil, malgré une situation géogra-

phique à première vue plus favorable, son développement est à peine ébauché. La présence de 9 à 10.000 Africains dans ses villages ne corrige pas l'impression de poste de traite qu'il donne. On ne peut pas davantage parler de ville pour Dolisie dont la population est en passe d'égaler celle de Port-Gentil, mais dont les caractères urbains sont encore moins nettement définis.

On pourrait croire que la présence portugaise, depuis près de quatre siècles, en Angola a doté ce pays de villes authentiques et fermement établies. En réalité, le développement urbain est encore modeste et de date toute récente. Au recensement de 1940, une seule ville dépassait les 20.000 habitants, toutes races comprises, la capitale Luanda.

Fondée en 1575 dans un site admirablement choisi, Luanda ne fut pendant trois siècles qu'une citadelle, un port de relâche pour les flottes portugaises et un comptoir en marge du continent africain. Il fallut attendre le XX^e siècle pour que la colonisation pénétrât le pays et, par contre-coup, vivifiât la capitale. Une immigration européenne importante, surtout au cours des dix dernières années, transforma la vieille ville en une métropole animée de plus de 190.000 habitants dont 34.000 Blancs.

Certes toutes les fonctions urbaines s'y rencontrent et la ville a grande allure aujourd'hui avec ses larges avenues, son port moderne, ses constructions imposantes. Mais il n'y eut pas solution de continuité ; l'essor urbain d'aujourd'hui est venu s'insérer dans un cadre préexistant et dans des traditions toujours vivaces. C'est pourquoi nous ne croyons pas pouvoir inscrire Luanda dans la série centrafricaine au même titre que les autres villes.

Partout dans le monde, le rail fut souvent à l'origine de noyaux urbains nouveaux. La ligne qui relie l'Atlantique au Katanga a donné naissance aux trois localités

les plus importantes de l'Angola, après Luanda. Nova Lisboa ambitionne même de devenir un jour la capitale. Située au carrefour de plusieurs routes importantes et du chemin de fer, cette ville joue le rôle de centre d'échange pour les provinces du S. E. Animée d'un grand dynamisme, elle compte en 1955 plus de 37.000 habitants.

Benguela, que l'on croyait destinée à un brillant avenir, a vu sa croissance stoppée depuis la prolongation du chemin de fer jusqu'à Lobito. Depuis une quinzaine d'années, sa population se maintient aux environs de 15.000, fait unique dans toute l'Afrique centrale. Si le quartier européen est correctement aménagé et compte même quelques bâtiments d'un modernisme éclatant, les quartiers africains sont assez misérables et on hésite à les urbaniser tant que l'avenir de Benguela reste aussi incertain.

Sa jeune rivale Lobito est en pleine expansion. La ville est située au fond d'une baie admirablement protégée et permettant des extensions portuaires presque illimitées. Grâce au chemin de fer, Lobito draine une part importante des exportations du Katanga et assure le ravitaillement de cette province congolaise. Aux ateliers de réparations navales et ferroviaires sont venues s'ajouter diverses industries, dans la ville ou à la périphérie : cimenteries, raffineries, salines, etc. Déjà la population atteint 32.000 habitants : la flèche littorale et les collines se bâtissent à vive allure.

Les autres villes de l'Angola comptent moins de 15.000 habitants : Malange, Silva Porto, Moçamedes. Sà da Bandeira fait certainement figure de ville et elle l'est incontestablement. Mais c'est une ville portugaise en Afrique et non une ville centrafricaine. Parmi ses 13.867 habitants, elle compte 60 % de blancs, 4 % de mulâtres et 36 % d'autochtones. Il ne s'agit plus ici d'un îlot européen donnant naissance à une ville africaine ; Sà da Bandeira constitue une anomalie en Afrique centrale.

Si l'on excepte l'embouchure du fleuve Congo visitée jadis par les Portugais, le Congo belge fut le dernier territoire à être exploré et colonisé. Un peu plus d'un demi-siècle de colonisation a fait de cette *terra ignota* un pays d'une vitalité extraordinaire. Rien ne traduit mieux cette évolution que le bourgeonnement et l'efflorescence de toute une série de villes. Alors qu'hier encore on ne rencontrait que des villages ou des hameaux éparpillés dans la savane et la forêt, aujourd'hui un million de Congolais vivent dans des agglomérations de plus de 10.000 habitants.

Léopoldville avec ses 350.000 habitants n'est pas seulement la ville la plus populeuse d'Afrique centrale, elle en est aussi la métropole en même temps que la capitale du Congo.

Matadi est le port atlantique le plus actif de l'Afrique centrale. Porte d'entrée du Congo, il participe activement à sa prospérité. La seule fonction portuaire n'aurait sans doute pas suffi à attirer plus de 70.000 habitants. Port pétrolier du Congo et de l'A. É. F. grâce à un pipe-line vers Léopoldville, Matadi est aussi port de pêche. Le commerce et l'industrie lui apportent la richesse ; les quartiers africains aussi bien que la basse-ville européenne se transforment et se modernisent de jour en jour.

Ancien comptoir et capitale congolaise jusqu'en 1929, Boma fait aujourd'hui figure de sous-préfecture. Son action s'étend sur un hinterland limité mais assez riche : le Mayumbe. Le caractère urbain de Boma ne provient pas de son passé ; il traduit l'activité actuelle de ses 30.000 habitants.

A mille kilomètres en amont se situe une ville d'égale importance : Coquilhatville. Chef-lieu de la province de l'Équateur, nœud de voies navigables, marché régional, siège de quelques industries, la ville se développe lentement et les nouveaux quartiers africains — Coq II

par exemple — ont rompu délibérément avec les modes d'habitat traditionnels.

Située au terme d'une bief navigable de 1400 km, Stanleyville est le carrefour fluvial, ferroviaire, routier et aérien du Nord-Est. Déjà 5.000 Européens et plus de 60.000 Africains y résident, occupés dans les transports, le commerce, l'administration ou l'industrie. Un gros effort d'urbanisme a été entrepris en cette ville, non seulement dans l'édification des nouvelles cités africaines mais dans la reconversion méthodique des anciens quartiers.

Nul ne débarque à Bukavu sans être saisi par le charme de cette ville. Presqu'îles verdoyantes, piquetées de demeures somptueuses ou de villas coquettes, larges avenues bordées d'hôtels, cinémas, night-clubs, agences de voyage et magasins de luxe, animation et nonchalance, tout évoque la station touristique élégante.

Cet aspect original nous paraît tenir non seulement au nombre d'Européens qui y résident (¹) et à leur origine sociale (²), mais au fait que Bukavu est le chef-lieu du Kivu où se concentrent le plus grand nombre de colons européens. Pour tous ces colons, Bukavu est « la ville » où l'on fait ses emplettes, où l'on se repose, où l'on se distraint. Paradoxalement, jusqu'en 1954 Bukavu avait la cité indigène la plus misérable. Les temps sont heureusement changés : Bagira est une charmante cité-jardin et les huttes de paille et les taudis de Katutu cèdent la place à des maisonnettes de bonne facture.

Reliée par le lac Tanganika à l'Est Africain Britannique et, par le chemin de fer, au Kasaï et au Katanga,

(¹) Alors que dans toutes les autres villes congolaises la proportion Européens-Africains varie de 4 à 8 %, Bukavu compte 14 Européens pour 100 Africains.

(²) Les plus grands noms de la noblesse belge et de la haute bourgeoisie se rencontrent à Bukavu, ce qui donne à la « société » de cette ville un caractère quelque peu exclusif.

Albertville est aussi le chef-lieu d'un district et le siège d'une industrie textile importante. Bien que sa population atteigne 27.000 habitants, l'urbanisme n'a pas encore conquis droit de cité en cette ville. La dispersion de la population africaine en groupements linéaires sur des interfluves rend d'ailleurs la tâche très malaisée.

Les trois villes du Haut-Katanga, Elisabethville, Jadotville, Kolwezi (¹) doivent leur naissance et leur essor à la mise en exploitation d'un domaine minier d'une richesse exceptionnelle. Grâce sans doute à leur situation le long des axes ferroviaires principaux, ces villes ont attiré diverses industries. Les unes sont complémentaires des industries minières et métallurgiques : fabriques d'explosifs, de produits chimiques, usines de récupération, ateliers de constructions métalliques ou chantiers de réparations. Les autres ont été attirées par ce centre d'activités et les marchés qu'il offrait : minoteries, huileries, ateliers de bonneterie, fabrique de cigarettes, cimenteries, brasseries, etc.

Au centre du Kasaï, dans une région particulièrement peuplée, Luluabourg doit sa fortune au rail. Bien que d'origine récente, cette ville compte déjà 50.000 habitants ; Luluabourg a conquis sa place de capitale provinciale au détriment de Lusambo et de Luebo. Le chemin de fer s'est révélé ici instrument économique autrement puissant que la navigation sur des rivières capricieuses.

Il est d'autres agglomérations congolaises qui comptent plus de 20.000 habitants et qui pourraient prétendre au titre de ville. Mais une observation attentive nous oblige à les écarter, au moins provisoirement. Kamina compte 30.000 habitants mais est composée de deux noyaux bien distincts : Kamina-Ville et Kamina-Base, distants l'un de l'autre d'une quinzaine de kilomètres. Si la ville a profité de l'installation d'une base militaire importante

(¹) Population : 150.000, 70.000, 55.000.

non loin d'elle, celle-ci ne participe qu'occasionnellement à la vie urbaine. La nouvelle voie ferrée qui relie Kamina à Kabalo et, par là, à tout l'est du pays est un gage plus sûr pour l'avenir de cette agglomération.

D'après les statistiques officielles, Manono comptait, en décembre 1955, 20.465 habitants. En réalité, il ne s'agit pas d'une ville, mais d'un semis de villages autour d'un petit centre. De ses habitants, les hommes travaillent à la mine, les femmes pratiquent l'agriculture.

Il en va de même pour Bakwanga qui, malgré ses 25.000 habitants, n'est qu'un centre minier. Y verrons-nous un jour un nouveau Kimberley ? C'est possible, mais la prophétie ne relève pas de notre science.

Kindu nous paraît plus proche du stade urbain. Point de rupture de charge entre le trafic ferroviaire et la navigation fluviale, débouché naturel d'une région minière, ce carrefour du Maniema a attiré 20.000 habitants. Mais son organisation urbaine est encore assez sommaire et empêche qu'on lui décerne à coup sûr le titre de ville.

Nous avons expliqué dans la première partie de ce chapitre les raisons pour lesquelles il convenait d'écartier les centres exclusivement miniers. Kipushi (18.000 habitants), Shinkolobwe (12.000) ne peuvent donc être retenus.

Bien qu'elle ne soit la capitale ni de l'Urundi, ni du Ruanda, Usumbura est le centre administratif de ces deux territoires en même temps que leur centre commercial et industriel. Le caractère urbain d'Usumbura est indéniable. Une politique rationnelle d'urbanisme tend à organiser harmonieusement la vie de ses 40.000 habitants : Rundi, Congolais, Européens et Asiatiques.

La série urbaine congolaise telle que nous venons de l'esquisser ne constitue nullement un *numerus clausus*. A travers tout le Congo belge, la population se cristallise en un certain nombre d'endroits choisis : Thysville,

Kikwit, Lisala, Goma etc. Ces localités ne manquent pas d'intérêt pour l'observateur. Elles montrent comment naissent et se développent les villes de demain.

Les gisements miniers du Haut-Katanga se prolongent, par-delà la frontière, dans le Copperbelt rhodésien. Mais la recherche et l'identification des villes est ici particulièrement malaisée. Les camps miniers constituent des agglomérations fermées et rigoureusement clôturées et, comme tels, ne devraient pas être retenus. Mais, sauf dans les mines les plus récentes, ils se doublent souvent d'une agglomération africaine plus hétérogène. Ils arrivent ainsi à former des complexes de 50 à 80.000 habitants.

La détermination du nombre d'habitants reste d'ailleurs conjecturale. Car — et c'est ici une seconde difficulté — si les recensements officiels sont complets pour les Européens, les mulâtres et les Asiatiques, ils ne dénombrent parmi les Africains que les travailleurs au service d'entreprises européennes. Sauf pour quelques agglomérations où le Rhodes-Livingstone Institute a opéré des sondages, nul ne peut indiquer de façon précise le nombre de femmes et d'enfants vivant dans les centres urbains de la Fédération des Rhodésies et du Nyasaland.

Dans l'enquête entreprise, un premier élément de réponse peut être fourni par les résultats préliminaires du recensement de 1956 que nous avons résumés dans le tableau ci-dessous pour la Rhodésie du Nord.

Pour Lusaka, capitale de la Rhodésie du Nord, pour Ndola, métropole commerciale du Copperbelt, pour Broken Hill et Livingstone, la situation est assez éloquente. Le volume de population, la diversité des activités, l'organisation même des *locations*, tout permet de les inclure dans la série des villes centrafricaines.

Dans le Copperbelt, Bancroft est uniquement un centre minier et doit être éliminé. Mais les autres ? Bien que la

population africaine dépendant des entreprises minières et métallurgiques et confinée dans les compounds représente 55 à 72 % de la population totale, le reste de la population n'est pas négligeable et forme des cités de 10 à 30.000 âmes.

Tableau 1. — Population des villes de Rhodésie du Nord.

Agglomérations	Europ.	Mulâtres	Asia-tiques	Travailleurs des mines	africains autres	Populat. estimée
Kitwe-Nkana	9.700	—	—	14.200	11.700	80.000 ?
Luanshya-Roan	6.000	10	500	12.400	6.500	60.000 ?
Antelope						
Mufulira	5.600	—	—	11.000	4.700	50.000 ?
Chingola-Nchanga	4.600	50	20	8.900	3.500	40.000 ?
Bancroft	1.740	—	—	7.100	700	20.000 ?
Ndola	6.800	220	940	—	20.200	60.000 ?
Broken Hill	4.200	10	510	4.000	6.200	35.000 ?
Lusaka	9.410	200	1.070	—	22.140	70.000 ?
Livingstone	3.700	30	530	—	9.400	25.000 ?

On peut considérer les agglomérations du Copperbelt comme des villes où le zoning serait particulièrement strict : zone minière avec les installations industrielles d'une part et les compounds d'autre part, zone municipale composée d'une ville européenne et d'une cité africaine. Cette division de la ville apparaît même dans la toponymie : Kitwe est le nom de la municipalité, Nkana celui de la mine.

Les résultats du recensement de 1956 pour la Rhodésie du Sud et le Nyasaland s'établissent comme suit :

Tableau 2. — Rhodésie du Sud et Nyasaland.

Localités	Européens	Mulâtres	Asiatiques	Trav. afric.	Popul. estimée
Salisbury	61.850	2.050	1.690	97.240	250.000 ?
Bulawayo	40.940	2.290	1.570	68.810	180.000 ?
Umtali	7.020	290	350	13.270	30.000 ?
Gwelo	5.820	200	220	10.350	28.000 ?
Wankie	2.460	—	—	12.000	25.000 ?
Blantyre	2.500	360	2.730	24.400	50.000 ?

Wankie est le principal gisement houiller d'Afrique centrale et n'a rien d'une ville. Il n'en va pas de même pour les cinq autres agglomérations qui, elles, sont incontestablement des villes par l'importance de leur population, la diversité des fonctions et les préoccupations urbanistiques qui président à leur développement.

Mais pour deux d'entre elles, Salisbury et Bulawayo, la rapidité de leur essor et l'accroissement de leur population européenne furent tels qu'ils entraînèrent une orientation nouvelle. Ces villes sont en train d'évoluer rapidement et passent du type centrafricain au type sud-africain. Placées dans la même ambiance quoique moins développées, Gwelo et Umtali semblent s'orienter dans le même sens. Blantyre par contre, au stade actuel de son évolution, a gardé davantage son caractère centrafricain.

Contrairement à ce qui se passe presque partout ailleurs en Afrique centrale, Kampala présente le cas d'une localité africaine primitivement assez évoluée pour avoir attiré à elle Européens et Asiatiques et s'y être associée sans perdre sa personnalité. A Kibuga, la capitale autochtone avec ses 50.000 habitants, s'est juxtaposée Kampala, la ville commerciale et industrielle moderne où vivent 4.000 Européens, 17.000 Asiatiques et 18.000 Africains.

En l'espace de quelques années, grâce à la construction d'un barrage et d'une centrale hydro-électrique sur le Nil Victoria à sa sortie du lac, Jinja s'est muée en ville. Déjà des industries s'installent, le commerce se développe, la construction bat son plein pour loger les 25.000 habitants que compte la ville en 1955.

Le Kenya ne possède que deux villes vraiment importantes. La première, Nairobi, dont la naissance est liée à la construction du chemin de fer (1899) est aujourd'hui une grande ville moderne, aux larges avenues, aux constructions imposantes et aux activités multiples. Capitale du Kenya mais aussi centre administratif et

commercial de tout l'Est Africain Britannique, Nairobi, en 1954, comptait 180.000 habitants dont plus de 16.000 Européens et 62.000 Asiatiques.

Les origines de Mombasa se perdent dans la nuit des temps. VASCO DE GAMA y débarque en 1489 et les Portugais en font une de leurs bases principales sur la route des Indes jusqu'en 1698 où les derniers d'entre eux furent massacrés par les Arabes. Carrefour de races et de civilisations, enjeu de rivalités incessantes pendant des siècles, Mombasa est aujourd'hui un port important et une ville de plus de 100.000 habitants mais elle diffère grandement des villes centrafricaines.

Zanzibar appartient au même type de ville complexe et cosmopolite à prédominance politique arabe, bien que la majorité de ses habitants soient les descendants d'esclaves raziés en Afrique centrale.

Dar es Salaam est d'origine coloniale récente. Tête de ligne du chemin de fer du Tanganyika, son port a subi récemment des transformations considérables. Centre administratif, commercial et industriel, sa population dépasse aujourd'hui les 100.000 habitants.

Étape sur la route des caravanes et centre commercial arabe, Tabora fut fondée au début du XIX^e siècle. On prétend que vers 1860, un demi-million de porteurs noirs y passaient chaque année. Bien qu'elle soit aujourd'hui un carrefour ferroviaire, elle ne s'est guère développée et la colonisation européenne contemporaine l'a peu mise en valeur.

CHAPITRE DEUXIÈME

LA LOCALISATION DES VILLES

L'observation d'une série importante d'agglomérations, la découverte de traits urbains communs entre elles nous ont permis de déceler et de cataloguer un certain nombre de villes centrafricaines. Un croquis (*Fig. 1*) donne une idée de leur répartition à travers l'Afrique centrale.

L'étude de cette carte amène tout naturellement une question : quelles raisons déterminèrent la localisation de ces villes ou, en d'autres termes, pourquoi se trouvent-elles là où elles sont ? Pour répondre à cette question, il faudra d'abord distinguer en chaque cas les conditions géographiques générales : la situation, ensuite préciser les conditions locales particulières : le site.

1. — Situation des villes centrafricaines.

Ainsi que le fait remarquer M. SORRE : « La latitude ne paraît pas avoir d'action propre sur le développement des villes » [34, p. 202]. Cette affirmation, corroborée par l'étude du degré d'urbanisation en Amérique et en Asie intertropicale, se vérifie-t-elle en Afrique ? Cela semble incontestable. Dans la zone qui nous intéresse, soit entre 5° N. et 15° S., les villes se répartissent également entre toutes les latitudes, sans que l'on puisse déceler une concentration plus notable sur l'un quelconque des parallèles. Le tableau ci-dessous, établi par tranches de 5 degrés, le montre clairement.

Tableau 3. — Latitude des villes centrafricaines.

5 à 0° N	0-5° S.	5-10° S.	10-15° S.
Douala	Pointe Noire	Boma	Lobito
Yaoundé	Brazzaville	Matadi	Nova Lisboa
Bangui	Léopoldville	(Luanda)	Kolwezi
Coquilhatville	Bukavu	Luluabourg	Jadotville
Stanleyville	Usumbura	Albertville	Élisabethville
Kampala	Nairobi	Dar es Salaam	Copperbelt
Jinja	(Mombasa)	(Zanzibar)	Broken Hill

L'altitude, par contre, peut paraître exercer une certaine influence sur la localisation des villes. RATZEL, le géographe allemand, fit observer que « parmi les villes de plus de 100.000 habitants de son temps, seule Munich était au-dessus de 500 m, les autres étant au-dessous de 100 m et en majorité à quelques mètres seulement au-dessus du niveau de la mer » [34]. Non certes qu'il y eût un déterminisme géographique absolu, mais parce que, dans la zone tempérée, les basses altitudes présentaient les conditions biologiques les plus favorables.

On pourrait dès lors s'attendre à ce que dans les zones intertropicales les hommes choisissent de préférence pour leur habitat les régions élevées, l'altitude compensant les inconvénients de la latitude.

En fait, il n'en est rien. Si l'on rencontre, en Afrique centrale, un certain nombre de villes d'altitude, on en rencontre autant dans les dépressions et même au niveau de la mer. Ici non plus la répartition des villes ne semble pas influencée par cette condition géographique, ainsi qu'il ressort du tableau de la page suivante.

On ne peut parler de climats hostiles ou favorables à l'éclosion et au développement des villes. Si l'on considère les hauteurs annuelles normales de pluies, on rencontre des villes aux précipitations extrêmement faibles (moins de 400 mm à Luanda et Lobito), des villes aux précipitations moyennes (800 à 1.400 mm), d'autres aux fortes

précipitations (1.600 à 2.000 mm à Coquilhatville et Stanleyville) et même des hauteurs exceptionnelles (près de 4.000 mm à Douala). Et cela, quel que soit le régime des précipitations. Certaines villes ne connaissent presque pas de saison sèche, d'autres ont une ou deux saisons sèches assez brèves ; d'autres enfin connaissent une sécheresse absolue pendant six à sept mois de l'année.

Tableau 4. — Altitude des villes centrafricaines.

Altitude	Villes
0- 100 m.	Douala, Pointe-Noire, Matadi, Lobito, Dar es Salaam.
100- 500	Brazzaville, Léopoldville, Coquilhatville, Bangui, Stanleyville.
500-1000	Usumbura, Albertville, Luluabourg, Yaoundé, Livingstone.
1000-1500	Jadotville, Élisabethville, Kampala, Jinja, Ndola, Lusaka.
1500-2000	Kolwezi, Bukavu, Nova Lisboa, Nairobi.

Toutes les nuances de température se rencontrent également dans les villes centrafricaines : tempérée, chaude ou torride. Certaines villes subissent des écarts annuels de température considérables ; en d'autres, ces écarts sont faibles. L'amplitude de variation diurne peut être forte (Katanga) ou à peine sensible (cuvette centrale). En résumé, les villes centrafricaines présentent des exemples de tous les types de climat possibles dans la zone intertropicale ainsi que de tous les territoires phytogéographiques qui les accompagnent.

Si les facteurs physiques semblent n'avoir eu aucune influence sur le développement urbain en Afrique centrale, on peut se demander s'il en va de même avec les facteurs humains. SORRE note qu'assez souvent on a remarqué :

« une coïncidence entre les régions de haute densité et les zones de

forte urbanisation, soit que la multiplication des cités élève la densité générale, soit qu'une forte densité favorise la croissance urbaine ». [34, p. 203].

En fait, dans la portion de l'Afrique qui nous occupe, il semble bien qu'il n'y ait pas correspondance entre les régions de forte densité et l'efflorescence urbaine.

Le pays le plus densément peuplé d'Afrique, le Ruanda-Urundi, malgré un taux de plus de 75 habitants au km², ne possède qu'une seule ville de plus de 20.000 âmes. A l'autre extrémité de l'échelle des densités, le Haut-Katanga, dont la moyenne atteint à peine 2 habitants au km², possède des villes très populeuses, telles qu'Élisabethville, Jadotville, Kolwezi.

Sans aller jusqu'à ce cas extrême, des cités telles que Léopoldville, Brazzaville, Coquilhatville, Bangui, Stanleyville aussi bien que Broken Hill ou Nova Lisboa, sont nées en des régions où la densité de population est de l'ordre de 3 à 6 habitants au km².

Les conditions géographiques de situation, même si dans certains cas elles peuvent exercer quelque influence, ne sont pas, à elles seules, déterminantes. Cela est vrai, en particulier dans le problème du développement urbain, des conditions physiques et humaines préexistantes. La naissance des villes reflète au maximum l'intervention de facteurs volontaires : raisons stratégiques, politiques ou religieuses et surtout, en ce XX^e siècle, raisons économiques.

En Afrique centrale, c'est l'activité mercantile qui plus que toute autre fut génératrice de vie urbaine, par l'intermédiaire de la colonisation. L'échange de ressources différentes et complémentaires entre les métropoles et les colonies et à l'intérieur même de celles-ci créa des courants de circulation, des routes au sens de J. BRUNHES. Les points de rencontre de ces axes économiques, les

carrefours maritimes, fluviaux, ferroviaires, aériens, en introduisant une forme nouvelle d'activité, introduisirent une forme nouvelle d'habitat concentré : la ville.

Schématiquement, on pourrait dire que le processus d'urbanisation en Afrique centrale s'est déroulé en trois stades : introduction d'une économie de relations, se matérialisant en axes de communications qui se sont concentrés en quelques centres d'échanges.

On s'est parfois demandé si c'était la route qui créait la ville ou la ville qui créait la route. Sur le plan théorique, la discussion ne présente pas grand intérêt. Historiquement, dans la région qui nous occupe, c'est incontestablement la route qui a donné naissance à la ville. A un stade ultérieur, lorsque la ville eut acquis une certaine importance, elle a pu, à son tour, faire éclore un réseau de routes centré sur elle.

Nous l'avons vu, en Afrique centrale aucune ville n'existe avant la colonisation et l'introduction, par elle, d'une économie de relations de quelque importance. Les axes de communication naturels, les fleuves, n'ont suscité des villes sur leurs rives qu'à partir du moment où ils se sont transformés en voies d'échange. Il a fallu que les pistes caravanières, les routes carrossables et les voies ferrées deviennent des axes économiques pour que l'on voie s'établir des villes en quelques points choisis.

Nous disons : en quelques points choisis. En effet, les villes ne se situent pas n'importe où le long des axes de communication. L'origine des villes fluviales est particulièrement révélatrice à cet égard. On pourrait s'attendre à trouver des villes aux principaux confluents. Dans le cas du fleuve Congo, on ne rencontre de ville, ni au confluent du Kasaï, ni à celui de l'Ubangui, ni à celui du Lomami, ni à la Lukuga, ni à la Luvua.

En réalité, ce sont les obstacles dans le cours du fleuve qui ont provoqué la naissance des agglomérations : Matadi, Léopoldville, Brazzaville, Bangui, Stanleyville,

Kindu. Et la chose n'est pas aussi paradoxale qu'elle le paraît à première vue. Un obstacle infranchissable dans le cours du fleuve oblige à recourir à un autre mode de transport. Le transbordement et le stockage des produits requièrent main-d'œuvre et entrepôts : une agglomération est née. Ainsi chaque rupture de charge sur un axe économique est génératrice d'une concentration humaine dont l'importance est fonction du volume de trafic.

Cette constatation n'est pas seulement valable pour les fleuves, les ports maritimes répondent à la même nécessité : passage d'un trafic routier ou ferroviaire à un trafic maritime.

Un terminus de voie ferrée donne toujours naissance à une agglomération. Ici ce sera la rencontre du rail et de la route (Yaoundé, Sà da Bandeira) ; là, du rail et de la mer (Douala, Pointe-Noire, Matadi, Luanda, Lobito, Dar es Salaam, Mombasa) ou encore du rail et du fleuve (Léopoldville, Brazzaville, Stanleyville) ou enfin du rail et d'un lac (Albertville, Kigoma, Mwanza). Une des raisons et sans doute la principale pour laquelle, dans les régions minières, certains centres d'exploitation sont devenus des villes, est leur situation le long d'un axe majeur (Élisabethville, Jadotville, Kolwezi, Ndola).

2. — Les sites urbains.

Les conditions géographiques générales définissent la situation d'une ville. A chaque type de situation correspondent de nombreux exemples. Et pourtant, même lorsque la situation est comparable, les fonctions identiques, le volume de population équivalent, lorsque ces villes datent d'une même époque et s'inscrivent dans un contexte économico-social unique, elles diffèrent incontestablement les unes des autres. C'est le site,

l'inscription du fait urbain dans un paysage précisément défini, qui lui confère son originalité.

Luanda s'étage en gradins au fond d'une baie admirablement protégée, alors que Lobito égrène ses villas le long d'une flèche littorale. Si Matadi semble écrasée entre le fleuve et la montagne, Léopoldville s'étale largement sur la rive du fleuve. S'avancant sur cinq promontoires, Bukavu pénètre dans le lac Kivu alors qu'Usumbura s'étend sur un lambeau de plaine à bonne distance du Tanganyika. Villes de collines noyées dans la verdure, Yaoundé et Kampala n'ont rien de commun avec Kolwezi et Broken Hill où nul relief ne rompt la monotonie d'un plateau dénudé.

Plutôt que de s'attarder à admirer la variété des paysages urbains et les qualités esthétiques des sites, il convient d'accorder une attention particulière à leur valeur et à leur aptitude fonctionnelle. On parle souvent de site exceptionnel, de site prédestiné ou au contraire de site ingrat, voire hostile.

Mais, ainsi que M. SORRE le fit remarquer :

« Le site n'a de valeur que par rapport à un ensemble de conditions proprement humaines. L'homme seul rend manifeste sa vertu. » [33, p. 165].

La valeur d'un site est donc une notion relative, en étroite dépendance avec l'état de civilisation, le degré de développement technique et les formes d'activité auxquelles se livrent ceux qui l'utilisent. Quelques exemples de sites urbains d'Afrique centrale permettront de préciser et de nuancer cette affirmation.

Les Portugais, au XVI^e siècle, cherchant une base pour leurs opérations sur les côtes occidentales d'Afrique, choisirent la baie de Luanda. Cette baie vaste et bien protégée par une longue flèche de sable offrait un havre sûr aux navires. L'éperon rocheux dominant la rade fut hérissé de fortifications et transformé en forteresse

d'où les conquérants surveillaient la côte aussi bien que l'intérieur du pays. Au pied de la forteresse, le long de la plage, les marchands édifièrent leurs entrepôts et bâtirent leurs demeures. Port, forteresse, comptoir commercial, St. Paul de Luanda avait trouvé le site idéal pour s'établir sur la côte d'Angola.

Mais les siècles ont passé. Les navires ne viennent plus s'échouer sur les plages, leur tirant d'eau exige des eaux profondes, le temps devenu précieux condamne les transbordements sur des barges et des canots. Sous peine de se voir désertée par les navires modernes, Luanda dût aller à leur rencontre. A grand renfort de rochers, de béton et de terres rapportées, un large môle s'avance aujourd'hui au centre de la baie, jusqu'aux eaux profondes.

L'armée exige des casernes aérées, des ateliers, des parcs à matériel ; les murailles de la vieille forteresse n'enferment plus que des souvenirs et les chemins de ronde ne sont fréquentés que par des promeneurs dominicaux.

Ceinturée par une falaise de 60 mètres, la ville a fait éclater ce cadre trop étroit, et, par des rampes en déblais, a gagné le plateau qui donne accès à son arrière-pays. Par des rues en courbes savantes et par des terrassements considérables, la ville s'efforce de réaliser une unité difficile. Ainsi que le montre cet exemple, ce qui, au XVI^e siècle, constituait des avantages pour l'établissement d'une ville, se présente aujourd'hui comme autant d'obstacles à son développement.

Le site de Léopoldville, dont l'histoire couvre à peine trois quarts de siècle, offre lui aussi quelques enseignements. Après avoir parcouru 1.400 km d'un cours sans obstacles, le fleuve Congo se heurte, à la sortie du Stanley Pool, aux rapides de Kinsuka, avant-garde d'une série de barres, de seuils et de cataractes s'échelonnant, sauf sur de brefs tronçons, jusqu'à Matadi. Point de jonction

nécessaire et station de transit entre le Haut et le Bas-Congo, entre le fleuve et la route des caravanes, Léopoldville est le type même du relais établi à une rupture de charge.

Juste en amont des premiers rapides s'ouvre une large baie, calme et bien abritée, la baie de Galiéma. C'est là que STANLEY, en 1881, fit édifier les premiers magasins et entrepôts, tandis que l'on installait les habitations européennes sur une terrasse taillée à mi-flanc du Mont Léopold.

Dans la mesure où progresse la mise en valeur méthodique du Congo, surtout depuis l'achèvement du chemin de fer Matadi-Léo, la baie de Galiéma devient une ruche bourdonnante d'activités. A tel point que le site initial de Léopoldville se révèle bientôt trop exigu et mal commode pour y faire face. La ville essaime alors en amont, à Kinshasa, où la rive du fleuve offre de plus larges espaces et un bon accostage en eau profonde. La nouvelle gare de Kinshasa accapare l'essentiel du trafic ferroviaire ; tout un quartier commercial se développe, hangars, entrepôts et ateliers s'étendent vers N'Dolo, entre la voie ferrée et le fleuve.

Le transfert de la capitale du Congo à Léopoldville, en 1929, provoqua l'extension de la cité dans une nouvelle direction. Bâtiments publics et habitations pour les fonctionnaires européens surgirent entre Kinshasa et la pointe de Kalina, constituant un nouveau noyau urbain.

Peu à peu, toute la rive du fleuve fut allotie et lorsqu'il fallut créer une nouvelle zone industrielle, on dut aménager la plaine de Limete, tandis que de nouveaux quartiers résidentiels européens grimpaien à l'assaut des collines de Djelo-Binza et jusqu'en direction du Mont Gafula.

A chaque stade d'expansion de la ville européenne correspondit la création de nouveaux quartiers africains. Ceux-ci proliférèrent de telle sorte qu'ils envahirent la

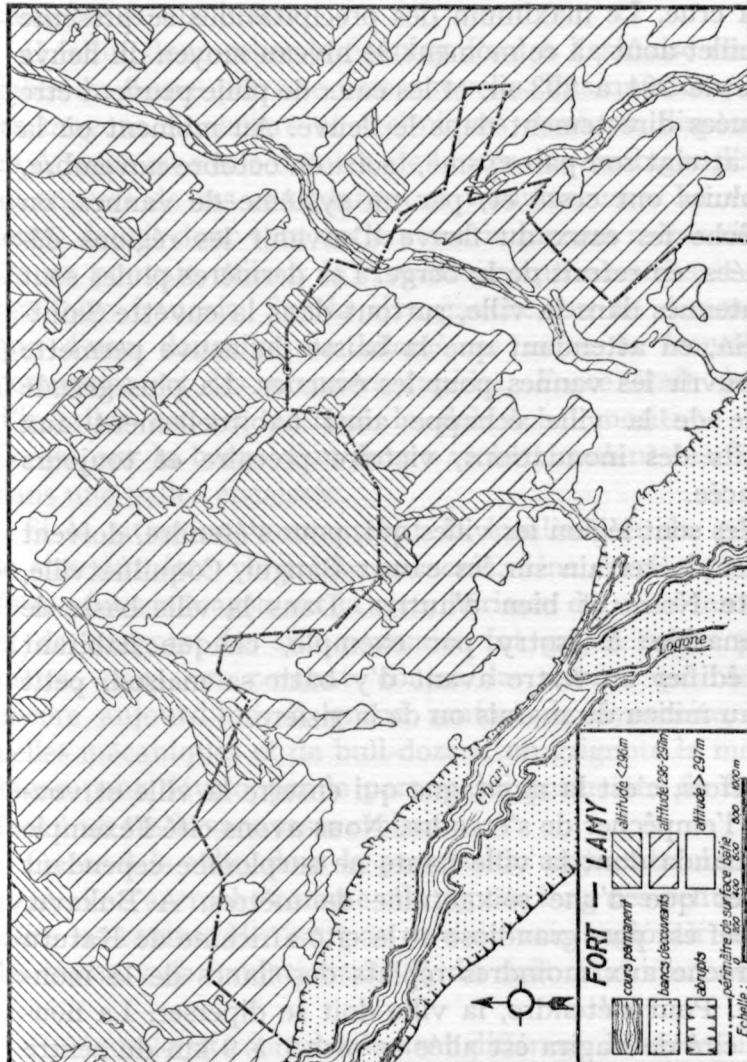
plaine jusque dans ses bas-fonds. La plaine de Léopoldville, en effet, est constituée par le fond émergé d'une ancienne cuvette, du temps où le Pool s'étendait jusqu'aux collines de Kimwenza et au Plateau du Kwango sur la rive belge, et tous les terrains ne sont pas utilisables. De nombreux marécages doivent être drainés, le cours des rivières doit être rectifié et leur lit approfondi pour éviter le retour d'inondations désastreuses.

L'exemple de Léopoldville nous montre les vicissitudes d'un site urbain aux différents stades de son évolution. La baie de Galiéma et le Mont Léopold convenaient parfaitement pour un poste de transit, dans les débuts de la colonisation. Une ville d'importance moyenne trouvait un site idéal sur le bourrelet de grès s'étendant le long du fleuve. Aujourd'hui la ville est devenue une métropole et a fait éclater ses limites, mais chaque nouveau lotissement est le prix d'une conquête sur une nature rebelle, d'une conquête difficile et coûteuse.

Bien d'autres sites urbains d'Afrique centrale, situés le long des fleuves, convenaient pour de petits établissements, mais se sont révélés mal commodes pour l'édition d'une ville de quelque importance.

L'exemple de Fort-Lamy est caractéristique. Choisi, au cours d'opérations militaires, pour des raisons stratégiques, le site de Fort-Lamy domine le confluent du Chari et du Logone. Mais le petit poste militaire des marges du désert est devenu une ville de 40.000 habitants dont l'expansion pose des problèmes ardu斯.

Nous avons reporté sur un croquis hypsométrique (*Fig. 2*) les deux courbes de niveau que l'on pourrait appeler critiques, soit 296 et 297 m. Seuls les endroits dont l'altitude dépasse 297 m échappent habituellement aux inondations. Les zones inférieures à la cote 296 sont inondées presque chaque année. La zone intermédiaire n'est envahie que lors des fortes crues.



2. — Croquis hypsométrique de Fort-Lamy. Les habitations européennes sont groupées le long de la berge du Chari et à l'extrémité occidentale de la ville.

La ville de Fort-Lamy n'échappe à l'envahissement par les eaux que grâce à un décalage dans le temps entre le maximum d'intensité des pluies sur la ville et l'arrivée de la crue. Le maximum des précipitations se présente en juillet-août ; à ce moment, le niveau moyen du fleuve passe de 291 à 293 m, et les eaux de pluie peuvent être évacuées directement dans le fleuve. Au moment où la crue atteint son paroxysme, soit en octobre-novembre, les pluies ont cessé et, par un système de vannes, on empêche les eaux du fleuve d'envahir les régions déprimées, en retrait de la berge. Les dernières pluies sont maintenues dans la ville, surtout dans la cuvette Saint-Martin, en attendant que la baisse du fleuve permette de rouvrir les vannes pour les évacuer. La plus grande partie de la ville échappe ainsi habituellement aux méfaits des inondations, victoire précaire et toujours menacée.

Elles sont légion les villes qui, pour s'étendre, doivent gagner du terrain sur les eaux : Bangui, Coquilhatville, Pointe Noire et bien d'autres. Dans la ville basse de Tananarive, à Isotry par exemple, chaque habitant doit édifier un tertre avant d'y bâtir sa maison, petit îlot au milieu du marais ou de la rizière.

Parfois, c'est la montagne qui enserre la ville et voudrait l'empêcher de s'étendre. Nous avons cité l'exemple de Luanda dont la ville haute ne surplombe cependant la mer que d'une soixantaine de mètres. A Bukavu, le relief est plus grandiose et la cité africaine de Katutu s'accroche aux moindres replats des flancs de la montagne. Pour s'étendre, la ville doit se diperser. La nouvelle cité de Bagira est allée se nicher à 9 km du centre de la ville.

Bien que le Congo belge couvre une superficie de 2.400.000 km², il ne possède qu'une minuscule ouverture sur la mer, une côte de 40 km à peine. Si la nature s'est

montrée généreuse en disposant un réseau de voies fluviales convergeant vers Léopoldville, le cours inférieur du fleuve Congo constitue une barrière encore infranchissable de nos jours.

Il fallut donc relier le Stanley Pool à l'estuaire navigable du fleuve par une voie nouvelle. Pas question, vu les moyens financiers et techniques dont on disposait en Afrique au siècle dernier, de lancer des ouvrages d'art au travers de ces eaux larges et tumultueuses. La voie ferrée devait donc tout entière courir sur une même rive. On ne pouvait utiliser la rive droite qui aboutissait en territoire français. Sur la rive gauche, on ne disposait que d'une douzaine de kilomètres entre la frontière portugaise et les premiers rapides. Force était donc d'installer en cet endroit le débouché maritime du Congo, sur la berge d'un fleuve violent roulant ses flots dans une vallée encaissée.

Si la situation commandait la localisation du port, le site dût être véritablement créé. Une étroite plate-forme fut aménagée sur la rive, hérissée de voies ferrées et de hangars. Le site portuaire fut gagné mètre par mètre, dans un combat contre la nature qui dure encore aujourd'hui. A grand renfort de dynamite, de pelles mécaniques et de bull-dozers, on grignote la montagne pour développer le port et lui permettre de faire face à un trafic sans cesse croissant.

Quant à la ville, dont la population augmente chaque jour, elle s'accroche comme elle peut le long des pentes et dans les ravins. Il n'est pas rare de voir engloutir dans les travaux de fondations 30 % du coût d'un immeuble.

Quoique le site soit totalement différent, les nécessités qui dictèrent la création de Pointe-Noire sont en tous points semblables. Dans le but de déverrouiller l'Afrique Équatoriale Française, les Français construisirent un chemin de fer de Brazzaville à la mer. Mais où le faire abou-

tir ? De toute la côte congolaise, la baie de Pointe-Noire semblait l'endroit le plus favorable à l'établissement d'un port. On prolongea la pointe naturelle par une digue en enrochements, longue de deux kilomètres ; le côté interne de cette digue fut aménagé en quais le long desquels les navires de haute mer pouvaient accoster aisément.

Un port cependant ne se conçoit pas sans une ville pour le desservir et le site était peu engageant : en arrière de la baie s'étendaient de vastes marécages. Il fallut bien s'en accommoder. On édifica la gare, les entrepôts, les magasins sur un bourrelet littoral à la racine de la digue. On choisit un plateau surplombant légèrement les marais, 1.500 m plus loin, pour y construire un quartier résidentiel européen. Un second plateau, plus vaste mais situé à 5 km du port, fut réservé pour les quartiers résidentiels africains. La ville est ainsi constituée de trois noyaux distincts reliés entre eux par une route en remblai.

Pour étendre la ville, on est obligé de combler les marécages et de conquérir ainsi chaque nouvelle parcelle de terrain. L'exemple de Pointe-Noire est particulièrement suggestif, car la création de cette ville est toute récente. De nombreuses études l'ont précédée et le choix de l'emplacement ne fut arrêté qu'après de longues réflexions. Les avantages du port l'ont emporté nettement sur les inconvénients du site urbain.

Certes toutes les villes centrafricaines n'ont pas dû faire face à des obstacles aussi graves. Les villes de plateau comme Élisabethville, Kolwezi, Luluabourg ont trouvé des sites plus commodes. Mais les ravins qui entaillent ces plateaux, c'est le cas à Luluabourg, provoquent souvent un découpage de la ville en îlots séparés.

Parfois les hommes eux-mêmes sont responsables des obstacles. Kolwezi et Luluabourg sont déchirés en leur milieu par une voie ferrée. Mais qui aurait pu prévoir,

dès leur naissance, un développement aussi considérable pour ces villes ?

Douala, Nairobi, Usumbura offrent des sites sans histoire. La vie urbaine a pu s'y développer et s'y étendre à l'aise dans des sites appropriés. Mais si nous avons accordé une attention particulière aux sites difficiles, c'est qu'il nous est apparu que la notion de valeur d'un site urbain était fort relative et n'avait, somme toute, qu'une importance secondaire.

Une source, un point d'eau, étaient naguère un élément décisif dans la fixation d'une communauté humaine. Aujourd'hui on capte l'eau à des distances considérables, on la puise dans un fleuve, dans un lac et on la purifie. Hier les marécages infestés d'anophèles écartaient les humains. Aujourd'hui on draine les marais et on détruit les gîtes d'insectes par des pulvérisations de D. D. T. L'homme ne craint plus la chaleur, la pluie, les tornades. Il s'immunise contre les maladies tropicales. Son génie inventif humanise la nature et le libère de plus en plus des servitudes qu'elle lui imposait naguère.

Grâce aux progrès techniques, aujourd'hui peu importe le site, ses avantages ou ses inconvénients : une ville naît et croît parce qu'elle répond à un besoin, parce qu'elle a une raison d'être, une fonction à exercer.

CHAPITRE TROISIÈME LES FONCTIONS URBAINES

Pour comprendre la signification actuelle et l'importance relative des fonctions exercées par les villes centrafricaines, pour saisir les mécanismes d'interaction, l'attraction qu'elles exercent les unes sur les autres, il est indispensable d'en donner une vue dynamique. Nous devrons pour cela faire appel à l'histoire et les replacer dans le contexte politique et économique qui les a vues naître.

1. — Fonctions économiques de base.

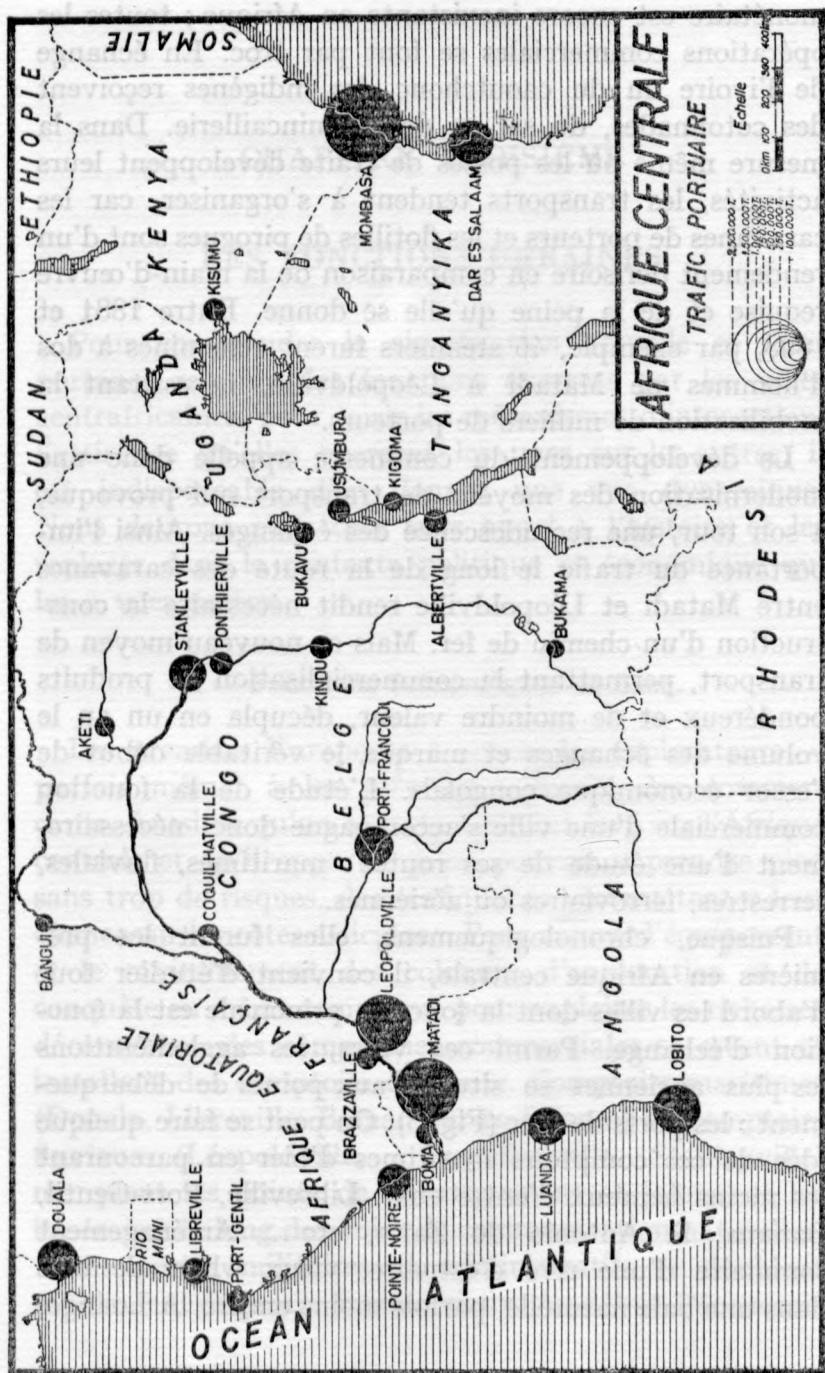
Les premiers Européens à suivre les explorateurs — parfois même à les précéder — furent des commerçants. Aussitôt qu'un coin du voile fut levé sur l'Afrique centrale et qu'il apparut qu'on pouvait y prendre pied sans trop de risques, des trafiquants vinrent tenter leur chance sur les côtes africaines. Pour assurer l'équipement et le ravitaillement des colonnes d'exploration et de conquête en même temps que pour exploiter les richesses découvertes, des compagnies commerciales se créent et installent des comptoirs de traite. Comptoirs maritimes (Douala, Libreville, Boma, Dar es Salaam) ou comptoirs fluviaux (Léopoldville, Coquilhatville, Stanleyville) marquent les points de débarquement et jalonnent les itinéraires le long des voies de communication naturelles.

Les postes militaires et administratifs se doublent rapidement de postes commerciaux. Au début, l'économie

monétaire est encore inexisteante en Afrique ; toutes les opérations commerciales se font par troc. En échange de l'ivoire ou du caoutchouc, les indigènes reçoivent des cotonnades, du sel ou de la quincaillerie. Dans la mesure même où les postes de traite développent leurs activités, les transports tendent à s'organiser, car les caravanes de porteurs et les flotilles de pirogues sont d'un rendement dérisoire en comparaison de la main-d'œuvre requise et de la peine qu'elle se donne. Entre 1881 et 1898, par exemple, 45 steamers furent acheminés à dos d'hommes de Matadi à Léopoldville, nécessitant la mobilisation de milliers de porteurs.

Le développement du commerce appelle donc une modernisation des moyens de transport qui provoque, à son tour, une recrudescence des échanges. Ainsi l'importance du trafic le long de la route des caravanes entre Matadi et Léopoldville rendit nécessaire la construction d'un chemin de fer. Mais ce nouveau moyen de transport, permettant la commercialisation de produits pondéreux et de moindre valeur, décupla en un an le volume des échanges et marqua le véritable début de l'essor économique congolais. L'étude de la fonction commerciale d'une ville s'accompagne donc nécessairement d'une étude de ses routes : maritimes, fluviales, terrestres, ferroviaires ou aériennes.

Puisque, chronologiquement, elles furent les premières en Afrique centrale, il convient d'étudier tout d'abord les villes dont la fonction principale est la fonction d'échange. Parmi ces villes, les agglomérations les plus anciennes se situent aux points de débarquement : les ports de mer (Fig. 3). On peut se faire quelque idée de ces comptoirs maritimes d'hier en parcourant les moins heureux d'entre eux : Libreville, Port-Gentil, Banana, S. Antonio do Zaïre, etc ... Aménagement sommaire d'une rive d'estuaire, vieux wharf de bois dans une baie naturelle, parfois moins encore. A Loango,



3. — Afrique centrale. Tonnage manutentionné dans les ports maritimes, Annuels et levens

les navires s'ancraient dans la baie, à 1.500 ou 2.000 m de la rive, et déchargeaient leur cargaison dans de petites barge à fond plat que l'on échouait sur la plage. Ces ports centrafricains connurent des fortunes diverses. La disparition de certains d'entre eux est due à des conditions naturelles défavorables les rendant inaccessibles aux navires modernes : Loango disparut au profit de Pointe-Noire. Pour la même raison, d'autres ports vivotèrent sans espoir, tel Banana.

Mais un facteur autrement décisif marqua leur destin : le développement économique de l'arrière-pays. Nous l'avons déjà souligné dans le chapitre précédent, la vitalité économique surmonte tous les obstacles. Rive abrupte d'estuaire, Matadi est le port le plus actif de la côte occidentale. Abandonnant le fond de la baie, trop peu profond, Luanda a bâti un nouveau port.

Le tableau ci-dessous donnera une idée de l'importance relative des ports principaux de l'Afrique centrale en 1954 :

Tableau 5. — Trafic portuaire.

Ports	Importations	Exportations	Trafic total
Douala	321.000	268.000	589.000 T.
Pointe-Noire	154.160	137.284	291.444
Boma	29.950	125.298	155.248
Matadi	1.203.603	665.505	1.869.108
Luanda	266.397	124.684	381.081
Lobito	406.929	625.064	1.031.993
Dar es Salaam	571.373	236.122	807.495
Mombasa	1.870.464	923.692	2.794.156

Ce tableau exprime assez exactement le degré de mise en valeur et d'industrialisation des différents territoires d'Afrique centrale. Encore faut-il tenir compte de ce que le trafic de Dar es Salaam et celui de Lobito contiennent une part assez importante de produits en

provenance ou à destination du Congo belge, respectivement 103.000 et 502.000 tonnes.

La comparaison du trafic portuaire et de la population totale de chacune de ces villes maritimes permet de déceler l'importance relative de la fonction portuaire parmi les autres fonctions urbaines. Avec 60 % de la population de Douala, Matadi a un trafic trois fois plus important. Boma, avec une population à peu près équivalente à celle de Lobito, a un trafic sept fois moindre. Ces comparaisons ne peuvent guère fournir plus qu'une orientation de recherche.

Le tonnage annuel manutentionné par travailleur pouvant varier d'un port à un autre dans la proportion de 1 à 10 ou davantage, selon que le travail est plus ou moins bien organisé et mécanisé, le pourcentage de travailleurs affectés à ces activités par rapport au total des travailleurs d'une ville est une notion tout aussi imprécise.

Si la fonction d'échange constitue la base même et la raison d'être des ports maritimes, cette fonction est aussi à l'origine des ports fluviaux. Quelques escales, comptoir de traite et poste à bois, le long de certains affluents du Congo tels que l'Ubangui, la Tshuapa, la Sankuru, rappellent ce que furent, il y a moins d'un demi-siècle, Léopoldville, Brazzaville, Stanleyville. Mais ce qui fit la fortune de ces dernières villes, nous l'avons déjà souligné, ce fut leur situation à un point de rupture de charge sur un grand axe économique.

De même que pour les ports maritimes, des obstacles naturels ont géné parfois l'essor de certains ports fluviaux. Le seuil de Zinga, par exemple, empêche les remorqueurs de gros tonnage d'atteindre Bangui. Le régime saisonnier du fleuve rend même toute navigation impossible pendant 4 à 5 mois par an et condamne le port de Bangui à une totale inactivité pendant les mois

d'étiage. Le port de Brazzaville, assurant le relais entre Bangui et la mer, subit le contrecoup de cet état de choses et ses activités se déroulent suivant un rythme saisonnier très marqué.

En territoire belge, par contre, le régime du fleuve est beaucoup plus régulier, ses affluents se répartissant des deux côtés de l'Équateur. Bien que le fleuve Congo connaisse à Stanleyville, à Léopoldville, et même à Matadi des variations de niveau pouvant atteindre 5 à 6 mètres entre la crue et l'étiage, nulle part cependant la navigation ne doit être interrompue et les énormes trains de barges circulent à pleine charge en toute saison, la nuit comme le jour.

Le trafic fluvial traduit évidemment la différence de mise en valeur des territoires français et belges. Bien que, à première vue, la situation de Brazzaville et celle de Léopoldville paraissent assez semblables, la vitalité économique des deux ports est sans commune mesure. La seule société Otraco manutentionne dans le port de Léopoldville un tonnage plus important en un mois que tout le port de Brazzaville en un an.

L'Afrique centrale compte quelques lacs de grande superficie. Cependant, contrairement aux grands lacs d'Amérique du Nord, la navigation lacustre n'a pas donné naissance à des villes importantes. Cela tient sans doute en partie au fait que chacun des lacs africains est isolé, aucun des exutoires n'étant navigable. Chaque lac sert de lien entre ses riverains, aucun ne sert de voie de passage, le transit étant assuré plus efficacement par la voie ferrée. Aucun des produits en provenance de Mombasa et à destination de Kampala, par exemple, n'emprunte plus le tronçon lacustre entre Kisumu et Port-Bell, système beaucoup plus coûteux par suite des transbordements, comme le montre pertinemment V. FORD [336].

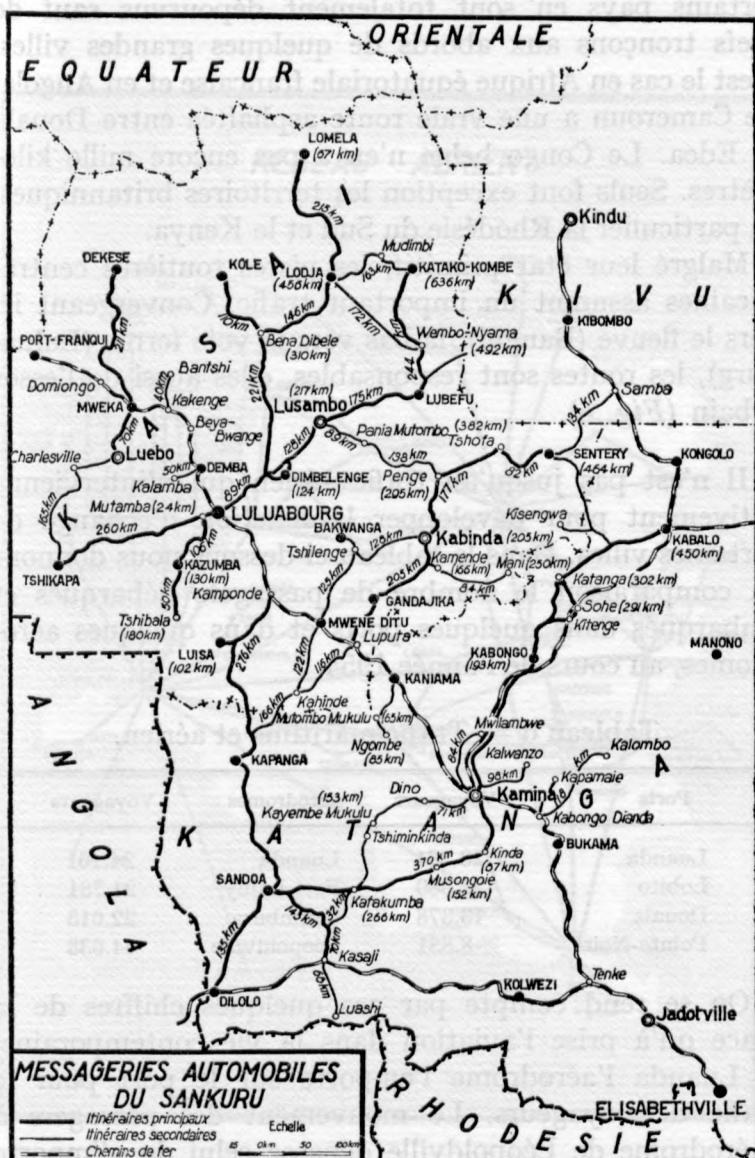
La valeur d'un port dépend de l'étendue et du degré de développement de son hinterland. Or, en Afrique centrale, aucun port maritime n'est situé dans l'estuaire d'un fleuve navigable. Il a donc fallu étendre le rayon d'action des ports par des voies de communication artificielles. C'est pourquoi chaque port de quelque importance est en même temps tête de ligne d'une voie ferrée vers l'intérieur.

Les activités portuaires et ferroviaires sont si étroitement unies qu'elles sont gérées presque partout par un même organisme. Le C. F. C. O. administre le port de Pointe-Noire en même temps que le chemin de fer du Mayombe. Le port de Matadi et le chemin de fer du Bas-Congo sont gérés par l'Otraco. Il en va de même pour Lobito et le chemin de fer du Benguela ou pour les chemins de fer et les ports de l'Océan Indien qui relèvent d'un organisme central, l'East African Railways and Harbours (cfr. *Fig. 3*).

Quelques ports fluviaux et lacustres bénéficient eux aussi d'une liaison ferroviaire. Outre Léopoldville et Brazzaville, il suffira de citer, à titre d'exemples, Stanleyville, Kindu, Albertville.

Mais si le chemin de fer a donné un plus grand essor aux villes portuaires, il suffit parfois, à lui seul, à susciter des villes. Dans certaines régions d'Afrique centrale situées à l'écart de toute voie de communication naturelle, c'est le chemin de fer qui rend possible l'exercice de la fonction d'échange : Nairobi, Kampala, Tabora, Yaoundé, Nova Lisboa, Luluabourg, sans parler de Salisbury et de Bulawayo.

Chose étrange, de toutes les voies de communication qui sillonnent l'Afrique centrale, ce sont les routes qui ont fait le moins de progrès. Si on fait le compte des routes définitives, praticables en toute saison, on constate que



4. — Complétant le réseau ferroviaire, des itinéraires desservis par les Messageries automobiles du Sankuru sillonnent tout le Kasaï et le nord-ouest du Katanga.

certains pays en sont totalement dépourvus sauf de brefs tronçons aux abords de quelques grandes villes. C'est le cas en Afrique équatoriale française et en Angola. Le Cameroun a une vraie route asphaltée entre Douala et Edea. Le Congo belge n'en a pas encore mille kilomètres. Seuls font exception les territoires britanniques, en particulier la Rhodésie du Sud et le Kenya.

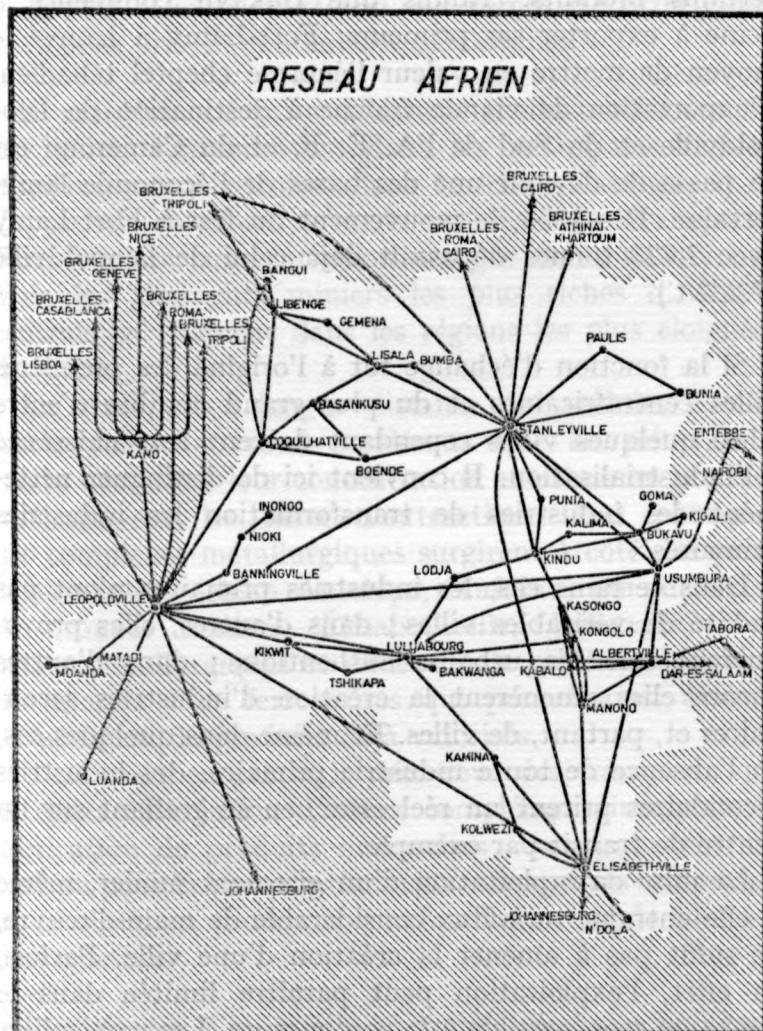
Malgré leur état primitif, les pistes routières centrafricaines assurent un important trafic. Convergeant ici vers le fleuve (Bangui), là-bas vers la voie ferrée (Luluaburg), les routes sont responsables, elles aussi de l'essor urbain (*Fig. 4*).

Il n'est pas jusqu'au trafic aérien qui n'intervienne activement pour développer la fonction d'échange de certaines villes. Dans le tableau ci-dessous nous donnons en comparaison le nombre de passagers débarqués et embarqués dans quelques ports et dans quelques aérodromes, au cours de l'année 1954.

Tableau 6 — Trafic maritime et aérien.

Ports	Voyageurs	Aérodromes	Voyageurs
Luanda	23.361	Luanda	24.161
Lobito	22.680	Fort-Lamy	21.781
Douala	13.378	Usumbura	22.615
Pointe-Noire	8.831	Léopoldville	64.638

On se rend compte par ces quelques chiffres de la place qu'à prise l'aviation dans la vie contemporaine. A Luanda l'aérodrome l'emporte sur le port pour le trafic de voyageurs. Le mouvement des passagers à l'aérodrome de Léopoldville dépasse celui de n'importe quel port de la côte atlantique. Fort-Lamy, Stanleyville, Usumbura, Élisabethville, Entebbe, Nairobi, Lusaka constituent autant de centres de réseaux aériens extrêmement ramifiés (*Fig. 5*).



5. — Les principaux centres congolais sont reliés entre eux et avec l'extérieur par les services réguliers de la SABENA.

Le transport du fret par voie aérienne a ouvert des perspectives nouvelles pour la commercialisation de certains produits. Tandis que Bukavu commence à peine à exporter ses primeurs, Fort-Lamy a trouvé le moyen de mettre en valeur l'énorme cheptel tchadien. L'exportation de viande fraîche à destination de Léopoldville et du Sud de l'A. É. F. et du Cameroun est en passe de devenir une des bases de l'économie lamy-fortaine. Dès 1954, le mouvement du fret à Fort-Lamy avec 7.723 tonnes dépassait déjà celui de Léopoldville (7.232 t.).

Si la fonction d'échange fut à l'origine des premières villes centrafricaines et du plus grand nombre d'entre elles, quelques villes cependant doivent leur naissance à l'industrialisation. Il convient ici de distinguer nettement des industries de transformation les industries primaires.

Dans certains cas, les industries primaires n'ont pas suscité de véritables villes ; dans d'autres, elles provoquèrent une vie urbaine authentique ; dans d'autres encore elles amenèrent la création d'industries secondaires et, partant, de villes. Et même dans quelques cas, en l'absence de toute industrie primaire, des industries secondaires prirent un réel essor, en se greffant sur un centre de transit par exemple.

La mise en exploitation d'un gisement minier, même si elle entraîne un afflux considérable de main-d'œuvre, ne suffit pas à amener la création d'une ville. Parfois, en effet, l'exploitation peut paraître limitée dans le temps ou trop sensible à la conjoncture. Les particuliers hésitent à associer leur fortune à celle de la mine et à investir des capitaux dont la rentabilité à longue échéance ne paraît pas assurée (Kipushi, Tshikapa).

Cette réticence peut tenir aussi au fait que la mise en exploitation est encore trop récente et n'a pas fait

ses preuves (Brancroft). Il arrivera même dans certains cas assez spéciaux que, par une politique délibérée, la société minière écarte ou soit forcée d'écartier toute entreprise privée (Shinkolobwe, Bakwanga).

A vrai dire, ce qui a déclenché l'industrialisation et, par suite, l'urbanisation dans les principales régions minières, en particulier dans le Haut-Katanga et le Copperbelt rhodésien, c'est le problème des transports. Faut-il y voir une intention maligne de la nature ? ... Mais les gisements miniers les plus riches d'Afrique centrale se trouvent dans les régions les plus éloignées des côtes.

Le transport à longue distance de produits d'aussi faible valeur et aussi pondéreux que les minerais a rendu nécessaire leur concentration et même un premier raffinage sur les lieux d'extraction. C'est pourquoi des complexes métallurgiques surgirent à côté des principales mines (Roan Antelope, Mufulira) ou au centre de groupes miniers (Élisabethville, Jadotville). Les usines métallurgiques se situèrent de préférence le long des grands axes ferroviaires qui purent ainsi assurer l'évacuation de produits déjà valorisés.

C'est aussi, en partie, le prix élevé des transports qui nécessita la création d'usines complémentaires pour la fabrication de produits nécessaires à ces industries de base ou pour la récupération des sous-produits, amorçant de la sorte un processus d'industrialisation de plus en plus poussée.

La présence d'industries primaires n'est pas une condition indispensable au développement d'industries de transformation. Nairobi, Mombasa, Salisbury, Bulawayo, Lusaka, Léopoldville sont vraiment des villes industrielles, bien qu'aucune ne trouve sur place les matières premières à travailler. Mais les facilités de

communication dont jouissent ces villes peuvent pallier cet inconvénient.

L'installation d'industries secondaires requiert un marché local assez étendu pour absorber une partie notable de la production. Les industries de transformation se développeront donc surtout dans les villes comptant une population européenne ou asiatique assez considérable (Est Africain) ou dans les villes dont une partie assez importante de la population africaine dispose d'un pouvoir d'achat plus élevé (Léopoldville).

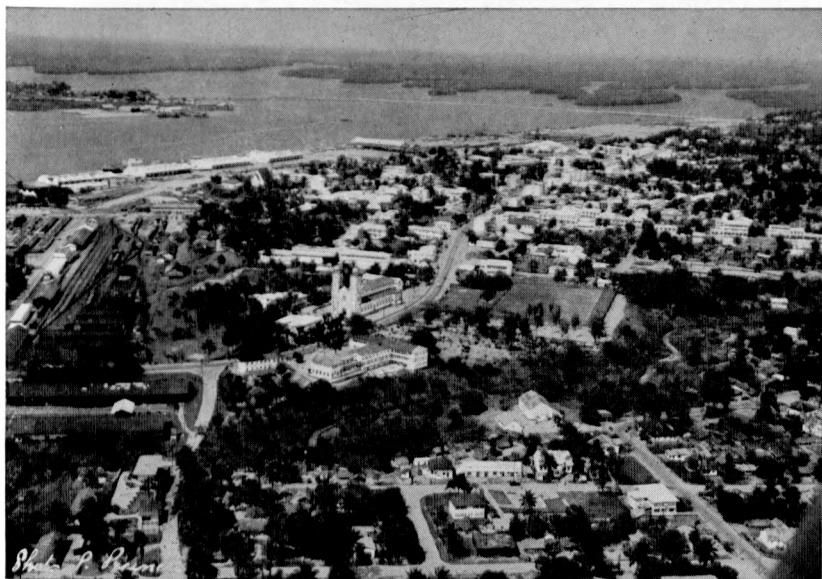
Grâce à l'essor industriel remarquable des dix dernières années, on trouve déjà, en 1956, une gamme étendue de produits finis de fabrication locale. Dans le secteur du bâtiment ont surgi des usines pour la fabrication de blocs et tuyaux en ciment, de plaques et objets divers en éternit, de tuiles et poteries, de verre, de châssis et charpentes métalliques. Les filatures et tissages mécaniques se sont multipliés et modernisés. La fabrication des cotonnades imprimées fut suivie par celle des sacs de jute, des couvertures et de divers tissus, tandis que se multipliaient les ateliers de bonneterie. Le secteur des fabrications métalliques compte aujourd'hui des chantiers navals, des tôleries, des fabriques de tuyaux et de fûts, de malles, d'objets ménagers et de meubles.

L'évolution des citadins africains a rendu nécessaire l'installation de deux vastes usines de chaussures, à Léopoldville et Salisbury. L'industrie des produits chimiques s'est développée non seulement pour couvrir les besoins des grosses industries (acide sulfurique, acides gras, glycérine, soude caustique, oxygène, etc.) mais aussi pour répondre aux besoins des particuliers (savons, couleurs et vernis).

L'augmentation de la population dans les centres urbains et l'élévation progressive du niveau de vie ont ouvert de nouveaux débouchés aux industries alimen-



1. — Vue partielle du port, du centre commercial et des quartiers résidentiels africains de Matadi.



2. — Douala. A gauche, les installations ferroviaires et portuaires ; au centre, le quartier commercial et résidentiel européen.



3. — Le port de Pointe-Noire.



4. — Vue partielle de Luanda. A gauche la falaise sépare encore nettement la ville basse de la ville haute ; à droite, elle a été nivelée et la fusion s'est opérée.

taires : minoteries, brasseries, sucreries, fabriques de margarine, conserveries de poisson et de viande, boulangeries mécaniques et biscuiteries.

Cette brève énumération révèle une gamme déjà très large de produits fabriqués en Afrique centrale. Seuls font encore défaut certains articles spéciaux : ceux qui requièrent des matières premières inexistantes en ces régions ou dont la fabrication exige des techniciens et des conditions particulières difficiles à réaliser en Afrique ; ou encore ceux pour lesquels les débouchés trop réduits du marché local ne justifient pas les investissements nécessaires. Citons, à titre d'exemple, les produits synthétiques extraits de la houille, les laboratoires pharmaceutiques, l'industrie automobile ou la mécanique de précision.

La multiplicité des industries secondaires dans un centre urbain constitue pour celui-ci un facteur de sécurité et de permanence. En diversifiant les bases de l'économie, elles la rendent moins sensible à la conjoncture.

Dans un rapport rédigé par des spécialistes de l'O. N. U. on peut lire ces lignes :

« Dans les pays sous-développés, le mouvement qui tend à provoquer ou à accentuer les concentrations de population caractéristiques des zones urbaines dépend moins qu'ailleurs de la dimension de chaque usine ; il est plutôt dû à ce que seules les zones urbaines offrent un milieu technique et économique favorable à l'installation d'usines, petites ou grandes. Les pays peu développés où l'on trouve des agglomérations urbaines qui se sont créées uniquement, ou même principalement, à cause de l'apparition d'une industrie du secteur secondaire sont en très petit nombre. Dans la plupart des cas, les zones urbaines doivent leur existence à des activités primaires ou à la fonction de distribution : ce sont des villes minières ou des ports ou autres centres de transport. Cependant, dès que des usines se montent, le rythme de croissance des villes s'accélère sensiblement et dans la phase industrielle du développement économique, l'existence de ces établisse-

ments constitue à coup sûr le facteur d'urbanisation le plus actif » [26, p. 124].

Ces considérations résument assez bien l'interdépendance des fonctions économiques de base telles que nous avons tâché de les évoquer.

2. — Fonctions sociales.

Il est assez symptomatique que la plupart des ouvrages traitant de géographie urbaine, lorsqu'ils abordent le chapitre des fonctions, commencent habituellement par l'étude de la fonction militaire. Ce choix est-il purement fortuit ? Il ne semble pas. La tendance à se grouper pour se défendre contre des envahisseurs ou pour s'imposer en milieu hostile est un réflexe social qui s'est vérifié sur tous les continents à l'aube de chaque période historique. En Europe et sur les rivages méditerranéens, combien de villes ne doivent pas leur origine à un camp retranché ou à une forteresse !

En Afrique, par contre, la liaison entre la fonction militaire et le fait urbain est moins évidente. L'imposante forteresse de Zimbabwe a-t-elle protégé une ville ? La chose est possible mais il en reste trop peu de traces pour qu'on puisse l'affirmer. Certes bien des villages d'Afrique centrale se sont protégés contre les fauves autant que contre les hommes. Mais une haie d'épineux ou une palissade de rondins ne métamorphose pas un village en ville. Dans la zone sahélienne l'évolution des villages en petites cités fortifiées est plus nette, chez les Kotoko du Nord-Cameroun par exemple, et a pu donner naissance à des villes comme Kano.

Mais dans l'Afrique centrale proprement dite, il fallut attendre l'intervention européenne à la fin du XV^e siècle pour voir apparaître de véritables forteresses qui provoquèrent la naissance d'agglomérations urbaines comme Luanda et Mombasa.

La seconde vague de colonisation européenne à la fin du XIX^e siècle, jalonna ses conquêtes, surtout dans les territoires français et britanniques, d'établissements militaires. La toponymie centrafricaine en a gardé de nombreuses traces : Fort-Archambault, Fort-Crampel, Fort-Sibut, Fort de Possel, Fort-Rousset en A. É. F., Fort-Portal en Uganda, Fort-Hall au Kenya, Fort-Rosebery, Fort-Hill, Fort-Jameson et Fort-Victoria dans les Rhodésies. En fait, la plupart de ces forts sont aujourd'hui désaffectés et il en est peu qui furent à l'origine de véritables villes comme Fort-Lamy, même si la présence d'un camp militaire ne fut pas étrangère au développement de Kampala ou de Bulawayo.

La valeur stratégique de ces lieux fortifiés n'est plus qu'un souvenir historique. Et si la fonction militaire intervient encore dans certaines villes, c'est uniquement par la présence de garnisons européennes ou africaines. La présence de centaines, voire de milliers de soldats avec leurs familles contribue, en effet, à la vitalité de plus d'une ville et parfois dans une mesure plus large qu'on ne le penserait.

A Pointe-Noire, par exemple, en 1955 la population européenne civile comptait 2.145 personnes, tandis que les militaires avec leurs familles formaient une communauté de 809 personnes, soit 27,5 % de la population totale. A Brazzaville, à Bangui, à Fort-Lamy, l'élément militaire représente 15 à 20 % de la population européenne.

La plupart des villes centrafricaines de quelque importance abritent une garnison de troupes autochtones, sorte de gendarmerie plutôt qu'armée, il est vrai, mais qui intervient dans l'économie locale. Cette fraction de la population n'atteint le plus souvent que 2 à 5 % de l'ensemble, sauf dans quelques cas. A Luluabourg, la présence de l'école centrale de la Force publique élève la proportion à 8,5 %.

Il est une autre fonction, d'ordre social, dont l'influence est souvent considérable dans l'évolution des centres urbains : la fonction politique.

« On ne voit pas cette fonction se développer peu à peu comme les fonctions industrielles, commerciales ou résidentielles ; il y a toujours une origine précise, un acte réfléchi et officiel qui, tantôt élève une ville comme Kaunas au rang de capitale, tantôt crée de toutes pièces une ville-capitale comme Canberra » [5, p. 82].

Ces remarques de G. CHABOT restent entièrement valables pour les centres politiques et administratifs d'Afrique.

A vrai dire, il est peu d'exemples de capitales créées de toutes pièces en un endroit désert. On hésite vraiment à ranger Entebbe dans cette catégorie malgré les objectifs qui présidèrent à sa fondation. Mais l'exclusivisme administratif qui la maintient, à peu de choses près, dans ses dimensions initiales et le statut politique du pays qui lui confère un caractère précaire l'ont empêchée de devenir une véritable ville-capitale. Dès que l'Uganda accédera à l'indépendance, la capitale officielle retournera vraisemblablement dans la capitale réelle : Kampala.

Un phénomène plus fréquent en Afrique centrale est le déplacement d'une capitale vers un site ou dans une situation mieux appropriée. Le climat pénible de Douala incita les autorités françaises à installer la capitale au milieu des collines plus salubres de Yaoundé, la liaison ferroviaire entre les deux villes rendant faciles les communications.

Libreville tint, pendant un demi-siècle, le rôle de vestibule de l'Afrique intérieure et fut le premier centre administratif des possessions françaises centrafricaines. Mais lorsque Savorgnan DE BRAZZA découvrit le Congo, le centre de gravité de la France équatoriale se déplaça vers les rives du Stanley-Pool et, en 1904, Brazzaville prenait le titre de capitale du Congo français [135, p. 366].

La capitale du Congo belge, après le bref épisode de Vivi, fut installée dans l'estuaire du fleuve, à Boma, et il fallut attendre 1929 pour la voir gagner, elle aussi, les rives du Stanley-Pool. Ce n'est qu'en 1935, que les services administratifs de la Rhodésie du Nord quittèrent Livingstone, trop excentrique, pour se regrouper à Lusaka.

Parfois cependant la fonction politique est simplement venue se greffer sur d'autres fonctions, dans des localités existantes, lorsque le développement du pays la rendit nécessaire : Luanda, Nairobi. La fédération de territoires en une unité politique plus vaste exige des services administratifs plus complexes que les villes principales s'efforcent d'attirer dans leurs murs. C'est ainsi que Salisbury parvint à s'imposer comme capitale de la Fédération des Rhodésies et du Nyasaland.

Ce qui est vrai à l'échelle des pays pour les capitales, l'est aussi, toutes proportions gardées, à l'échelle des grandes divisions administratives. La mise en valeur d'une région appelle, à un certain stade, une organisation administrative régionale. Le nouveau centre administratif s'installe dans une agglomération à laquelle il donne une impulsion nouvelle et dont il étend le rayonnement.

A moins que le développement économique de la région ne draine la vie sur un point nouveau et n'attire vers lui les services administratifs. C'est ainsi que Luluabourg, après avoir supplanté Lusambo sur le plan économique, lui a ravi son titre de capitale du Kasai. Parfois, au contraire, c'est un souci de décentralisation qui détache d'une capitale certains services. L'administration du Moyen-Congo est passée récemment de Brazzaville à Pointe-Noire, Brazzaville ne gardant que les services généraux intéressant toute la Fédération d'A. E. F.

L'évolution sociale actuelle de l'Afrique centrale est étroitement liée au développement de l'enseignement à tous les degrés. Si, dans certains pays comme le Congo belge, l'enseignement élémentaire s'est répandu à travers toute la brousse grâce aux initiatives missionnaires, les établissements d'enseignement moyen ou spécialisé tendent naturellement à s'intaller dans les agglomérations plus importantes. Un réseau convergent de communications les rend accessibles aux élèves de la région. Par ailleurs, la population urbaine fournit sur place une abondante clientèle scolaire, clientèle d'autant plus avide d'apprendre que des contacts plus étroits avec la population européenne lui font voir les avantages de l'instruction, en même temps que la vie urbaine dissipe pas mal de préjugés coutumiers.

Il est donc assez normal de trouver dans toutes les villes centrafricaines des écoles nombreuses et largement diversifiées. Dans certaines villes congolaises, le pourcentage de fréquentation scolaire atteint et dépasse parfois 80 %, pourcentage nettement plus élevé que dans des villes anciennes de quelques pays résolument anti-colonialistes ! Par exemple, une petite ville comme Bukavu (35.000 habitants) ne possède pas moins de quatre établissements ayant un cycle complet d'humanités latines et d'humanités modernes, ouverts aux garçons et aux filles, qu'ils soient africains, européens ou asiatiques, sans aucune discrimination raciale.

Le développement de l'enseignement dans les villes centrafricaines est une des manifestations d'une fonction nouvelle, la fonction culturelle. En Afrique comme en Europe, cette fonction trouve son couronnement dans l'enseignement universitaire. On ne peut s'empêcher d'éprouver un sentiment d'admiration pour l'œuvre réalisée en un demi-siècle, lorsqu'on parcourt la colline de Makerere, à Kampala, ses Facultés, ses laboratoires, ses auditoires fréquentés par près d'un millier d'univer-

sitaires africains. Depuis quelques années une grande université interraciale s'est ouverte aux portes de Léopoldville et déjà on fonde des établissements similaires à Élisabethville et à Salisbury.

Mais la fonction culturelle des centres urbains se traduit de cent autres façons. Les instituts de recherche scientifique se multiplient dans les villes. On y imprime des journaux, des périodiques, qui atteignent des couches toujours plus larges de la population. Conférences, concerts, représentations théâtrales entretiennent une vie intellectuelle typiquement urbaine.

Il n'est pas jusqu'à la fonction religieuse qui ne concoure à la vitalité urbaine. Aux origines du Kampala moderne, treize ans avant la fondation de la Compagnie Impériale de l'Est africain britannique, une mission protestante occupait la colline de Namirembe tandis que les catholiques s'installaient sur celle de Rubaga et en faisaient le centre de leurs activités dans le royaume du Buganda.

La plupart des centres européens se trouvant à des carrefours naturels ou en des points de passage obligés, il est assez normal que des établissements missionnaires s'y soient fixés dès le début (Boma, Léopoldville, Stanleyville). Dans quelques cas cependant les sièges ecclésiastiques ont été amenés à quitter leur site primitif pour venir s'insérer dans un centre urbain proche (de la montagne de Mvolyé au centre de Yaoundé ; de la route de Ouango, en amont des rapides, au cœur de Bangui). Le vicariat de Sakania, qui occupe toute la botte katan-gaise, a pour centre La Kafubu, aux portes d'Élisabethville par où il faut nécessairement passer pour se rendre des missions de l'Est à celles du Sud.

Une dernière fonction urbaine se manifeste, bien timidement encore, qui est un indice très révélateur du degré d'urbanisation de l'Afrique centrale : la fonction

touristique. Alors que les villes étaient, hier encore, des villages, leurs habitants éprouvent déjà le besoin d'échapper aux activités trépidantes et ils sont assez nombreux pour justifier l'aménagement touristique de quelques stations.

Il faut d'ailleurs reconnaître que les attraits de certaines villes sont incomparables : vie mondaine dans un site enchanteur et un climat délicieux à Bukavu, grandeur sauvage de la nature volcanique à Goma, fraîcheur de l'océan à Pointe-Noire ou Luanda, puissance et majesté des chutes du Zambèze à Livingstone.

3. — Un complexe de fonctions : la métropole.

Nous avons énumérés les principales fonctions qui se rencontraient dans les villes centrafricaines, en relevant quelques exemples pour chacune d'entre elles. Mais on a pu constater que le nom de certaines villes revenait fréquemment, parfois même à propos de chaque fonction. Il est, en effet, des villes privilégiées où les fonctions semblent s'attirer les unes les autres, et qui, par suite, connaissent un développement spectaculaire : ce sont les métropoles, membres prééminents de la catégorie urbaine.

Un des caractères des métropoles est leur développement presque automatique. G. CHABOT le décrit ainsi :

« On voit la main-d'œuvre affluer de toutes les campagnes voisines, les bourgeois construisent des maisons pour s'y établir ; les marchés se concentrent en un point où l'on est sûr de pouvoir se procurer facilement toutes les denrées ; les maisons de commerce y installent leur siège social ou une succursale, les banques les accompagnent nécessairement, des cheminées d'usines s'élèvent dans la banlieue et bientôt se multiplient sans que ces industries puissent toujours être expliquées par des nécessités locales. Enfin l'importance même de la métropole la fait choisir comme centre administratif ou politique, voire comme capitale ou ville d'université. Ces fonctions s'appuient



5. — Le quartier commercial de Kinshasa, à Léopoldville, traversé par le Boulevard Albert I^{er}.



6. — Le Palais de Justice à Yaoundé, capitale du Cameroun.



7. — L'aérodrome de Ndolo, à Léopoldville, est une ruche bourdonnante d'activité.



8. — Les commerçants grecs et portugais opèrent la transition entre les quartiers européens et africains (Kolwezi).

mutuellement, et chacune d'elles trouve sa justification dans l'agglomération même et dans la présence des fonctions voisines » [5, p. 92].

Ce mécanisme d'accroissement par interaction des fonctions se retrouve — *mutatis mutandis* — en quelques villes centrafricaines. Bien qu'elles n'aient pas encore atteint un stade de développement comparable à celui des grandes métropoles européennes ou américaines ni même celui des Johannesburg, Casablanca ou Dakar, certaines villes d'Afrique centrale peuvent revendiquer le titre de métropole : Léopoldville, Salisbury, Luanda. D'autres sont en passe de le conquérir : Élisabethville, Nairobi, Douala.

Parmi toutes ces métropoles naissantes, il convient d'accorder une attention spéciale à Léopoldville, non seulement parce qu'elle est la plus populeuse, mais parce qu'elle est aussi la plus typiquement centrafricaine, au sens où nous avons défini ce terme.

Point de jonction nécessaire entre le Haut et le Bas-Congo, station de transit entre le fleuve et la route des caravanes, Léopoldville constitue une sorte de tête de pont et sert de base aux opérations lancées à travers un continent vierge. Un premier bateau à vapeur, l'*En Avant*, avait été amené en pièces détachées par STANLEY en 1881 ; il fut suivi de 45 autres acheminés à dos d'hommes au prix d'énormes difficultés. Un atelier de montage et de réparation pour la flottille du fleuve fut construit sur la rive, ainsi qu'un slip fait de quelques troncs équarris.

L'inauguration du chemin de fer Matadi-Léopoldville, en mars 1898, donne une impulsion décisive aux échanges commerciaux en rendant possible la mise en valeur méthodique du Congo. Le développement de la fonction d'échange à Léopoldville ressort clairement des statistiques du trafic fluvial et ferroviaire. Quelques

chiffres traduisant l'activité portuaire peuvent servir de repères :

Tableau 7 — Port fluvial de Léopoldville.

Année	Montée	Descente	Trafic total
1910	16.016 T.	2.991 T.	19.007 T.
1922	22.613	66.738	89.351
1930	96.839	175.996	272.835
1940	114.586	290.320	350.809
1950	382.937	506.844	889.781
1955	791.000	697.000	1.488.000

L'importance du tonnage manutentionné requiert une abondante main-d'œuvre, malgré les engins mécaniques de plus en plus nombreux et perfectionnés. Le personnel de l'Otraco, division Voies fluviales, compte à Léopoldville 8.213 travailleurs en 1955. Il faudrait y ajouter les travailleurs de quelques sociétés possédant une flotille et des accostages privés.

Cette activité portuaire se double d'une activité ferroviaire qui assure la liaison avec le port de Matadi. Pour les importations et les exportations, le trafic du chemin de fer Léo-Matadi s'est élevé au même niveau que celui du trafic fluvial, soit 1.500.000 tonnes, auxquelles il faut ajouter 1.000.000 de tonnes pour le trafic local. Les services du chemin de fer emploient à Léopoldville un peu plus de 1.500 travailleurs.

Par suite des grandes distances et de la pauvreté relative des communications par route ou voie ferrée, l'aviation a connu un essor rapide dans toute l'Afrique centrale. La moyenne du trafic mensuel au cours de l'année 1955 s'établit comme suit : 1170 mouvements (dont près de la moitié d'avions privés), 5.420 passagers débarqués ou embarqués ; 640 tonnes de fret, non compris les bagages et la poste. Léopoldville dispose d'un aérodrome de classe internationale, à N'Dolo, fréquenté

par plusieurs lignes étrangères. Il est progressivement remplacé par un autre, situé le long de l'auto-route de Kenge, et dont la piste principale de 4.500 m sur 50 est la plus longue du monde.

Bien que le réseau routier, au sortir de la ville, soit nettement déficient, — seul le nouveau tronçon vers Madimba peut porter le nom de route — de nombreuses marchandises et surtout les produits vivriers atteignent Léopoldville par cette voie.

Durant près d'un demi-siècle, la fonction d'échange qui avait donné naissance à l'agglomération fut la seule à en diriger la croissance. Il y avait bien, à Léo, quelques bureaux : district, douanes, justice, etc., mais ce n'est qu'à partir de 1929 que la fonction administrative revêt une réelle importance.

Dans les débuts de l'installation belge en Afrique, le rôle de la capitale était surtout d'assurer la liaison entre la métropole et les territoires d'outre-mer. Boma, situé dans l'estuaire du Congo, répondait parfaitement à cette fonction. Mais après un demi-siècle de colonisation, la solution de problèmes toujours plus vastes et plus complexes, les nécessités mêmes de l'administration exigèrent le transfert de la capitale, Boma étant trop excentrique. Reliée par chemin de fer à Matadi, Léopoldville était le point de convergence de toute l'activité économique congolaise ; cette situation devait en faire également le centre administratif.

La situation de Léopoldville et son importance comme lieu de transit allaient susciter une fonction nouvelle : la fonction industrielle. L'activité portuaire requiert des ateliers pour le montage et la réparation des unités fluviales. Le slip rudimentaire des débuts est devenu le Chantier Naval et Industriel du Congo (Chanic) qui, avec ses 2.500 travailleurs, compte aujourd'hui parmi

les principaux employeurs de la place. Il produit la presque totalité des remorqueurs, barges et bâtiments qui sillonnent les fleuves du Congo et de l'A. É. F.

Les milles produits transitant par Léopoldville fournissent les matières premières à de multiples industries de transformation. Industries mécaniques, textiles, chimiques, fabriques de produits alimentaires, etc. emploient près de 20.000 travailleurs en 1955.

L'industrie du bâtiment reflète bien l'essor économique de Léopoldville. Plus de 16.000 ouvriers sont engagés dans la construction et les industries connexes.

Des activités culturelles ne pouvaient manquer de venir animer cette ville dynamique. C'est à Léopoldville que fut fondée la première université congolaise. Plusieurs quotidiens, de nombreux hebdomadaires, des périodiques en tous genres y sont publiés. Il n'est pas un conférencier de renom, une troupe théâtrale ou artistique en tournée qui ne s'y arrête.

Les Missions religieuses belges et étrangères ont leurs bureaux centraux en cette ville. Léopoldville est également le siège de nombreuses missions diplomatiques et consulaires dont la juridiction s'étend non seulement au Congo belge mais souvent aussi à l'A. É. F. et à l'Angola. Toutes ces fonctions concourent à faire de Léopoldville une métropole bruisante d'activité et en pleine expansion.

comme dans cette croissance, qui résulte de l'apport des élites occidentales, qui possètent des connaissances et des institutions, d'essayer de recréer un système social et politique dans lequel ces élites pourront exercer leur influence. C'est ce que nous appellerons la croissance urbaine.

CHAPITRE QUATRIÈME.

CROISSANCE URBAINE

La rapidité et l'importance des transformations qui affectent l'Afrique Centrale n'apparaît nulle part aussi manifestement qu'en milieu urbain. Non seulement les villes se multiplient mais elles se développent et grandissent à un rythme effarant. Ce phénomène de brusque poussée urbaine a été observé et décrit en bien des régions d'Amérique, d'Asie, d'Afrique du Nord et du Sud. Il diffère, tant par son intensité que par les conditions socio-économiques qui l'entourent, du développement urbain européen.

Mais, en Afrique centrale, ce phénomène devrait, semble-t-il, présenter quelques caractères originaux. En Amérique du Nord, en effet, le développement urbain s'est réalisé dans une ambiance de colonisation mais par suppression ou négation de l'élément autochtone. En Afrique du Sud ce développement s'est appuyé sur l'utilisation — nous allions dire l'exploitation — systématique d'une main-d'œuvre locale maintenue dans une condition subalterne. Le degré d'évolution pré-coloniale des populations asiatiques place le développement urbain dans des conditions différentes ; il s'agit d'un essor nouveau et non d'une création récente. Le développement urbain en Afrique centrale pourrait, lui, se caractériser par la mise en présence et l'association progressive de cadres européens et de masses africaines en cours d'évolution rapide.

Il paraît donc intéressant d'observer de près la crois-

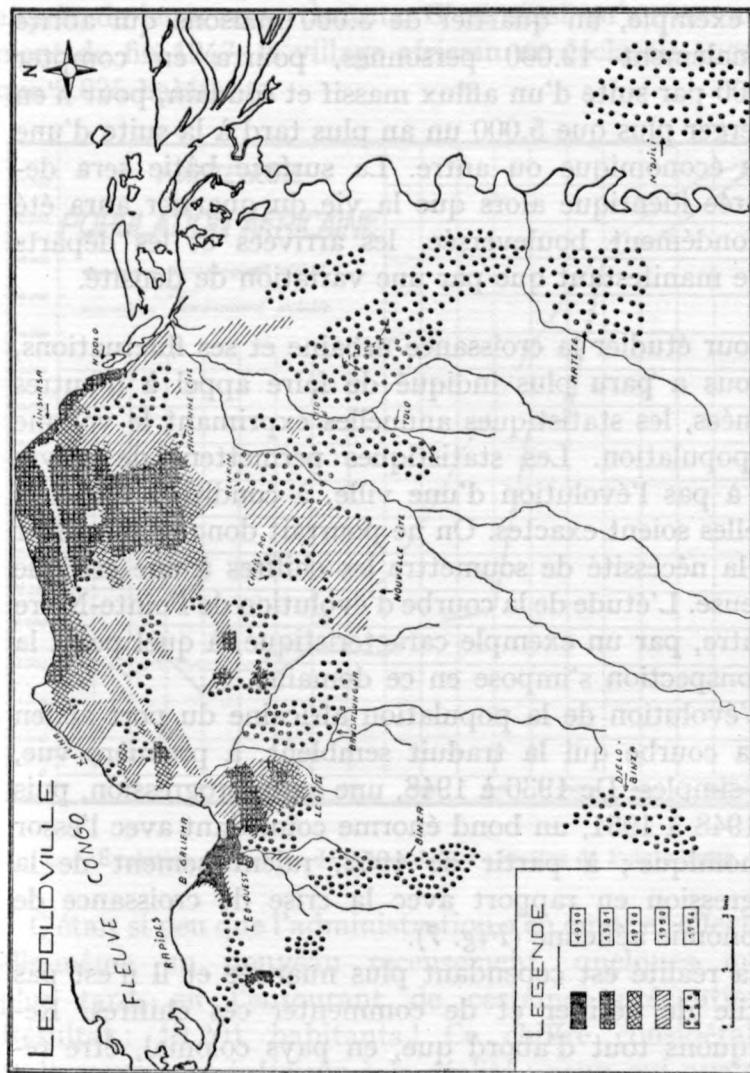
sance des villes centrafricaines, d'en étudier le rythme et ses fluctuations, d'essayer de déceler les facteurs qui commandent cette croissance, l'accélèrent ou la freinent. La réponse à ces questions permettra d'isoler, d'une part les facteurs universels de l'accroissement urbain, et, d'autre part, les éléments originaux de développement en Afrique centrale.

1. — Le rythme de croissance.

On peut étudier le phénomène de croissance d'une ville en observant l'élargissement progressif de la tache agglomérée et en datant les nouvelles extensions. En Europe, les documents cadastraux rendent la tâche assez facile. Il n'en va pas de même en Afrique où ces documents sont moins complets et ne concernent, le plus souvent, que les quartiers européens. Et on n'a pas toujours la chance de trouver, comme à Jinja, la date de construction inscrite sur chaque immeuble.

Il est certes un moyen plus rapide et plus sûr, l'utilisation de photographies aériennes datées. Ces documents si précieux, surtout dans les pays neufs, n'ont été élaborés systématiquement que depuis peu. Les photographies aériennes les plus anciennes que nous ayons trouvées en Afrique datent de 1930. Pour les années antérieures il faut bien se contenter de cartes, croquis et photos prises au sol d'un observatoire naturel.

A l'aide de documents trouvés aux Archives de l'Institut Géographique du Congo, nous avons essayé de tracer un croquis de Léopoldville montrant l'expansion chronologique de la capitale (*Fig. 6*). Mais une carte de ce genre présente un inconvénient majeur : les dates qui soulignent les différents stades de développement sont arbitraires. Ces dates se réfèrent aux documents dont on dispose, elles ne traduisent pas les périodes réelles d'expansion.



6. — Carte schématique de l'expansion de Léopoldville.

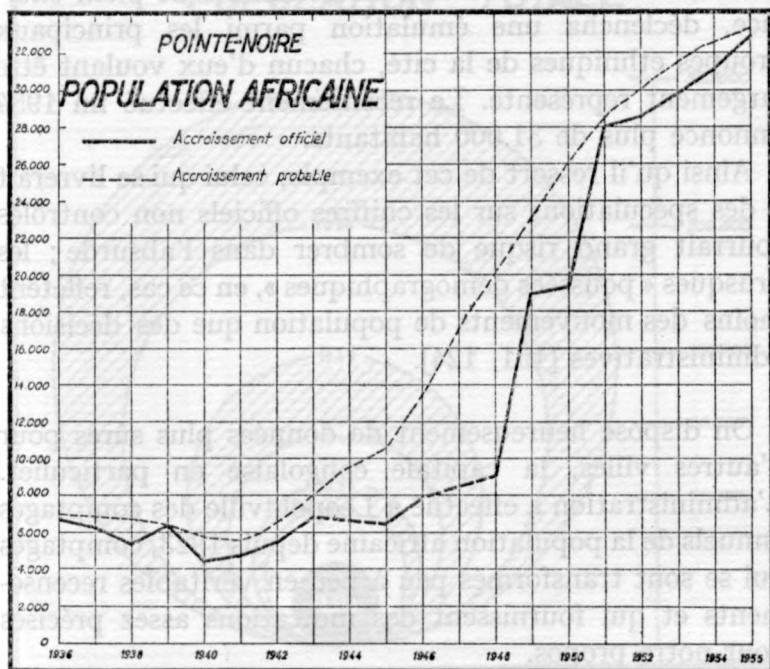
Un autre inconvénient tient à la permanence des éléments du paysage urbain qui ne reflètent pas nécessairement les variations de la vie qui s'y déroule. Ainsi, par exemple, un quartier de 3.000 maisons qui abrite normalement 12.000 personnes, pourra en compter 20.000 par suite d'un afflux massif et soudain, pour n'en héberger plus que 5.000 un an plus tard à la suite d'une crise économique ou autre. La surface bâtie sera demeurée identique alors que la vie du quartier aura été profondément bouleversée, les arrivées et les départs ne se manifestant que par une variation de densité.

Pour étudier la croissance urbaine et ses fluctuations, il nous a paru plus indiqué de faire appel à d'autres données, les statistiques annuelles exprimant le volume de population. Les statistiques permettent de suivre pas à pas l'évolution d'une ville, à condition toutefois qu'elles soient exactes. On ne pourrait donc trop insister sur la nécessité de soumettre les chiffres à une critique sérieuse. L'étude de la courbe d'évolution de Pointe-Noire montre, par un exemple caractéristique, à quel point la circonspection s'impose en ce domaine.

L'évolution de la population africaine du port aéfien et la courbe qui la traduit semblent, à première vue, très simples. De 1936 à 1948, une lente progression, puis de 1948 à 1951, un bond énorme coïncidant avec l'essor économique ; à partir de 1952, ralentissement de la progression en rapport avec la crise de croissance de l'économie aéfienne (*Fig. 7*).

La réalité est cependant plus nuancée et il n'est pas inutile de vérifier et de commenter ces chiffres. Remarquons tout d'abord que, en pays colonial, être recensé signifie être imposé. En conséquence, chacun s'efforce d'échapper aussi longtemps que possible aux comptages. De plus, à Pointe-Noire, les recensements ont été effectués jusqu'en 1948 par les chefs de quartier

sous le contrôle — assez sommaire — de l'Administration. Il eut été de mauvaise politique, pour les chefs autochtones, de faire montre d'un zèle intempestif auprès de leurs ressortissants. C'est ainsi qu'au recensement de fin 1947, le village africain ne déclarait encore que 9.025 habitants.



7. — Évolution numérique de la population africaine de Pointe-Noire.

C'était si peu que l'administration s'en émut et effectua elle-même un nouveau recensement, quelques mois plus tard, en l'entourant de certaines précautions. Résultat : 19.201 habitants ! Ce chiffre considérable était cependant inférieur à la réalité ; ceux qui avaient payé l'impôt en brousse n'avaient pas été inscrits. Et ... un bon nombre d'Africains astucieux se rendaient en congé dans leur village natal à cette fin, le taux de l'impôt

y étant de 50 % moins élevé. A partir du jour où l'on recensa tout le monde, faisant payer un impôt complémentaire à ceux qui s'étaient acquittés dans les districts de brousse, le chiffre de population fit un nouveau bond : 28.000 habitants en 1951.

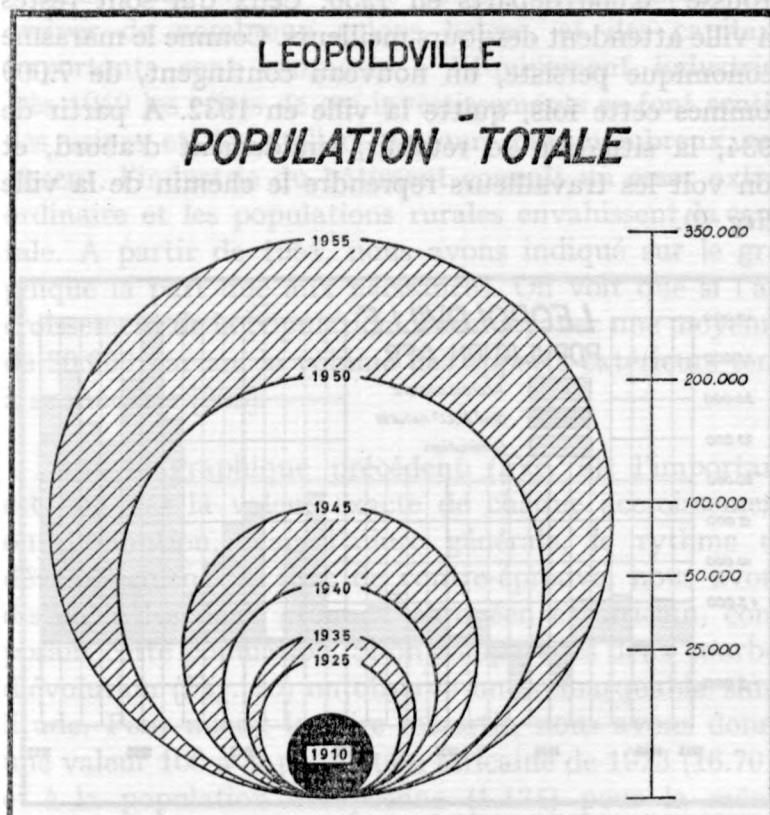
Un événement nouveau, l'annonce de la constitution prochaine de Pointe-Noire en commune de plein exercice, déclencha une émulation parmi les principaux groupes ethniques de la cité, chacun d'eux voulant être largement représenté. Le recensement effectué fin 1954 annonce plus de 31.000 habitants.

Ainsi qu'il ressort de cet exemple, celui qui se livrerait à des spéculations sur les chiffres officiels non contrôlés courrait grand risque de sombrer dans l'absurde ; les brusques « poussées démographiques », en ce cas, reflètent moins des mouvements de population que des décisions administratives [151, 124].

On dispose heureusement de données plus sûres pour d'autres villes, la capitale congolaise en particulier. L'administration a effectué à Léopoldville des comptages annuels de la population africaine depuis 1923, comptages qui se sont transformés peu à peu en véritables recensements et qui fournissent des indications assez précises pour notre propos.

De même que le petit groupe d'habitations blotties au flanc du Mont Léopold a envahi la plaine jusqu'à couvrir une centaine de kilomètres carrés, ainsi les quelques compagnons blancs et noirs de STANLEY sont aujourd'hui légion. Dans un premier croquis (*Fig. 6*), nous avons tenté de représenter l'élargissement progressif de la tache agglomérée. On aura une idée assez exacte de l'accroissement de la population par un graphique correspondant (*Fig. 8*), exprimant sous forme de cercles le volume de population à différentes époques. Comme en témoignent croquis et graphique, l'accroissement

de la population de Léopoldville tend à prendre, depuis 1935, des allures de progression géométrique.

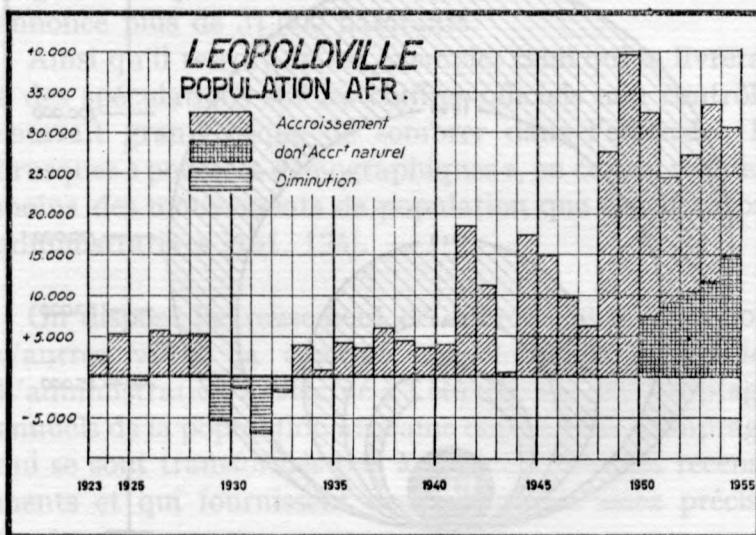


8. — Volume de population de Léopoldville à différentes époques.

Pourtant le développement de la population ne s'est pas fait à un rythme aussi régulier que le graphique pourrait le suggérer. Il suffit de décomposer, année par année, les variations de population pour relever de notables différences.

La population eurafricaine de Léopoldville s'élevait en 1923 à 17.825 habitants. Jusqu'en 1929, la ville croît lentement mais régulièrement. A ce moment éclate la grande crise mondiale, les exportations congolaises sont

stoppées, toutes les activités sont paralysées et un bon nombre de travailleurs licenciés retournent en brousse : 6.000 départs en 1930. Ceux qui sont restés en ville attendent des jours meilleurs. Comme le marasme économique persiste, un nouveau contingent, de 7.000 hommes cette fois, quitte la ville en 1932. A partir de 1934, la situation se rétablit, timidement d'abord, et l'on voit les travailleurs reprendre le chemin de la ville (Fig. 9).



9. — Mouvements annuels de la population africaine à Léopoldville.

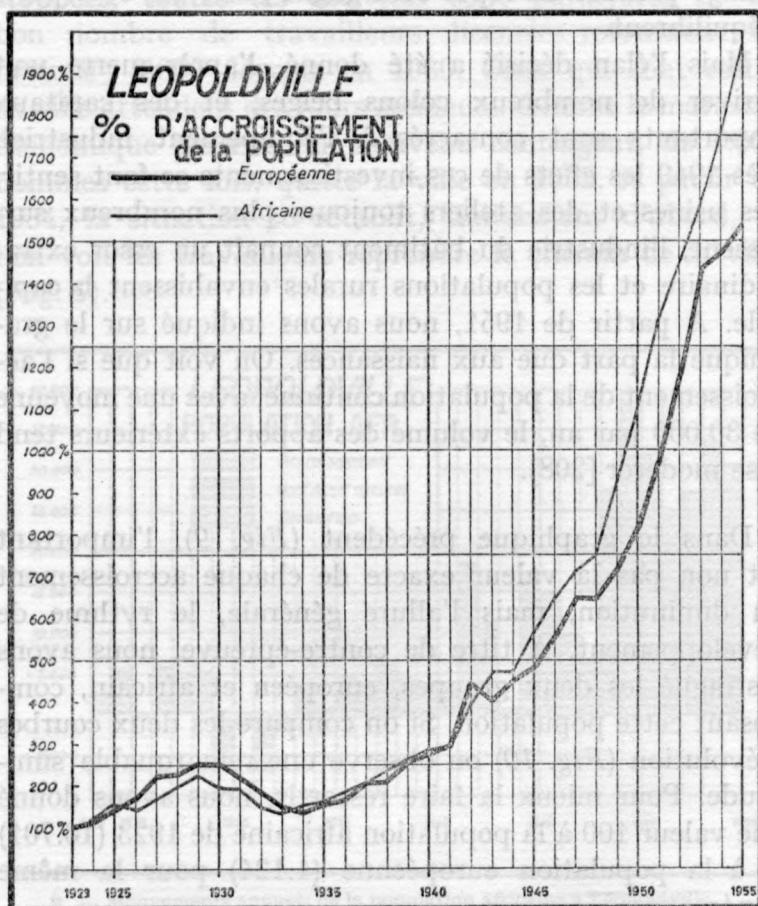
La guerre, en coupant le Congo de ses clients et de ses fournisseurs habituels, l'oblige à modifier les bases de son économie. Des industries de transformation se créent sur place, le port doit manutentionner les matières premières stratégiques destinées aux alliés. Ce regain d'activité à Léopoldville provoque un appel de main-d'œuvre. Après ce rude effort, le second semestre de 1944 marque une pause. Si de nouveaux travailleurs gagnent la ville, un bon nombre d'anciens repartent au

village prendre un repos bien gagné ; arrivées et départs s'équilibrivent.

Mais l'élan décisif a été donné, l'après-guerre voit arriver de nombreux colons belges, et des capitaux importants sont consacrés à l'équipement industriel. Dès 1949 les effets de ces investissements se font sentir, des usines et des ateliers toujours plus nombreux surgissent, l'industrie du bâtiment connaît un essor extraordinaire et les populations rurales envahissent la capitale. A partir de 1951, nous avons indiqué sur le graphique la part due aux naissances. On voit que si l'accroissement de la population continue, avec une moyenne de 30.000 par an, le volume des apports extérieurs tend à se modérer [208].

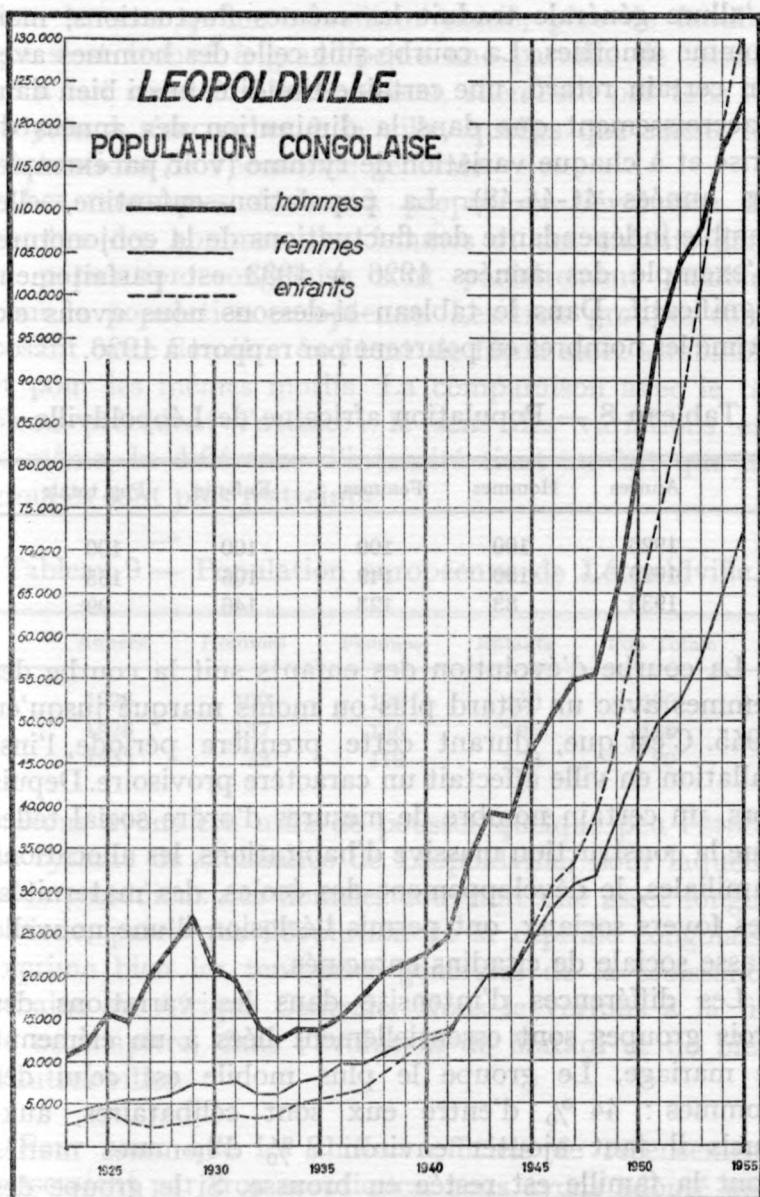
Dans le graphique précédent (*Fig. 9*), l'important est non pas la valeur exacte de chaque accroissement ou diminution, mais l'allure générale, le rythme de développement. A titre de contre-épreuve, nous avons distingué les deux groupes, européen et africain, composant cette population. Si on compare les deux courbes d'évolution (*Fig. 10*) on observe une remarquable similitude. Pour mieux la faire ressortir, nous avons donné une valeur 100 à la population africaine de 1923 (16.701) et à la population européenne (1.124) pour la même année.

Le recensement de la population européenne est effectué par un autre personnel et selon d'autres méthodes que celui de la population africaine. Le parallélisme des deux courbes prouve donc, nous semble-t-il, que ces différents graphiques expriment assez exactement le rythme de croissance réel de Léopoldville. Si l'on observe une accélération plus marquée dans la population africaine à partir de 1944 et surtout de 1953, il faut l'attribuer à la politique nataliste qui a provoqué un véritable *babyboom*, comme nous le verrons dans un autre chapitre.



10. — Évolution comparée des populations européenne et africaine à Léopoldville.

Mais il est possible de pousser l'analyse plus loin encore et de distinguer, dans la population congolaise, l'évolution du nombre des hommes, de celui des femmes et de celui des enfants (*Fig.11*). La courbe de l'évolution masculine n'appelle pas de nouveaux commentaires, elle reflète au maximum les fluctuations économiques et politiques que nous avons décrites ci-dessus.



11. — Accroissement de la population africaine à Léopoldville.

L'évolution de la population féminine est tout autre. L'allure générale traduit les mêmes fluctuations, mais comme amorties. La courbe suit celle des hommes avec un certain retard, une certaine timidité, aussi bien dans l'accroissement que dans la diminution des années de crise et à chaque variation de rythme (voir, par exemple, les années 41-44-48). La population enfantine, elle, semble indépendante des fluctuations de la conjoncture. L'exemple des années 1926 à 1933 est parfaitement significatif. Dans le tableau ci-dessous nous avons exprimé les nombres en pourcent par rapport à 1926.

Tableau 8 — Population africaine de Léopoldville.

Années	Hommes	Femmes	Enfants	Pop. totale
1926	100	100	100	100
1929	180	149	106	165
1933	83	123	146	99

La courbe d'évolution des enfants suit la courbe des femmes avec un retard plus ou moins marqué jusqu'en 1945. C'est que, durant cette première période, l'installation en ville affectait un caractère provisoire. Depuis lors, un certain nombre de mesures d'ordre social telles que la construction massive d'habitations, les allocations familiales, le développement des écoles, des maternités, des foyers sociaux, ont permis l'éclosion d'une nouvelle classe sociale de citadins enracinés.

Les différences d'intensité dans les variations des trois groupes sont essentiellement liées à un élément : le mariage. Le groupe le plus mobile est celui des hommes : 44 % d'entre eux sont célibataires, auxquels il faut ajouter environ 8 % d'hommes mariés dont la famille est restée en brousse. Si le groupe des femmes est plus stable, c'est que 88 % d'entre elles sont mariées. Quant aux enfants, si l'on excepte les

écoliers en pension, ils suivent leurs parents. Il tombe sous le sens qu'un travailleur marié, père de famille, qui s'est trouvé à grand'peine une parcelle de terrain ou a fait construire une maison, cherchera par tous les moyens à s'accrocher à la ville, quelles que soient les fluctuations de l'économie générale.

Les remarques émises à propos de l'évolution du nombre des hommes, des femmes et des enfants dans la population congolaise sont parfaitement valables pour la population européenne. Les trois groupes composant cette dernière évoluent de façon assez semblable et pour les mêmes motifs. La comparaison avec le tableau précédent l'atteste : le sens des variations est le même, la différence d'intensité tient au fait que les groupes sont plus restreints.

Tableau 9 — Population européenne de Léopoldville.

Années	Hommes	Femmes	Enfants	Pop Totale
1926	100	100	100	100
1928	137	156	125	140
1933	72	119	172	89

Nous avons cru utile de pousser quelque peu l'étude du rythme de croissance de Léopoldville, pour laquelle nous possédions des données couvrant une assez longue période, parce que l'évolution de la capitale congolaise exprime bien les tendances générales de la croissance urbaine en Afrique Centrale. Nous le verrons à la fin de ce chapitre, dans l'évolution de Matadi et de bien d'autres villes.

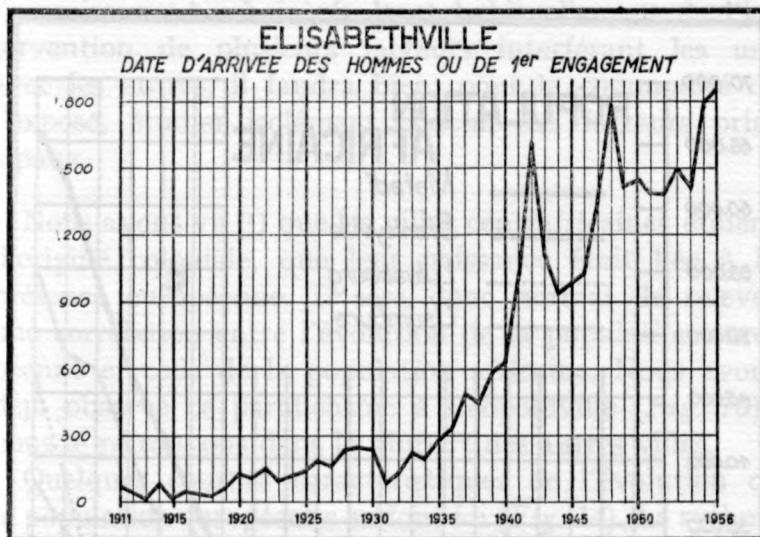
Pour ceux que les chiffres officiels de recensement laisseraient par trop sceptiques, nous avons adopté une autre méthode à Élisabethville où nous ne disposions pas de données valables remontant à plus de dix ans

[206]. Au cours d'un sondage méthodique s'étendant à toute l'agglomération urbaine, nous avons interrogé 8.106 hommes, soit 20 % de la population masculine adulte. Pour chacun des habitants du centre extra-coutumier nous avons essayé d'établir la date de première arrivée à Élisabethville et pour les travailleurs logés dans les camps de l'Union Minière ou du B. C. K., la date du premier engagement. Les résultats de ce sondage ne traduisent donc pas les apports annuels de l'immigration, mais rendent compte des éléments stabilisés parmi ces immigrants.

Il convient de faire remarquer que, parmi les adultes actuels du C. E. C., on rencontre plusieurs catégories : un grand nombre d'hommes arrivés à l'âge adulte, quelques adolescents venus étudier, un bon nombre d'enfants ayant accompagné leur parents. Mais même cette dernière catégorie est intéressante pour notre propos, car ces enfants devenus hommes sont des témoins demeurés de l'arrivée de leurs parents aujourd'hui décédés ou retournés dans leur pays d'origine. Quant aux dates de premier engagement, elles reflètent également les fluctuations dans le rythme de croissance d'Élisabethville.

Un graphique (*Fig.12*) retrace la courbe des apports annuels parmi les citadins actuels stabilisés. Les variations des premières années (1941-1935) paraissent fortement amorties. Ce qui s'explique étant donné que les efforts de stabilisation n'ont été entrepris qu'à partir de 1928 et furent entravés par la crise surgie peu après et que, d'autre part, en 40 ans les rangs des premiers arrivés ont été fortement éclaircis.

Néanmoins, l'allure générale de la courbe est significative : crise de 1930, reprise lente jusqu'en 1940, effort de guerre suivi d'un temps d'arrêt, essor industriel généralisé à partir de 1947. On retrouve donc dans cette courbe tous les grands événements qui avaient marqué l'évolution de Léopoldville.



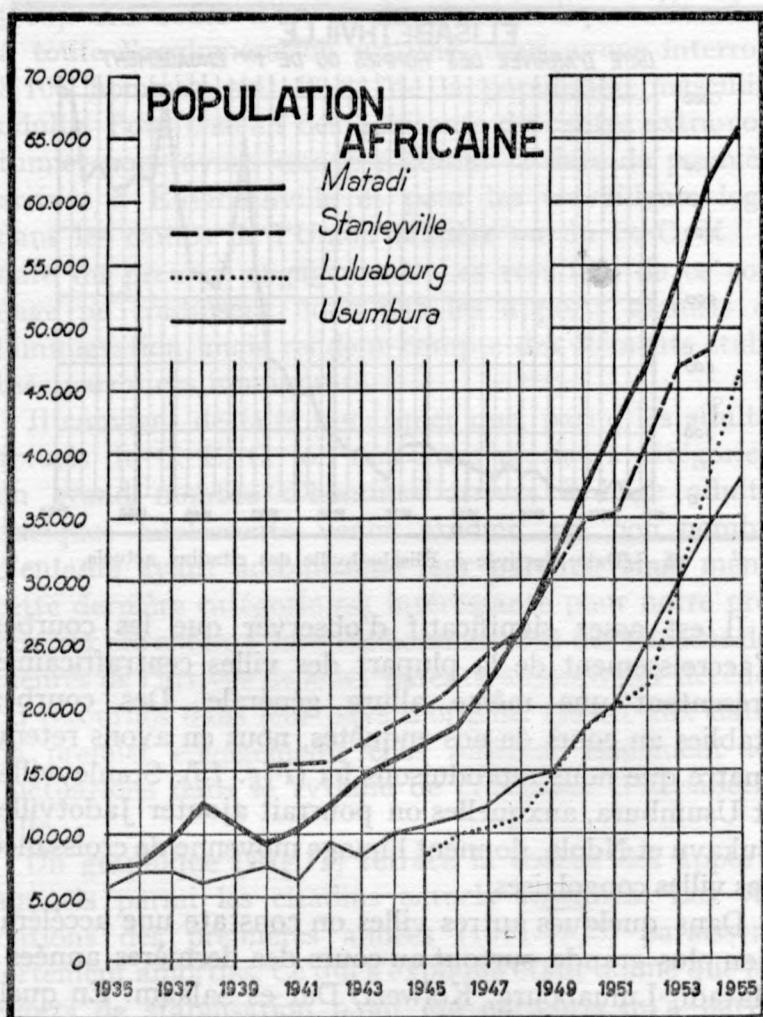
12. — Date d'arrivée à Élisabethville des citadins actuels.

Il est assez significatif d'observer que les courbes d'accroissement de la plupart des villes centrafricaines présentent une même allure générale. Des courbes établies au cours de nos enquêtes, nous en avons retenu quatre que nous reproduisons ici (*Fig. 13*). Stanleyville, et Usumbura, auxquelles on pourrait ajouter Jadotville, Bukavu et Ndola, donnent l'image moyenne de croissance des villes congolaises.

Dans quelques autres villes on constate une accélération plus grande, surtout au cours des dernières années : Matadi, Luluabourg, Kolwezi, Dar es Salaam. En quelques autres, l'accélération est moins forte : Coquilhatville, Lobito, Pointe-Noire, Douala, Lusaka. Il y a même tendance, en quelques villes françaises, à un planfonnement : Brazzaville, Bangui.

2. — Les facteurs de croissance.

Si le mouvement de croissance urbaine est général en



13. — Évolution de la population africaine totale dans quatre villes congolaises.

Afrique centrale, il ne se développe pas selon un rythme identique en chacune des villes. Il convient donc maintenant de rechercher, pour en mesurer l'influence, les différents facteurs de croissance, les éléments qui interviennent tantôt pour accélérer, tantôt pour freiner le développement des villes. Quoique les fluctuations de

l'accroissement urbain résultent habituellement de l'intervention de plusieurs facteurs interférant les uns avec les autres, il faudra bien, pour la commodité de l'exposé, étudier isolément chacun des facteurs principaux.

Nous avons vu (¹) que les villes centrafricaines étaient d'origine coloniale, que leur naissance était liée à la présence européenne. Il sera donc normal de relever une corrélation entre l'évolution de la population européenne et celle de la population africaine. Nous avons déjà observé ce parallélisme à Léopoldville (*Fig. 10*) ; nous le retrouvons dans la plupart des autres villes.

Quelques courbes caractéristiques de l'évolution de la population européenne en font foi (*Fig. 14*). Le rythme moyen de développement est marqué par les courbes de Luluabourg, de Stanleyville, de Lobito. L'accélération est nettement plus forte à Élisabethville, à Luanda, à Léopoldville et à Nairobi (²). Il apparaît immédiatement que c'est dans les quatre villes les plus populeuses d'Afrique centrale que le développement de la population non-africaine est le plus rapide.

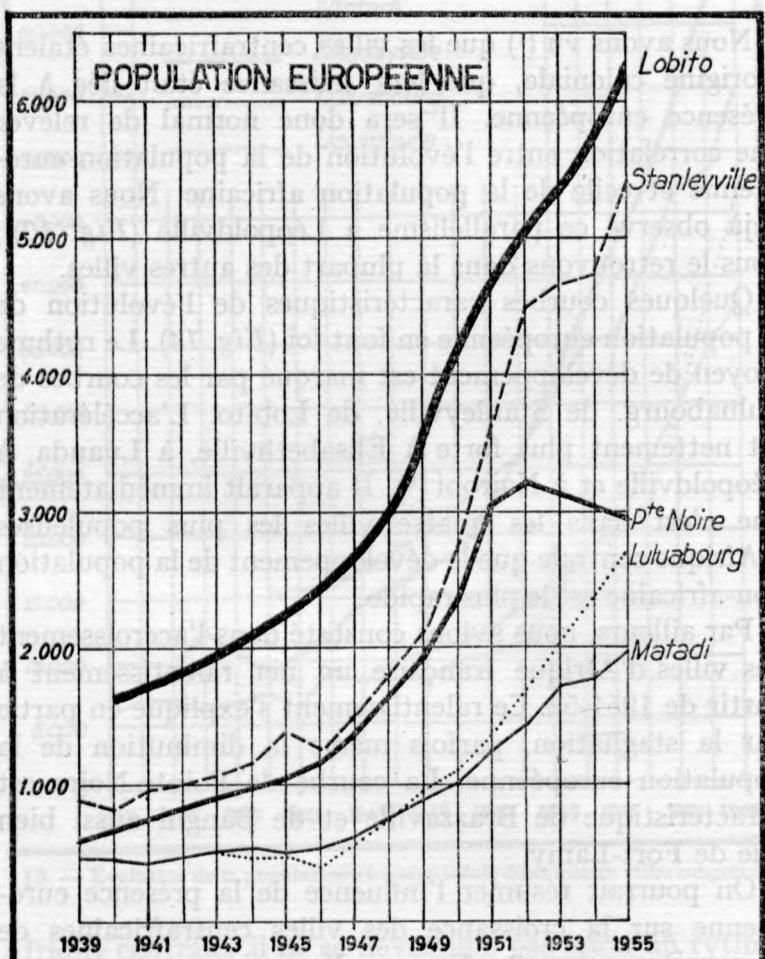
Par ailleurs, nous avions constaté dans l'accroissement des villes d'Afrique française un net ralentissement à partir de 1951-52. Ce ralentissement s'explique en partie par la stagnation, parfois même la diminution de la population européenne. La courbe de Pointe-Noire est caractéristique de Brazzaville et de Bangui aussi bien que de Fort-Lamy.

On pourrait résumer l'influence de la présence européenne sur la croissance des villes centrafricaines de la manière suivante. En cas d'accroissement, à toute augmentation de la population européenne correspond une augmentation de la population africaine. Par contre,

(¹) Cfr Première Partie, ch. 1.

(²) Si on y inclut les Asiatiques.

à toute diminution de la population européenne correspond ou une diminution ou un ralentissement dans l'expansion africaine, selon qu'il s'agit de populations flottantes ou stabilisées.



14. — Évolution de la population européenne dans quelques villes centrafricaines.

L'étude des courbes d'accroissement des deux groupes ethniques met clairement en valeur ce phénomène.

La crise de 1929 entraîna une diminution notable de la population européenne à Léopoldville, à Élisabethville et à Matadi par exemple. La population africaine étant, à cette époque, composée surtout de travailleurs migrants, elle évolua de la même façon ; des milliers d'Africains quittèrent la ville pour regagner la brousse.

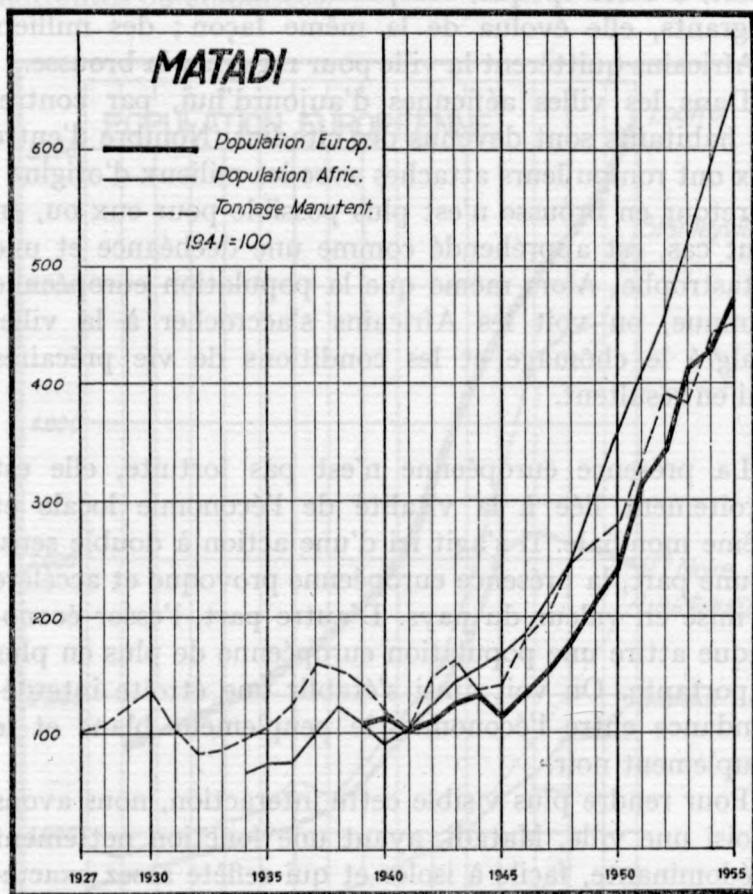
Dans les villes aéfiennes d'aujourd'hui, par contre, les habitants sont devenus des citadins. Nombre d'entre eux ont rompu leurs attaches avec les milieux d'origine ; le retour en brousse n'est plus possible pour eux ou, en tout cas, est appréhendé comme une déchéance et une catastrophe. Alors même que la population européenne diminue, on voit les Africains s'accrocher à la ville, malgré le chômage et les conditions de vie précaires qui en résultent.

La présence européenne n'est pas fortuite, elle est étroitement liée à la vitalité de l'économie locale et même mondiale. Il s'agit ici d'une action à double sens. D'une part, la présence européenne provoque et accélère la mise en valeur du pays. D'autre part, l'essor économique attire une population européenne de plus en plus importante. On voit ainsi s'établir une étroite interdépendance entre l'économie, le peuplement blanc et le peuplement noir.

Pour rendre plus visible cette interaction, nous avons choisi une ville, Matadi, ayant une fonction nettement prédominante, facile à isoler et qui reflète assez exactement les vicissitudes de l'économie. Pour permettre la comparaison sur un même graphique de trois données apparemment hétérogènes, nous avons tracé des courbes exprimant un pourcentage par rapport à une base (*Fig. 15*).

Comme les statistiques que nous avions pu nous procurer concernant l'évolution de ces trois facteurs débutaient à des dates différentes, il fallait nécessaire-

ment trouver un point commun pour les trois courbes. L'année 41 fut choisie, où le début de la guerre se répercute nettement sur l'essor de Matadi.



15. — Activité portuaire et évolution démographique à Matadi.

La courbe du tonnage manutentionné reflète assez exactement l'évolution économique générale du Congo belge. Il est normal qu'il en soit ainsi puisque par Matadi transitent plus de 50 % des produits à destination ou en provenance de l'intérieur. La première chute visible entre 1930 et 1932 marque l'incidence de la crise écono-

mique mondiale. La situation se redresse de façon continue pour décroître à nouveau à partir de 1938 devant les menaces d'une seconde guerre mondiale.

A partir de 1941, la participation du Congo belge à l'effort de guerre provoque un relèvement de la courbe suivi d'un léger ralentissement à la fin de la guerre. Depuis 1945, la progression est continue et même spectaculaire. Le léger ralentissement qui se marque entre 1948 et 50 provient d'un engorgement des voies d'évacuation dû à l'usure excessive du matériel de chemin de fer. Le fléchissement de 1953 est plus apparent que réel ; il est dû à la suppression de la plus grosse partie des importations de charbon par suite de l'équipement des chemins de fer en matériel à huile lourde.

En donnant au chiffre de population européenne la même valeur 100 en 1941, nous constatons que la courbe d'évolution suit très fidèlement celle du tonnage manutentionné. Il est assez normal que le développement du trafic ait appelé un nombre proportionné de techniciens. La courbe d'évolution de la population africaine leur est parallèle avec une accélération plus marquée au cours des dernières années. C'est que les fonctions de la ville se sont diversifiées et que de nombreux commerçants et artisans africains indépendants viennent s'ajouter aux travailleurs salariés.

On obtiendrait des courbes similaires pour les autres villes, dans la mesure où l'on pourrait isoler et apprécier statistiquement les différents éléments de la vie économique. L'accroissement de la production des différentes industries et leur multiplication se traduisent par un accroissement de main-d'œuvre et donc de population. Le développement des transports entraîne l'engagement de nouveaux travailleurs, etc.

Les économies régionales subissent, nous l'avons vu à propos de la crise en 1929, les contre-coups de la conjoncture mondiale mais elles reflètent également l'in-

fluence de nombreux autres facteurs : historiques, politiques et sociaux. La guerre mondiale de 1940-45 eut des répercussions très nettes sur la croissance des villes centrafricaines : ralentissement de l'immigration européenne, mais création d'industries nouvelles pour satisfaire aux besoins du marché local et au ravitaillement des Alliés.

Les événements de Corée et l'insécurité qu'il engendrèrent dans le monde activèrent l'industrialisation de l'Afrique centrale. Production de stocks de matières premières stratégiques, équipement de centres industriels situés loin des points de friction, afflux de capitaux vers des régions apparemment sûres, tout cela contribua notablement à l'essor des villes centrafricaines.

La guerre d'Indochine et son corollaire, l'évacuation du pays par les Français, amena ces derniers à se tourner vers l'Afrique. On assista, entre 1948 et 1951, à une arrivée massive en A. É. F. de techniciens et de capitaux refluant d'Indochine. Le caractère improvisé de cette mise en valeur soudaine en compromit parfois les effets. Après quelques années d'une prospérité plus apparente que réelle, l'A. É. F. traverse une crise de croissance et d'adaptation.

L'exemple des capitaux détournés d'Indochine pour être investis en Afrique souligne éloquemment l'influence du facteur investissement sur l'économie et, par voie de conséquence, sur l'essor urbain. Si les investissements privés sont importants et constituent dans certains cas (Congo belge) la grosse majorité des moyens financiers, on assiste, depuis 1945, à une politique méthodique d'investissements publics dans les territoires centrafricains [51, p. 218-271]. Que ce soit le Plan décennal pour le développement économique et social du Congo belge et du Ruanda-Urundi, le Fonds d'Investissement pour le Développement économique et social des Territoires

d'outre-mer, les Colonial Development and Welfare Acts, tous ces plans modifient en profondeur les structures économiques africaines et en accélèrent l'évolution.

On voit même intervenir maintenant des organismes de prêt internationaux (la Banque Mondiale pour le complexe hydro-électrique de Kariba, par exemple). Il n'est pas douteux que l'inclusion des territoires d'Outre-Mer dans le Marché Commun de l'Europe occidentale aura ses répercussions en Afrique centrale. Or tous ces investissements agissent puissamment pour accélérer l'essor urbain, soit que les villes en profitent directement (aménagements portuaires, aérodromes, centrales électriques) soit qu'elles bénéficient indirectement de la mise en valeur du pays.

Si les investissements publics ont un caractère politique qui les lie moins étroitement à la rentabilité, il n'en va pas de même des investissements privés. Ces derniers exigent une garantie suffisante de sécurité, surtout pour les investissements à long terme. Il n'est pas douteux que l'agitation nationaliste qui a secoué le Cameroun au cours des dernières années a quelque peu compromis son avenir économique. Rien de plus frappant que de constater la chute brusque et le marasme dans la construction privée à Douala pour la même période.

La politique sociale des colonisateurs intervient à son tour pour diriger la croissance des villes. Malgré une production nettement moins élevée et donc une main-d'œuvre plus réduite, les centres miniers du Katanga sont notablement plus urbanisés et plus développés que ceux de Rhodésie. C'est que, depuis 1928, on pratique au Katanga une politique de stabilisation de la main-d'œuvre. Aulieu d'engager des hommes seuls, célibataires ou séparés, on persuade aux travailleurs de se marier ou de faire venir leur famille. On leur facilite de toute manière l'installation en ville, installation qui tend à

devenir de plus en plus définitive, même pour les travailleurs mis à la retraite.

Dans tous les pays d'Afrique centrale, la majorité des Européens vit en milieu urbain, dans une proportion variant de 60 à 85 %. Lorsqu'une politique d'encouragement à l'immigration européenne intervient, comme en Angola ou en Rhodésie, cette immigration profite avant tout aux villes et accélère l'urbanisation générale selon les processus que nous avons décrits.

Pour conclure : si le développement urbain est un fait général en Afrique centrale, une multitude de facteurs interviennent pour le provoquer, l'accélérer, le freiner et nuancer de façon originale les rythmes de croissance. Les villes, telles que nous les voyons grandir, sont le résultat complexe d'un jeu d'interférences économiques, historiques, politiques et sociales dont nous avons essayé de souligner les principales manifestations.

CHAPITRE CINQUIÈME

LA STRUCTURE DES VILLES CENTRAFRICAINES

Par opposition aux villages ou autres agglomérations rurales, la ville groupe sur un espace relativement restreint et continu une population abondante, se livrant à des activités spécifiques et vivant dans des habitations d'un type particulier. Tous ces éléments confèrent une unité indéniable à la ville, unité qui se marque clairement dans le paysage.

Et pourtant, lorsque de la vue globale on passe à l'observation au sol, on constate que cette unité est composée de mille éléments divers. Gares et voies ferrées, usines, maisons de commerce, bâtiments publics, demeures patriciennes, immeubles à appartements, bicoques de fortune, autant d'éléments disparates et pourtant essentiels qui forment cette unité complexe : la ville.

Tous ces éléments tendent cependant, à l'intérieur de la ville, à se regrouper par affinités en des ensembles individualisés, les quartiers. La diversité des quartiers, leur groupement, les rapports qui s'établissent entre eux, tout cela constitue la structure de la ville et lui donne un cachet original.

Aussi, après avoir étudié les traits distinctifs des villes centrafricaines considérées comme des unités, convient-il d'en analyser les composantes essentielles et de voir si, en ce domaine également, les villes centrafricaines constituent un type urbain original.

1. — Les structures urbaines.

Dans les villes anciennes, il n'est pas toujours facile de délimiter avec précision les quartiers, par suite de l'évolution, des transformations et des reconstructions qui s'y opèrent. Même lorsque l'aspect extérieur, c'est-à-dire les rues et les constructions, semble inchangé, des mutations internes ont pu renouveler complètement le contenu humain et transformer les formes antérieures d'activité.

Malgré cela la différenciation des quartiers reste sensible sur un double plan. D'une part les quartiers se distinguent les uns des autres par les fonctions prédominantes qui s'y exercent : commerce, industrie, administration, résidence. D'autre part, à la stratification sociale répond une division, surtout pour la résidence et le commerce, en groupements plus ou moins fermés. Les membres de la classe dirigeante, de la classe moyenne, de la classe laborieuse ou du sous-prolétariat ont tendance à se rechercher et à former ainsi des unités de voisinage ou de véritables quartiers nettement différenciés, bien que le passage d'une zone à une autre se fasse le plus souvent par transition insensible et que les quartiers, au cours des âges, se soient imbriqués les uns dans les autres.

En Afrique, au contraire, on observe un cloisonnement souvent étanche non seulement entre les zones fonctionnelles mais surtout entre les zones ethniques qui matérialisent ici les différences de classes. Ainsi que le fait remarquer BALANDIER :

« La ville africaine moderne frappe, du simple point de vue de la topographie, par la « coupure » qui se révèle entre ses différents éléments — entre les quartiers ayant chacun une spécialisation majeure et surtout entre la ville blanche et les centres de peuplement noir. Elle suggère, par son dessin, une certaine schématisation dans les rapports sociaux qui ne manque pas de se révéler à l'analyse. Elle manifeste, par le contraste apparaissant entre les quartiers résidentiels

et les quartiers africains, en même temps que la faible importance des zones (et groupements) intermédiaires, la distance sociale qui sépare les groupements la constituant. Cette inégalité dans l'ordre des conditions d'existence recouvre une inégalité numérique qui joue en sens contraire ; si la ville est zone de contact (donc de rapports plus diversifiés), elle est aussi, en raison du fait à l'instant évoqué, un champ de relations sociales où les risques de tension sont particulièrement sensibles » [48, p. 530].

Il est intéressant d'approfondir un peu cette notion de cloisonnement et d'en donner quelques illustrations concrètes. Nous ne nous attarderons pas aux aspects classiques d'une structure urbaine, c'est-à-dire, à la division en quartiers spécialisés selon leur destination. Lorsque les agglomérations africaines atteignent les dimensions d'une ville, une première division s'inscrit dans le paysage entre les zones d'activité économique et les zones résidentielles. Dans les villes de moyenne importance (25 à 75.000 habitants) les différentes formes d'activité restent groupées autour des axes de communication. Le port, la gare, les usines, les entrepôts et maisons de commerce constituent la ville active. On en trouve de bons exemples à Pointe-Noire, à Bangui, à Matadi, à Usumbura, à Stanleyville ou à Ndola.

L'installation d'industries de transformation provoque un éclatement de ce premier noyau et l'organisation d'un quartier industriel distinct : Brazzaville, Luluabourg, Kampala, Dar es Salaam. Le développement du commerce amène à son tour la création d'un quartier commercial où les magasins spécialisés remplacent les comptoirs généraux.

Si la fonction administrative revêt une importance suffisante, elle peut donner naissance à un quartier administratif où se concentrent les services publics : Lusaka, Yaoundé, Nairobi, Dar es Salaam. Les camps militaires constituent souvent des entités nettement séparées du reste de la ville : Brazzaville, Bangui, Léopoldville, Luluabourg, Nairobi, Salisbury.

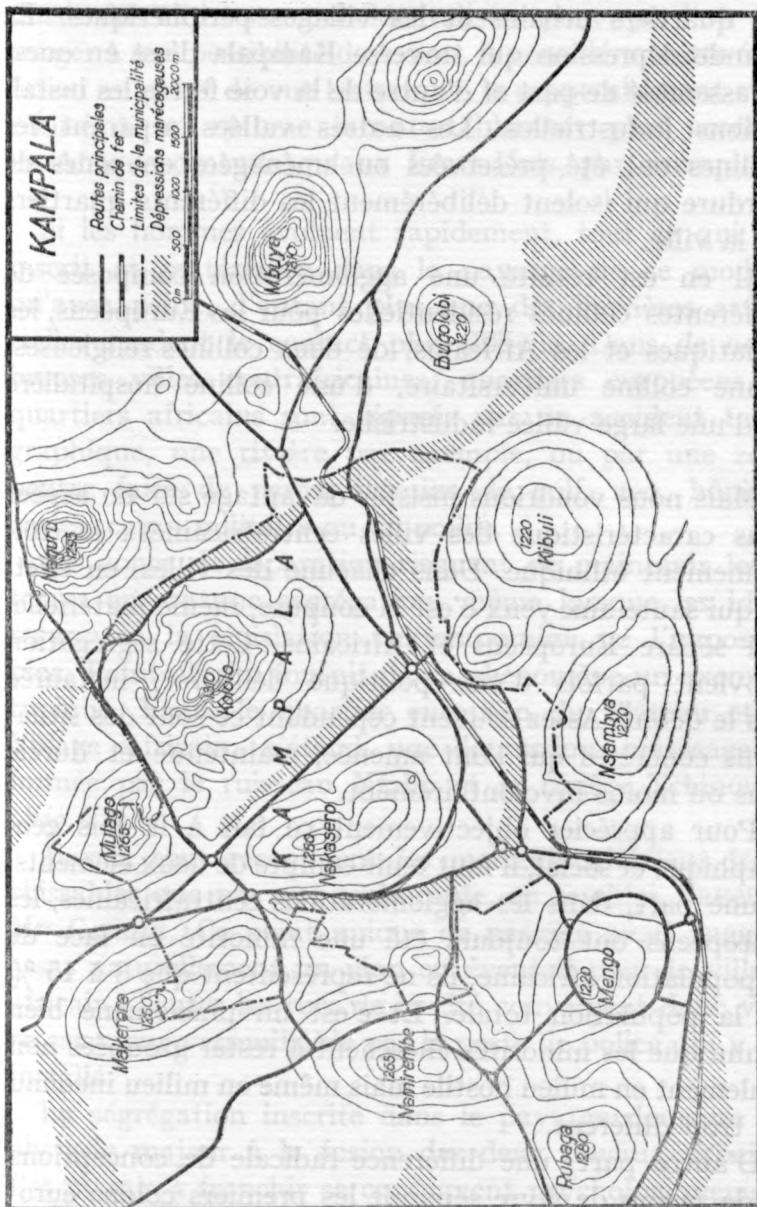
Les villes centrafricaines étant de création ou au moins de développement récent, les urbanistes ont pu, en certains cas, diriger leur croissance et assigner des zones réservées aux principales formes d'activité. Dans nombre de villes, on trouve des quartiers assez homogènes.

Souvent la topographie a été utilisée pour accentuer la division en quartiers spécialisés. Le meilleur exemple est peut-être celui de Kampala où chaque colline s'est vu assigner un rôle particulier (*Fig. 16*). Toute la ville moderne s'est organisée autour de Nakasero. Cette colline dominée par un ancien fort et l'hôpital européen, constitue le principal quartier résidentiel européen. Ses pentes sont ourlées, de l'ouest au sud-est, par les grandes artères commerciales et, au sud-est, par un quartier administratif.

Au sud-ouest de Nakasero et nettement détachée, se dresse la colline de Mengo dominée par le palais du Kabaka, les bureaux et résidences de ses fonctionnaires, au centre d'une agglomération africaine très dense. Plus à l'ouest, Rubaga est dominée par la cathédrale catholique, tandis que Namirembe est le siège de la mission protestante. Fort-Hill, appelée Old Kampala par opposition aux extensions plus récentes, est un quartier résidentiel et commercial asiatique.

La colline de Makerere, siège de l'université, représente le haut-lieu culturel de l'Est Africain, tandis que Mulago est le grand centre hospitalier. Au nord-est, Kololo est habitée sur les versants sud et ouest par des Européens sur le versant nord par les Asiatiques. Plus à l'est encore, Naguru et Nakawa sont des cités résidentielles pour les employés et les travailleurs africains. Enfin, vers le sud, Kibuli et Nsambya dominées, l'une par sa mosquée, l'autre par sa mission catholique constituent des quartiers résidentiels africains.

Autour de la ville ainsi définie, s'étendent, surtout en direction du sud et de l'ouest, des agglomérations afri-



16. — Croquis hypsométrique du site de Kampala : altitudes en mètres, courbes figuratives.

caines assez disparates qui assurent la transition entre les quartiers urbains et les villages périphériques. La grande dépression qui traverse Kampala d'est en ouest a rassemblé de part et d'autre de la voie ferrée les installations industrielles. Les autres vallées séparant les collines ont été préservées ou aménagées en zones de verdure qui isolent délibérément les différents quartiers de la ville.

Il en est résulté une agglomération composée de différentes collines résidentielles pour les Européens, les Asiatiques et les Africains, de deux collines religieuses, d'une colline universitaire, d'une colline hospitalière et d'une large vallée industrielle.

Mais nous voudrions insister davantage sur un aspect plus caractéristique des villes centrafricaines : le cloisonnement ethnique. Dans chacune des villes, en effet, ce qui saute aux yeux c'est la coupure, même matérielle, qui sépare Européens et Africains. Cette ségrégation provient parfois d'une politique délibérée, instaurée dès le début. Assez souvent cependant ce sont des situations concrètes qui l'ont amenée, maintenue et durcie plus ou moins involontairement.

Pour apprécier objectivement ce fait à la fois géographique et social, il faut tenir compte de deux éléments. D'une part, dans les agglomérations centrafricaines, les Européens ont toujours été une minorité en face de la population africaine, ils ne représentent que 3 à 15 % de la population totale. Et c'est un phénomène bien connu que les minorités cherchent à rester groupées non seulement en milieu hostile mais même en milieu inconnu ou trop différent.

D'autre part, une différence radicale de conceptions et de façons de vivre séparait les premiers colons européens des populations autochtones au sein desquelles ils se trouvaient plongés. Il fallut plusieurs décades

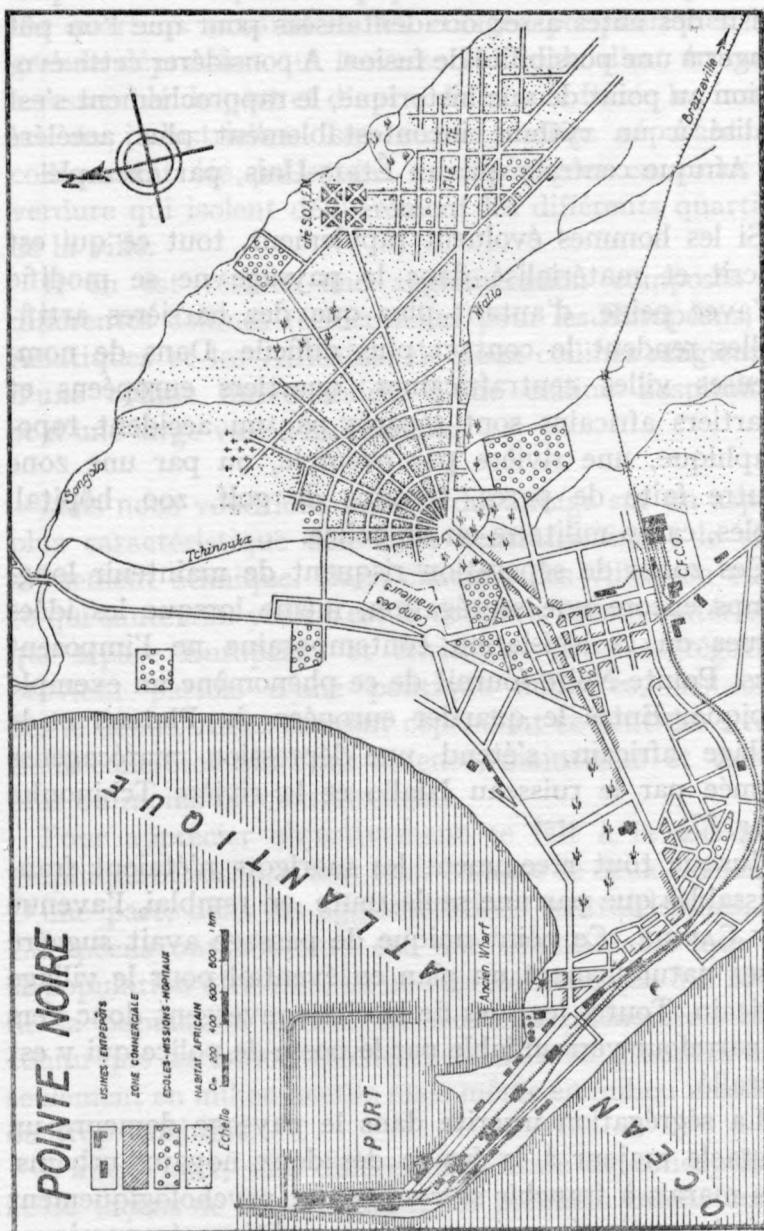
avant que l'évolution de la population africaine ne produisît des élites assez occidentalisées pour que l'on pût songer à une possibilité de fusion. A considérer cette évolution au point de vue historique, le rapprochement s'est réalisé à un rythme incontestablement plus accéléré en Afrique centrale qu'aux États-Unis, par exemple.

Si les hommes évoluent rapidement, tout ce qui est inscrit et matérialisé dans le paysage ne se modifie qu'avec peine, d'autant plus que des barrières artificielles rendent le contact plus difficile. Dans de nombreuses villes centrafricaines, quartiers européens et quartiers africains sont séparés par un accident topographique, une rivière par exemple, ou par une zone neutre faite de parcs, terrains de golf, zoo, hôpital, écoles, camp militaire ou de police.

Ces zones de séparation risquent de maintenir longtemps encore une ségrégation, même lorsque les idées reçues ou la législation contemporaine ne l'imposent plus. Pointe-Noire fournit de ce phénomène un exemple typique. Entre le quartier européen du Plateau et le Village africain, s'étend une dépression marécageuse formée par le ruisseau Nfalio et la rivière Tchinouka (*Fig. 17*).

Jusque tout récemment les marigots n'étaient franchissables que par une seule route, en remblai, l'avenue M^{gr} CARRIE. Ce point unique de passage avait suggéré assez naturellement un plan en éventail pour le village africain. Toutes les rues de la cité convergent donc vers ce carrefour verrouillable par le poste de police qui y est installé.

La ségrégation inscrite dans le paysage demeure un obstacle majeur à la fusion des deux noyaux urbains. Ces marais à franchir se conjuguent psychologiquement avec les préjugés sociaux et les conditions économiques pour empêcher les Africains de faire le pas et de s'installer dans la ville européenne, et inversément [124].



117. — Plan de la ville de Pointe-Noire. A l'ouest, les installations portuaires et commerciales ; au centre, le quartier européen du Plateau ; à l'est, le village africain.

Si les populations européenne et africaine vivent habituellement séparées dans les villes d'Afrique centrale (¹), à l'intérieur de ces deux groupes principaux on trouve de nouveaux cloisonnements qui, pour être moins visibles n'en sont pas toujours moins réels. Bien que parfois, dans les débuts, l'Administration ait essayé de grouper les immigrants par ethnie, en vue de faciliter sa tâche (Pointe-Noire, Bangui), le flot de l'immigration fut si puissant au cours des dernières années que ces cadres artificiels éclatèrent.

La pénurie de logements obligea les immigrés à s'installer n'importe où et à s'accommoder de ce qu'ils trouvaient. Il en résulta un brassage ethnique allant jusqu'à la confusion, comme à la Cité New Bell de Douala, à Poto-Poto de Brazzaville, au Belge de Léopoldville ou de Stanleyville.

Certaines ethnies cependant se sont montrées rétives à une assimilation, même apparente, au milieu urbain anonyme. Les Lari de Brazzaville forment une cité tout à fait distincte et presque exclusive (²).

Partout les islamisés restent étroitement groupés entre eux, soit qu'ils constituent une petite minorité étrangère comme à Élisabethville (N.-E. du quartier Albert), soit qu'ils constituent une fraction assez importante de la population autochtone (quartier Buyenzi à Usumbura ou Village des Arabisés à Stanleyville).

Nous n'insisterons pas sur les regroupements ethniques mineurs qui n'affectent qu'une fraction de quartier, une rue ou même quelques parcelles. Ce phénomène n'apparaît nullement dans le paysage ; il est moins géographique que sociologique. Tout être déraciné

(¹) Cette affirmation doit être nuancée pour l'Angola, comme nous le verrons un peu plus loin.

(²) En 1950, les Lari représentaient 92 % de la cité Baongo (18.463 habitants), d'après M. SORET, Démographie et Problèmes Urbains [156].

cherche la sécurité auprès de ses semblables. Il est donc normal que les immigrants, à leur arrivée en ville, se réfugient auprès de leurs frères de race et fassent appel à la solidarité clanique toujours si vivace en Afrique.

Mais nous avons observé un autre phénomène qui nous paraît très significatif. Il s'agit d'une forme de regroupement résultant de l'esprit d'initiative d'une ethnie particulièrement dynamique. C'est à Jadotville que nous en avons été le plus frappé.

En dehors des *compounds* industriels, la population africaine est groupée dans le Centre extra-coutumier. Ce dernier se compose de deux ensembles différents dès le premier coup d'œil : d'une part le C. E. C. principal, en cours d'urbanisation et où les habitations en matériaux durables se multiplient, d'autre part les quartiers périphériques (Buluo, Kaponona, Katuba), où l'habitat beaucoup plus pauvre garde des allures semi-rurales.

Nous avons effectué un recensement des propriétaires en fonction de leur appartenance ethnique. Les résultats semblent indiquer que l'on assiste à une éviction lente mais méthodique des populations locales au profit d'immigrés plus lointains mais plus entreprenants. Luba du Kasai, Lunda, Kabinda, Kanyoka, Songe, Luluwa, Belande, Beneki sont installés au C. E. C. principal et près de 90 % des propriétaires appartenant à ces ethnies y possèdent leur habitation. Dans les quartiers excentriques et un peu déshérités vivent surtout des Sanga (ethnie locale) et le plus grand nombre des Yeke, leurs proches voisins. On dirait que les autochtones hésitent à adopter totalement le mode de vie urbain ou ne se sentent pas de taille à rivaliser avec les puissants groupements montés du Kasai [207, p. 39 et 58].

Il est un autre regroupement, très visible dans le paysage urbain, celui des Africains que nous pourrions

appeler les « mieux-nantis ». Certains autochtones, en effet, dont l'adaptation aux conditions de vie nouvelles fut mieux réussie, ont évolué vers un standing économique et social qui les distingue de la masse. Leurs ressources leur permettent d'accéder à un habitat plus confortable. Ils en arrivent ainsi à se regrouper dans une sorte de quartier bourgeois, en fonction de leur classe sociale, quelle que soit leur origine ethnique.

La plupart des villes centrafricaines comptent maintenant un ou plusieurs quartiers privilégiés : le « quartier chic » à Pointe-Noire, Immoongo ou Damier à Léopoldville, La Kouanga à Bangui, les abords du Centre civique à Ndola, l'African Housing Estate à Kampala, la cité Ruashi à Élisabethville, Katoka à Luluabourg, etc. Ici c'est un quartier construit par l'administration pour ses fonctionnaires, là un lotissement que les prescriptions urbanistiques réservent aux plus fortunés, là encore une cité où les taux de location ne sont pas accessibles à la masse.

Il ne faudrait pas croire que les Africains soient seuls à établir des cloisonnements ethniques ou sociaux. Parmi les non-Africains on observe une ségrégation plus ou moins marquée entre les ressortissants de la métropole (Français, Belges, Britanniques) d'une part et des populations intermédiaires d'autre part : Asiatiques dans l'Est-Africain ou ceux qu'à défaut d'un terme plus précis nous appellerons les Méditerranéens (Portugais, Juifs Espagnols, Italiens, Grecs, Syro-libanais).

La dénomination de « populations intermédiaires » pour les Asiatiques et les Méditerranéens qualifie assez exactement leur rôle et leur position géographique dans les cités centrafricaines. Contraints à l'émigration par la surpopulation et la pauvreté de leur pays d'origine, ces gens sont venus tenter leur chance en Afrique. Partis de rien ou de peu, la plupart d'entre eux s'adonnent

au commerce de détail pour la population africaine. C'est la raison pour laquelle ces groupements se sont installés le plus souvent en bordure de la zone européenne, le long des voies de passage vers les quartiers africains.

Là où la topographie le permet, ils colmatent la brèche et assurent la jonction entre les deux groupes principaux. A Douala, dans toutes les rues perpendiculaires à l'avenue Poincaré et se dirigeant vers New-Bell, on observe cette transition, ce passage insensible des maisons françaises aux comptoirs portugais et de ceux-ci aux boutiques africaines.

Lorsque des barrières naturelles ou artificielles les empêchent de pénétrer dans les quartiers africains, les commerçants méditerranéens ou asiatiques s'installent toujours du côté de la ville européenne le plus proche de la clientèle africaine, au nord-est du Plateau à Pointe-Noire, le long de l'avenue de Gaulle à Léopoldville, sur la route du ravin Léopold à Matadi, le long de l'avenue de l'Hôpital et de la route de la Munama à Elisabethville, au sud-ouest de Nakasero à Kampala, etc. En conclusion, on peut caractériser la structure de la ville centrafricaine par une division assez nette en quartiers spécialisés les uns par la fonction, les autres par l'appartenance ethnique.

2. — Les problèmes de ségrégation.

Ainsi que nous venons de le voir, c'est la ségrégation raciale qui, en définitive, confère à la structure des villes africaines son caractère le plus original. Qu'elle soit voulue, maintenue par habitude ou battue en brèche, la ségrégation intervient à chaque instant dans les pro-

blèmes urbains et oriente incontestablement l'évolution de chaque ville.

Dans toutes les colonies, le problème des relations humaines revêt une importance capitale et tout l'avenir de ces pays est conditionné par l'attitude que l'on adopte à cet égard. Aussi ne nous paraît-il pas hors de propos de préciser la politique des colonisateurs en face des problèmes de ségrégation et la façon dont cette politique est appliquée dans les villes.

Bien qu'elle sorte de la région envisagée en cette étude, nous dirons deux mots de l'Union sud-africaine qui a érigé le principe de ségrégation raciale en dogme que la législature actuelle renforce de jour en jour jusqu'à l'odieux. Sous peine de graves sanctions, Européens, Asiatiques, *Coloureds* et Africains sont obligés de vivre en des quartiers rigoureusement distincts. Cette volonté de cloisonnement s'étend non seulement aux quartiers résidentiels mais à tous les services publics, aux activités économiques et à la vie privée.

A Johannesburg par exemple, les Africains sont progressivement rejetés à la périphérie de la ville. Certaines cités, comme Orlando, sont décentes ; d'autres, comme Alexandratown, franchement misérables. Mais le spectacle le plus pénible est encore celui des derniers quartiers africains subsistant dans la ville. C'est ainsi que Sophiatown est ceinturée d'une grille aux solides barreaux de fer et ses issues sont gardées par des postes de police. Telle est la traduction dans le paysage urbain du principe « chacun à sa place » !

Les colonies britanniques d'Afrique centrale et orientale pratiquent aussi une politique de ségrégation, mais moins radicale. On n'essaye pas ici de la justifier par de pseudo-arguments tirés de la Bible ou d'autres pharisaïsmes. Le cloisonnement semble être dû à une certaine

répugnance, chez les Britanniques, à se mêler aux autres races, surtout à celles de couleur. Et ce sentiment leur rend plus pénible tout effort d'adaptation.

La ségrégation revêt d'ailleurs bien des nuances selon les territoires. Assez nette à Salisbury, la ségrégation est moins marquée envers les Asiatiques à Nairobi ou à Lusaka, surtout dans les quartiers commerciaux. En Uganda, territoire sous tutelle, elle est moins nette encore, même à l'égard des Africains. Il n'est pas rare de voir les Africains fréquenter les hôtels de Kampala, les cinémas ou autres lieux publics et leur présence ne suscite ni incidents, ni étonnement.

Dans les villes d'Afrique belge subsiste une ségrégation de fait qui ne répond plus à la politique actuelle de rapprochement entre les races, mais est le reliquat des circonstances historiques que nous avons rappelées au début de ce chapitre. Il ne s'agit plus de prescriptions administratives ; seule la différence d'évolution et de genre de vie maintient encore une séparation provisoire entre les autochtones et les Européens. Tout naturellement les barrières raciales s'écroulent les unes après les autres, dans les transports en commun, dans les écoles, dans les services publics, dans les restaurants, dans les salles de spectacles, etc.

La dernière étape à franchir pour l'interracialisme sera celle de l'habitat. Lentement mais systématiquement, les autorités s'efforcent de promouvoir l'association eurafricaine. A Usumbura par exemple, pour faciliter la fusion entre les deux groupes ethniques, on prépare un lotissement entre le « Belge » et le quartier européen, lotissement destiné aux Africains évolués, les plus proches socialement des Européens.

En Afrique française toute ségrégation est officiellement abolie et les différents groupes ethniques peuvent

évoluer librement. Les nuances d'application que l'on observe entre les différents territoires montrent bien que la ségrégation de fait reste étroitement liée aux conditions de vie et au niveau d'évolution.

L'A. E. F., le Cameroun et Madagascar représentent trois stades de civilisation, de la moins à la plus avancée. La législation concernant l'habitat urbain est la même dans les trois pays : égalité des droits pour tous les citoyens. Libre aux Européens de s'installer dans les quartiers africains et réciproquement. En fait, quelques Européens vivent dans les cités indigènes. Malheureusement, ce sont pour la plupart de tristes représentants de leur race, des ratés, des déclassés qui tiennent un « bistrot » ou vivent de quelque autre façon aux dépens de la population autochtone.

Quant aux Africains, dans les villes aéfiennes, il n'y en avait pas, à notre connaissance, qui fussent installés au milieu des Européens. Dans les villes camerounaises le fait était encore exceptionnel et se localisait aux franges de la ville européenne. Dans la capitale malgache, par contre, s'il existe des quartiers à prédominance européenne ou à prédominance malgache, l'interpénétration gagne de plus en plus la vieille ville.

Nous avons réservé pour la fin le cas de l'Angola portugais. C'est dans ce pays, en effet, que l'on trouve les formes d'assimilation eurafricaine les plus nettes. Lorsqu'on circule dans une ville comme Luanda, on ne peut manquer d'être frappé en voyant habiter les uns à côté des autres, dans la même rue, des blancs, des noirs et des mulâtres. Dans le commerce, dans l'industrie, dans l'administration, dans l'armée ou dans l'Église, on côtoie des hommes de toute couleur vivant sur un pied de parfaite égalité.

Pour comprendre cette situation, il n'est pas inutile de rappeler que la population d'Angola se répartit en

deux catégories de droit : les civilisés et les non-civilisés. Tous les membres de la première catégorie jouissent de droits civils et politiques égaux. Pour en faire partie, il faut justifier d'un certain standing social : études, profession, revenus. A cette catégorie appartiennent, pour l'ensemble du pays, tous les blancs, 85 % des mulâtres et 0,75 % des autochtones, soit, en chiffres absolus, 79.000 blancs, 26.000 mulâtres et 30.000 noirs sur une population de 4.154.000 individus en 1950 [324].

Afin de réaliser une véritable assimilation des Africains, les autorités ne les admettent que parcimonieusement au statut civilisé, en veillant à ce qu'ils ne l'emportent pas en nombre sur les Européens. Au dernier recensement de 1950, la situation se présentait comme suit à Luanda [324] :

Tableau 10. — Statut des habitants à Luanda.

Statut	Blancs	Mulâtres	Noirs	Autres	Total
Civilisés	20.795	8.966	11.252	70	41.083
Non-civilisés	—	861	114.509	—	115.370
	20.795	9.827	125.761	70	156.453

C'est évidemment en milieu urbain que les Africains ont le plus de chance d'accéder au statut civilisé ; c'est là aussi qu'ils peuvent trouver des conditions de vie correspondant à leur degré d'évolution. Rien d'étonnant à ce que le tiers des Africains civilisés réside à Luanda.

De tous les peuples coloniaux, les Portugais semblent être le plus parfaitement dénués de complexes ou de préjugés raciaux. Ils ne répugnent pas à se mêler aux gens de couleur et à faire souche commune, ainsi qu'en témoigne le grand nombre des mulâtres. Et cette attitude ne date pas d'aujourd'hui.

Sans remonter jusqu'à l'exemple bien connu du Brésil,

l'histoire même de l'Angola le prouve. Un recensement effectué en 1898 à Luanda montrait déjà le mélange des races dans la ville :

« La population de la ville proprement dite se répartit en deux groupes : la ville-basse comprend 2.747 habitants, parmi lesquels 1442 Européens, 1295 Africains et 10 originaires d'autres régions, la ville-haute en compte 17.360, soit 3.437 Européens, 13.895 Africains et 28 d'autres régions » [309, p. 19].

3. — L'urbanisme et l'humain.

Les plans des villes centrafricaines ne présentent guère, dans leurs grandes lignes, de solutions originales aux problèmes majeurs de l'urbanisme. Sauf en de rares exceptions, comme celui de Pointe-Noire, ils résultent d'un développement spontané et revêtent un caractère empirique. Anarchie, fantaisie ou solutions de facilité présidèrent au développement des villes durant leurs premières années.

La seule influence exercée sur les plans fut celle, inévitable, de la topographie. Les sites de collines, comme Yaoundé, Jadotville et Kampala, donnèrent naissance à des tracés tout en courbes et à un style dans le genre « jardin anglais ». Les villes riveraines d'estuaire ou de fleuve (Douala, Port-Gentil, Léopoldville, Coquilhatville, Stanleyville) prirent une forme linéaire, parallèle à la rive et ne s'épaissirent que lentement. Lorsque la topographie n'imposait aucune servitude, le *grid-pattern* a développé toute sa monotonie (Élisabethville) et fut presque toujours la règle dans les cités africaines.

Au lieu de nous attarder à analyser en détail le cadre extérieur de la vie urbaine, il nous paraît plus utile d'attirer l'attention sur les conséquences sociales qui résultent des différentes conceptions urbanistiques. Une

excellente page de F. HOUTART servira de point de départ à l'étude de cet aspect de la réalité urbaine :

« La ville du premier quart du XX^e siècle offre, en Europe, un spectacle de concentration humaine souvent sans ossature où, de personnes, les habitants deviennent des numéros ; ils finissent par agir instinctivement. Le problème qui attira les regards du moment fut celui de la densité de la population et de l'habitat. Après la première guerre, on vit, dans la plupart des agglomérations urbaines, se construire des cités ouvrières ou des quartiers nouveaux.

» La grande lacune de ces constructions nouvelles fut que seul le problème du logement était résolu, sans que l'on portât une attention suffisante à la vie sociale des habitants ainsi transplantés. Les équipements commerciaux, scolaires, de loisir, religieux, faisaient largement défaut, tandis que les transports pour se rendre au travail, au marché, au cinéma, etc... étaient fort coûteux. On assista même souvent au retour de familles vers les taudis d'où elles sortaient, mais où existait une certaine communauté.

» La deuxième déflagration mondiale a mis en évidence les défauts de l'urbanisme d'entre-les-deux-guerres. Aussi actuellement est-ce vers le quartier en tant que cadre de communauté humaine que se dirige l'attention, afin de porter remède à la dépersonnalisation et à l'individualisme méfiant, fruits de l'entassement ou de l'émettement » (1).

Ces réflexions peuvent s'appliquer — *mutatis mutandis* — à l'évolution urbaine en Afrique centrale. Après un démarrage assez lent au début de ce siècle, le mouvement de concentration urbaine s'est accéléré jusqu'à atteindre, au cours des dernières années, une vitesse effarante. Les populations africaines se sont agglomérées vaille que vaille à proximité des noyaux urbains européens.

Le volume de ces campements indigènes augmentant de jour en jour, les autorités furent amenées à y mettre un peu d'ordre. Mais l'intervention urbanistique de l'administration se borna fort souvent à piquer des parcelles le long des voies tracées au peigne. A chaque

(1) HOUTART, F., *Structures sociales et circonscriptions religieuses*, Lumen Vitae, Bruxelles, 1951, 1, p. 224.

augmentation de la population, on ajoutait de nouvelles rues. Lorsque tout l'espace disponible dans un quartier était occupé, on ouvrait un nouveau lotissement un peu plus loin, sans souci de la distance de plus en plus grande entre les lieux de résidence et les lieux de travail.

Ces solutions de fortune sont en partie excusables par suite de la soudaineté et de l'ampleur de l'essor urbain. Avec le personnel et les ressources dont elle disposait, l'Administration n'était nulle part en mesure de faire face aux événements. Dans la période d'après-guerre, à peine un projet d'urbanisme était-il élaboré qu'il se révélait déjà dépassé par les besoins. Aussi la politique générale fut-elle le plus souvent ramenée à l'exigence fondamentale : loger d'abord les habitants, pour le reste on verrait plus tard.

En fait, les problèmes d'urbanisme préoccupaient les autorités, ainsi qu'en témoignent les ouvrages consacrés à l'urbanisme, au Congo belge [292], en Rhodésie [388], au Kenya [390] ou en Uganda [350]. Mais ces plans, fort généraux et abordant les problèmes par l'extérieur, restèrent en grande partie à l'état de projet.

Il fallut attendre les toutes dernières années pour que se traduise dans les faits le souci d'organiser les quartiers africains en cadre de communauté humaine. Depuis 1950 surtout, au lieu des cités-dortoirs anonymes et monotones, on s'efforce de créer des cités vivantes en leur assurant l'équipement commercial et social indispensable.

Au Congo belge, l'administration est responsable des quartiers Kenya et Katuba à Élisabethville, N'Djili à Léopoldville, etc., tandis que l'Office des Cités Africaines édifie les cités Matete et Bandalungwa à Léopoldville, Mangobo à Stanleyville, Bagira à Bukavu, Ngagara à Usumbura, Ruashi à Élisabethville. La même préoccupation apparaît dans les nouvelles cités africaines de Ndola, Lusaka et Bulawayo.

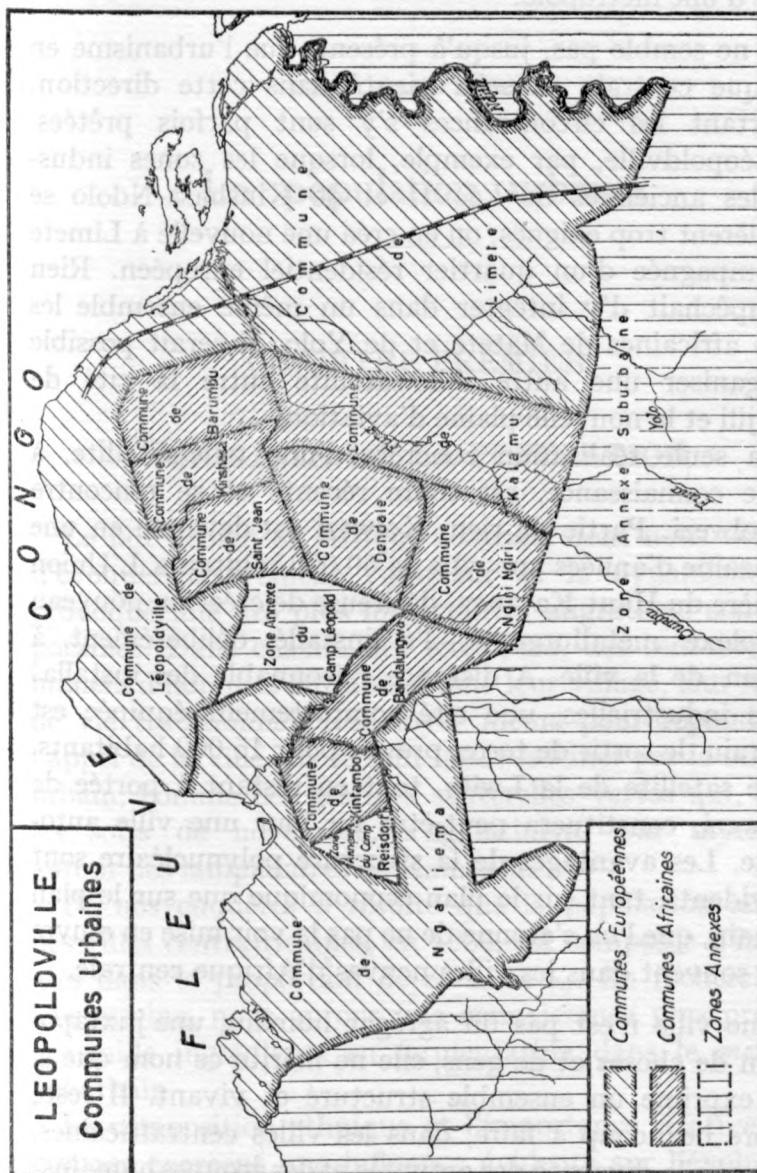
Le récent décret sur le statut des villes au Congo belge prévoyant la création, à l'intérieur des grandes agglomérations, de communes semi-autonomes de 20 à 30.000 habitants, contribuera certainement à personnaliser les différents secteurs d'une même ville, tant sur le plan humain que sur le plan administratif (*Fig. 18*).

Une dernière étape reste à franchir, nous semble-t-il, au moins pour les villes les plus importantes. Ce serait de les orienter vers une structure polycentrique. Au lieu de laisser les métropoles grossir indéfiniment, il paraîtrait plus indiqué de créer autour d'elles une couronne de villes-satellites.

Nous avons décrit naguère comment les Suédois avaient appliqué cette formule à Stockholm [9]. Autour de la ville capitale, ils édifient des noyaux de vie urbaine autonomes, appelés A. B. C. (Arbeta-Bo-Centrum) où l'on trouve à la fois des possibilités d'emploi, des logements et tous les services sociaux, commerciaux et culturels indispensables à une vie urbaine authentique.

Les avantages de cette formule sont séduisants ; elle permet une vie urbaine réelle mais la maintient à échelle humaine, elle autorise une distribution plus rationnelle des logements, conforme aux critères modernes d'hygiène et de confort, dans un mélange équilibré d'intimité familiale et de vie communautaire. La ville nouvelle peut être dotée d'un équipement raisonnable, ni excessif jusqu'à être une charge, ni insuffisant pour les besoins réels. Des espaces verts — jardins, parcs, terrains de jeux et de sports — peuvent être harmonieusement répartis dans l'ensemble.

D'autre part, la proximité de la grande ville permet des contacts faciles. Des voies à grand débit et des services de transport en commun conduisent au centre ceux qui y seraient appelés par leurs affaires et mettent à la portée de tous les établissements d'enseignement supérieur, les hôpitaux, les musées, les théâtres, et les autres institu-



18. — La ville de Léopoldville comprend 3 communes européennes, 8 communes africaines, 2 zones militaires et une zone annexe suburbaine.

tions culturelles, commerciales ou sociales qui sont l'apanage d'une métropole.

Il ne semble pas, jusqu'à présent, que l'urbanisme en Afrique centrale se soit orienté dans cette direction. Pourtant les circonstances s'y sont parfois prêtées. A Léopoldville, par exemple, lorsque les zones industrielles anciennes de Léo II et de Kinshasa-Ndolo se révélèrent trop exiguës, on en créa une nouvelle à Limete accompagnée d'un quartier résidentiel européen. Rien n'empêchait d'y intégrer dans un même ensemble les cités africaines de Matete et de Yolo. Il serait possible d'organiser une autre ville-satellite entre la cité de N'Djili et la nouvelle plaine d'aviation.

La seule réalisation concrète d'une ville-satellite, à notre connaissance, est toute récente et se rencontre à Kolwezi. Partie de rien, Kolwezi est devenue en une quinzaine d'années une ville de 50.000 habitants. L'Union minière du Haut-Katanga, désireuse de créer un nouveau complexe métallurgique, l'a installé délibérément à 15 km de la ville. A distance raisonnable des installations industrielles, une cité complètement équipée est en train de sortir de terre, prévue pour 15.000 habitants.

Le satellite de la Lwilu, tout en restant à portée de Kolwezi, constituera peut-être un jour une ville autonome. Les avantages de la structure polynucléaire sont si évidents, tant sur le plan économique que sur le plan humain, que l'on s'étonne de ne pas la voir mise en œuvre plus souvent dans les villes neuves d'Afrique centrale.

Une ville n'est pas un agrégat humain, une juxtaposition de choses et de gens, elle ne mérite ce nom que si elle exprime un ensemble structuré et vivant. Il reste encore beaucoup à faire, dans les villes centrafricaines, pour que la diversité des activités et des groupes humains, loin de provoquer et d'accentuer le cloisonnement, se fonde en un ensemble harmonieux, riche de la diversité même de ses apports.

justo, omnibus quoniam illa militia, cuius secesserat huius et
diversorum aliorum regnum nomen, et hoc scriptum est
si quis enteretur apud eam, sed tunc quod secundum est
ridet et non potest esse trahitur.

DEUXIÈME PARTIE

La population urbaine

CHAPITRE PREMIER.

ORIGINES DE LA POPULATION

Le fait urbain en Afrique centrale, dont nous venons d'évoquer brièvement l'ampleur et le dynamisme, a provoqué une des plus importantes migrations contemporaines. Dans chacun des territoires, des centaines de milliers d'hommes ont abandonné leur village, leur mode de vie traditionnel, leur foyer même pour répondre à l'appel de la ville. Ils se sont laissé fasciner par le mirage urbain, comme ces grandes sauterelles vertes qui, dans les soirs de novembre, s'agglutinent par myriades autour des lampadaires de Kampala.

De nos enquêtes il résulte que la population adulte des villes centrafricaines, en 1956, est composée d'immigrés dans la proportion de 80 à 95 %. En recherchant leur origine, nous aurons une connaissance plus précise des mille ingrédients en fermentation dans le *melting pot* urbain.

La composition ethnique et l'importance relative des groupes exercent une influence évidente sur l'évolution d'une ville : plus ou moins grande facilité d'adaptation

et d'occidentalisation, vitalité démographique, organisation politique, etc. En même temps, cette recherche des origines fournit des indications très nettes sur la zone d'influence de chaque ville dont elle permet d'établir le rayon d'attraction.

1. — L'hinterland humain des villes.

Dans les villes d'Afrique centrale, tous les habitants, les blancs comme les noirs, sont des immigrés. A Léopoldville, parmi les non-africains, on compte des ressortissants de 28 nations ; à Élisabethville de 30, à Usumbura de 27, à Bukavu de 21, etc. Dans les territoires belges, français et portugais, 70 à 85 % des non-africains sont des blancs d'origine métropolitaine. Les territoires sous administration britannique comptent une population asiatique assez importante (Indiens, Pakistanais, Goanais) qui, dans les villes de l'Est, atteint une écrasante majorité. Quelques exemples : pour 100 Européens, on trouve à Ndola 14 Asiatiques, 109 à Blantyre, 390 à Nairobi et 425 à Kampala.

Cela dit, nous porterons toute notre attention sur la population africaine. Celle-ci constitue la fraction la plus importante de la population des villes. Si dans l'Est africain, les autochtones ne représentent que 55 (Nairobi) à 75 % (Kampala) de la population urbaine, dans toutes les autres villes d'Afrique centrale ils atteignent la proportion de 80 à 95 (Léopoldville) et même 97 % (Mataadi). Mais l'importance du nombre n'entre pas seule en considération. C'est également parmi les autochtones que les processus d'urbanisation ont les plus grandes répercussions.

Lorsqu'on procède à l'inventaire humain d'une ville centrafricaine, on est frappé par le grand nombre de

« races » auxquelles les habitants déclarent appartenir. Le terme, on le sait, est impropre. Toutes les populations autochtones d'Afrique centrale, mis à part les Pygmées, font partie de la race mélano-africaine. Elles n'en constituent même, à vrai dire, que la sous-race congolaise avec quelques éléments guinéens à l'ouest et nilotiques à l'est [97]. De même qu'à Paris on rencontre des Normands, des Auvergnats et des Ardennais, on trouvera à Jadotville par exemple, des Lunda, des Kanioka et des Yeke, c'est-à-dire des représentants de différents groupes ethniques.

Si, dans les pays plus évolués d'Europe, les particularismes tendent à se fondre au sein d'une nation commune, il n'en va pas encore de même en Afrique. Par suite, sans doute, de l'émettement politique et de la dispersion qui caractérisaient la vie des tribus africaines avant la colonisation, ces tribus diffèrent souvent, ainsi que le fait remarquer Mc CULLOCH, par leur langage, leur système de parenté, leur organisation politique et leur genre de vie [354, p. 31]. Aussi les Africains ont-ils une nette conscience de leur appartenance à un groupe ethnique déterminé, appartenance qu'ils revendiquent avec fierté.

La difficulté commence lorsqu'on essaie de situer et de classer les ethnies. Les noms ethniques, en effet, recouvrent aussi bien une sous-race qu'un peuple, une tribu, un groupement ou une chefferie. Malgré les travaux estimables de quelques ethnologues, de missionnaires ou d'administrateurs, la hiérarchie et les liens entre les différents groupes ethniques demeurent assez mal définis. Force est donc de se contenter, dans les enquêtes et les recensements, d'une nomenclature des principales ethnies déclarées ou d'un groupement plus ou moins arbitraire.

Lors de son enquête à Brazzaville, M. SORET a classé

les habitants en 25 groupes ethniques, alors que le recensement de Douala donne 55 ethnies pour le seul quartier de New Bell et que celui de Pointe-Noire n'énumère pas moins de 137 « races » pour 9.000 hommes. McCULLOCH indique 52 ethnies pour Livingstone ; SOFER parle de 80 pour Jinja. A Kampala, SOUTHALL en a dénombré 40 pour Kinsenye et GUTKIND 31 pour Mulago. Le recensement officiel de Bukavu a classé les habitants du centre extra-coutumier de Katutu en 61 ethnies, tandis que celui d'Usumbura en compte 34.

Lors de nos enquêtes au Congo belge, nous avons décidé d'inscrire sans discussion l'ethnie à laquelle l'individu interrogé déclarait appartenir. Afin d'éviter tout risque d'annexion ou de rattachement fantaisiste, nous nous sommes contenté d'établir des nomenclatures pour chaque ville. Ces listes énumèrent tous les groupes de quelque importance, c'est-à-dire ceux qui comptent au moins dix hommes adultes. Nous en avons dénombré de la sorte 33 à Jadotville, 52 à Elisabethville, 27 à Kolwezi.

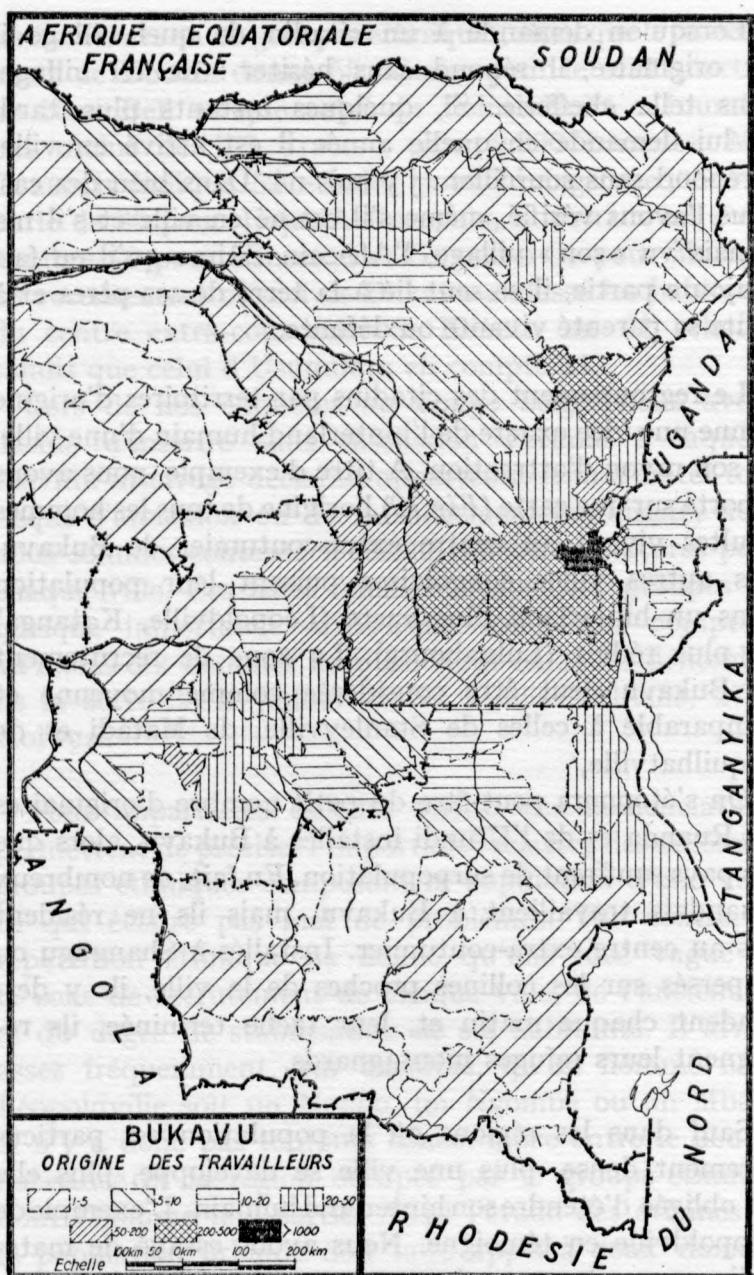
Pour imparfaites qu'elles soient, ces nomenclatures permettent de préciser l'importance relative des différents groupes ethniques composant la population d'une ville, ce qui éclaire pas mal de problèmes. Par contre, la répartition ethnique ne donne qu'une idée vague de la zone de recrutement de chaque ville, de l'ancienneté et du degré de stabilisation de ses habitants. Il arrive assez fréquemment, par exemple, qu'un homme né à Léopoldville soit un Mongo, un Ngombe ou un Mbala. Il n'y a donc pas toujours concordance entre le lieu de naissance et la région occupée par le groupe ethnique dont l'homme fait partie. Aussi l'étude des origines de la population urbaine doit faire appel à deux données complémentaires : l'appartenance ethnique et l'origine géographique, c'est-à-dire le lieu de naissance.

Lorsqu'on demande à un citadin de quel village il est originaire, il répond sans hésiter : de tel village, dans telle chefferie. Si, quelques instants plus tard, on lui demande en quelle année il est arrivé en ville, il répond sans sourciller : j'y suis né. Dans bien des cas, nous l'avons vérifié, même s'il est né en ville et s'il n'a jamais vu « son » village, l'Africain estime qu'il en fait toujours partie, il se sent lié à la terre de ses pères et à toute sa parenté vivante ou défunte.

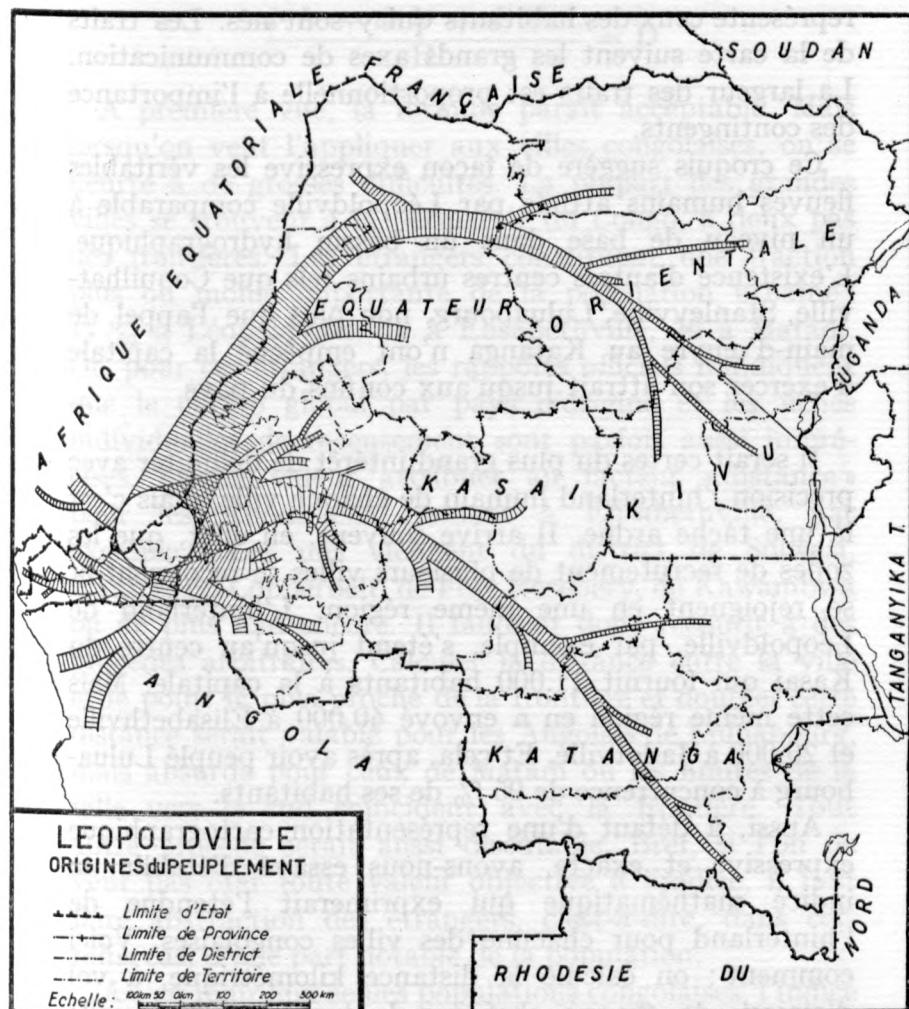
Le regroupement des citadins par territoires d'origine donne une idée exacte de l'hinterland humain d'une ville, de son rayon d'attraction. A titre d'exemple, nous avons reporté sur une carte (*Fig. 19*) l'origine de tous les hommes adultes vivant au centre extra-coutumier de Bukavu. Les autres villes congolaises puisent leur population dans un hinterland plus vaste (Léopoldville, Katanga) ou plus réduit (Luluabourg). La zone de recrutement de Bukavu peut être considérée comme moyenne et comparable à celles de Stanleyville, de Matadi et de Coquilhatville.

On s'étonnera peut-être du petit nombre d'originaires du Ruanda et de l'Urundi installés à Bukavu, alors que ces pays souffrent de surpopulation. En fait, de nombreux Ruandais travaillent à Bukavu, mais ils ne résident pas au centre extra-coutumier. Installés à Shangugu ou dispersés sur les collines proches de la ville, ils y descendent chaque matin et, leur tâche terminée, ils regagnent leurs refuges montagnards.

Sauf dans les régions où la population est particulièrement dense, plus une ville se développe, plus elle est obligée d'étendre son hinterland humain. L'exemple de Léopoldville en témoigne. Nous avons essayé de matérialiser sur la carte les courants de migrations convergeant vers la capitale congolaise (*Fig. 20*). Pour ce



19. — Recensement des travailleurs de Bukavu selon le territoire d'origine.



20.— Origines de la population de Léopoldville.

faire, nous avons relevé les lieux d'origine des habitants de Léopoldville, distinguant l'apport de chaque territoire de la province de Léopoldville, de chaque district des autres provinces, des territoires africains administrés par le Portugal, la France et la Grande-Bretagne. Le cercle blanc situé sur l'emplacement de Léopoldville

représente ceux des habitants qui y sont nés. Les traits de la carte suivent les grands axes de communication. La largeur des traits est proportionnelle à l'importance des contingents.

Ce croquis suggère de façon expressive les véritables fleuves humains attirés par Léopoldville comparable à un niveau de base dans un bassin hydrographique. L'existence d'autres centres urbains tels que Coquilhatville, Stanleyville, Luluabourg, non plus que l'appel de main-d'œuvre au Katanga n'ont empêché la capitale d'exercer son attrait jusqu'aux confins du pays.

Il serait certes du plus grand intérêt de délimiter avec précision l'hinterland humain de chaque ville, mais c'est là une tâche ardue. Il arrive souvent, en effet, que les zones de recrutement de plusieurs villes se recoupent et se rejoignent en une même région. L'hinterland de Léopoldville, par exemple, s'étend jusqu'au centre du Kasai qui fournit 11.000 habitants à la capitale. Mais cette même région en a envoyé 40.000 à Élisabethville et 20.000 à Jadotville. Et cela, après avoir peuplé Luluabourg à concurrence de 95 % de ses habitants.

Aussi, à défaut d'une représentation cartographique expressive et exacte, avons-nous essayé d'établir un indice mathématique qui exprimerait l'étendue de l'hinterland pour chacune des villes congolaises. Voici comment : on calcule la distance kilométrique, à vol d'oiseau, de chaque chef-lieu de territoire à la ville étudiée (d). On multiplie ce nombre par le nombre d'hommes originaires de ce territoire (h). En additionnant les résultats obtenus pour chaque territoire, on obtient un nombre X de kilomètres. Il suffit alors de diviser X par le nombre total d'hommes habitant la ville (H) pour avoir la distance moyenne parcourue par chacun d'eux (D) et donc une valeur numérique exprimant l'hinterland humain de la ville, selon la formule :

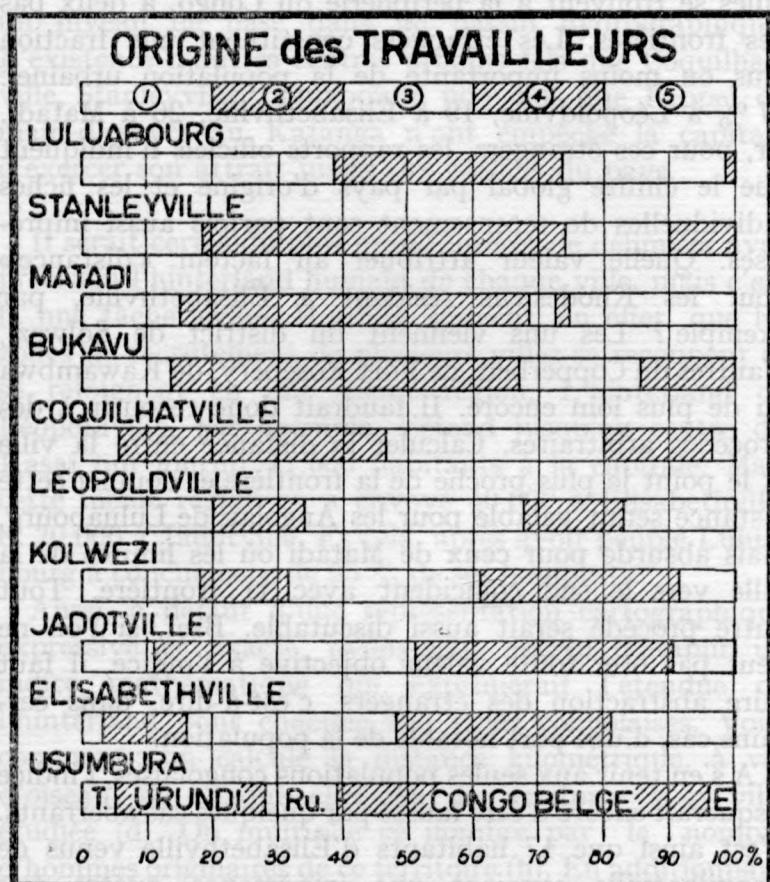
$$\frac{d^1 h^1 + d^2 h^2 + d^3 h^3 \dots}{H} = D$$

A première vue, la formule paraît acceptable. Mais lorsqu'on veut l'appliquer aux villes congolaises, on se heurte à de grosses difficultés. La plupart des grandes villes se trouvent à la périphérie du Congo, à deux pas des frontières. Les étrangers constituent une fraction plus ou moins importante de la population urbaine : 17 % à Léopoldville, 19 à Élisabethville, 26 à Matadi. Or, pour ces étrangers, les rapports officiels n'indiquent que le chiffre global par pays d'origine et les fiches individuelles de recensement sont parfois aussi imprécises. Quelle valeur attribuer au facteur « distance » pour les Rhodésiens résidant à Élisabethville, par exemple ? Les uns viennent du district de Solwezi, d'autres du Copperbelt, de Fort Rosebery, de Kawambwa ou de plus loin encore. Il faudrait donc recourir à des procédés arbitraires. Calculer la distance entre la ville et le point le plus proche de la frontière et doubler cette distance serait valable pour les Angolais de Luluabourg, mais absurde pour ceux de Matadi où les limites de la ville vers le sud coïncident avec la frontière. Tout autre procédé serait aussi discutable. Bref, si l'on ne veut pas ôter toute valeur objective à l'indice, il faut faire abstraction des étrangers, c'est-à-dire, dans certains cas, d'une part notable de la population.

A s'en tenir aux seules populations congolaises, l'indice risquerait encore d'être faussé par quelques cas aberrants. C'est ainsi que 17 habitants d'Élisabethville venus de Coquilhatville auraient une importance quatre fois plus grande pour l'indice de la capitale katangaise que les 700 hommes originaires du territoire de Jadotville. Il faudrait donc affecter de coefficients de pondération les différents groupes, en fonction de leur importance relative. Mais, dans ces conditions, le calcul de l'indice

pour les dix villes principales du Congo requerrait plusieurs milliers d'opérations, de quoi décourager les mathématiciens les plus aguerris ! ⁽¹⁾

Il est possible cependant de suggérer l'étendue de la zone de recrutement de chaque ville par un procédé plus



21. — Zones de recrutement des travailleurs pour les principales villes congolaises : 1. le territoire même où se trouve la ville ; 2. (en hachures) le district ; 3. la province ; 4. (en hachures) le Congo et le Ruanda-Urundi ; 5. les autres pays africains.

⁽¹⁾ Nous préparons, pour une publication ultérieure, une carte du Congo où l'emploi des couleurs permettra de représenter de façon détaillée et précise l'origine des populations dans les principales villes.

simple et assez évocateur pour notre propos. Nous avons classé la population masculine des grandes villes congolaises en cinq catégories. La première comprend les hommes originaires du territoire où la ville est située ; la deuxième, les hommes originaires des autres territoires du district ; la troisième, ceux des autres districts de la province ; la quatrième groupe les originaires des autres provinces du Congo belge et du Ruanda-Urundi ; la cinquième enfin rassemble les étrangers.

Dans un graphique (*Fig. 21*) qui résume ces données, l'importance relative de chaque catégorie est exprimée en pourcentage par rapport à la population masculine totale de chaque ville. Ce graphique permet un premier classement des villes congolaises en fonction de l'étendue de leur hinterland humain, du plus réduit au plus vaste, de Luluabourg à Élisabethville.

2. — Le chemin de la ville.

Une étude attentive de ce graphique permet de discerner quelques-uns des facteurs qui interviennent pour étendre ou limiter l'hinterland des villes. La reproduction des pourcentages ayant servi à établir le graphique rendra l'interprétation de ce dernier plus aisée :

Villes	Terri-toire	District	Province	C.b. et R.-U.	Étran-gers	Habi-tants (%)
Luluabourg	38,3	33,3(73,6)	24,8(98,4)	1,4(99,8)	0,2(100)	47.049
Stanleyville	18,3	55,7(74)	16,3(90,3)	9,3(99,6)	0,4(100)	60.742
Matadi	15	53,3(68,3)	4,5(72,8)	1,4(74,2)	25,8(100)	69.945
Bukavu	13,6	53,3(66,9)	18,6(85,5)	14,4(99,9)	0,1(100)	30.584
Coquilhatville	5,5	41,2(46,7)	32,9(79,6)	17,1(96,7)	3,3(100)	29.805
Léopoldville	20,3	13,6(33,9)	33,3(67,2)	15,7(82,9)	17,1(100)	332.230
Kolwezi	17,8	13,8(31,6)	29,6(61,2)	30,2(91,4)	8,6(100)	51.230
Jadotville	10,7	11,8(22,5)	28,2(50,7)	39,9(90,6)	9,4(100)	60.363
Élisabethville	3,3	12,6(15,9)	31,9(47,8)	33,1(80,9)	19,1(100)	131.184
Usumbura	5,1	22,6 (Urundi)	11,1 (Ruanda)	57,3(C.B.)	3,9(100)	37.643

(1) Chiffres officiels de population autochtone d'après les statistiques annexées au Discours du Gouverneur général au Conseil du Gouvernement, 1956.

Ce tableau accuse l'importance des migrations dans la constitution des populations urbaines. Il montre également que ces migrations se font souvent à longue distance. Bien que se trouvant dans une région particulièrement peuplée, Luluabourg ne recrute qu'un tiers de sa population dans son territoire ; elle doit faire appel aux autres territoires du district de la Lulua pour composer les trois quarts de sa population. A l'autre extrémité de l'échelle, Élisabethville ne trouve rien sur son propre territoire et à peine 16 % dans tout le district du Haut-Katanga. Même en faisant appel aux ressources de la province entière, elle ne réunit pas encore 50 % de sa population.

Luluabourg et Stanleyville trouvent à peu près 75 % de leur population dans leur district. Pour atteindre cette proportion, Matadi, Bukavu et Coquilhatville doivent recruter dans toute leur province. Quant à Léopoldville, Kolwezi, Jadotville et Élisabethville, force leur est de puiser jusque dans les autres provinces et les pays étrangers.

L'examen de ce tableau permet une autre constatation : ce n'est pas la densité de population qui suscite les villes, ce sont les villes qui attirent les populations des régions denses. Bukavu, Usumbura et Luluabourg comptent chacune moins de 50.000 habitants, alors qu'elles se trouvent dans les zones les plus peuplées du Ruanda-Urundi et du Congo belge. A l'inverse, les deux villes les plus importantes, Léopoldville et Élisabethville, sont situées dans de véritables déserts humains.

Pour corroborer cette affirmation, il suffit d'invoquer le cas des Luba du Kasai. Leur province ne compte qu'une seule ville importante, Luluabourg, avec 47.000 habitants. Par contre, lorsqu'on fait le relevé des originaires du Kasai dans les dix principales villes congolaises on en dénombre près de 100.000, dont 38.000 à Élisabeth-

ville, 13.000 à Léopoldville, 2.300 à Usumbura, etc. Les Luba n'hésitent même pas à franchir les frontières pour s'intaller à Brazzaville et surtout dans les villes minières du Copperbelt rhodésien (plus de 1.000 travailleurs, en 1951, d'après J. CLYDE MITCHELL).

Nous avons mis à part Usumbura, car cette ville témoigne d'un phénomène assez étrange à première vue. Alors que le Ruanda et l'Urundi comptent 4.362.500 habitants pour 54.000 km² d'un pays pauvre en ressources naturelles (soit une densité supérieure à 80 habitants au km²), ces deux pays ne comptent qu'une seule ville, de 38.000 habitants. Et encore, 61 % des habitants d'Usumbura proviennent du Congo belge (57,3) et de l'Est africain britannique (3,9).

La surpopulation et la pauvreté poussent les Rwanda et les Rundi à émigrer. Ils le font en masse vers l'Uganda surtout et le Kivu. Mais, ruraux dans l'âme, ils fuient les villes. Cette attitude changera-t-elle avec l'expérience en cours au Katanga, où les mines de Shinkolobwe et de Kipushi emploient (fin 1955) 3.250 Rwanda comme travailleurs de fond ? Rien jusqu'à présent ne permet de l'affirmer.

On observe ça et là, en Afrique centrale, des zones qui constituent des réservoirs de main-d'œuvre. Pour peu que leurs habitants possèdent vitalité et esprit d'entreprise, ce sont souvent des régions d'exode massif. Nous avons cité le cas des Luba au Congo belge. On pourrait également invoquer l'exemple des Bamileke et des Ewondo au Cameroun ou celui des Sara en A. É. F.

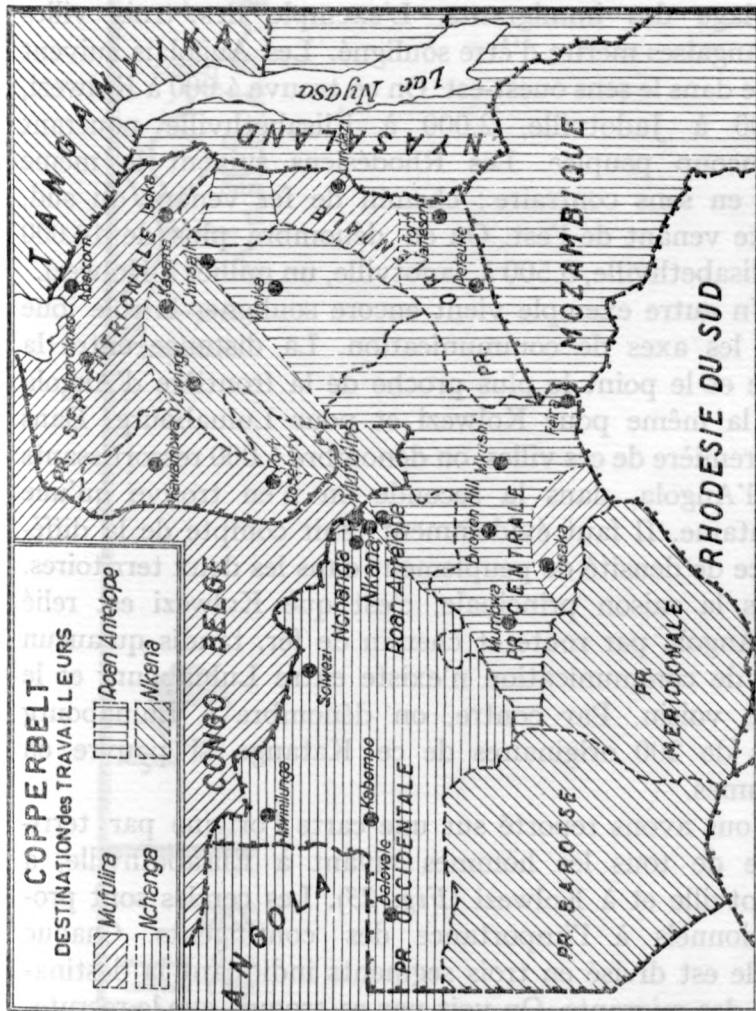
Ailleurs, c'est moins la surpopulation que la pauvreté qui pousse les habitants à émigrer, tels les Yaka et les Suku du Kwango. Les deux facteurs réunis font du Nyasaland et du Mozambique les principales sources de recrutement pour la Rhodésie du Sud et l'Union sud-africaine.

Il existe une autre forme de migration qui pour être plus diffuse n'en est pas moins importante. Dans toutes les villes du Congo belge et de l'A. É. F., on rencontre de petites communautés de « Sénégalais » qui, le plus souvent, ne sont autres que des Haoussa. Habiles commerçants ou artisans, ils étendent leurs ramifications dans une grande partie de l'Afrique centrale et s'y livrent à de fructueux trafics, en particulier dans le domaine de l'orfèvrerie et des objets d'art indigène dont ils monopolisent la vente.

Les grands axes de communication jouent un rôle manifeste dans les phénomènes migratoires et le dessin de l'hinterland des villes en témoigne. Le fleuve, le chemin de fer ou la route, en facilitant l'évasion, la rendent plus tentante.

Le chemin de fer de Port-Francqui à Élisabethville n'a pas seulement attiré les populations le long de son tracé, il a aussi encouragé les migrations du Kasai vers le Haut-Katanga. De même le glissement des Angolais vers le Katanga, mouvement qui s'opérait déjà autrefois le long d'une piste caravanière, a été accéléré par le chemin de fer du Benguela et orienté vers Kolwezi et Jadotville.

L'influence des routes se manifeste dans la destination finale des migrants. J. CLYDE MITCHELL en a fourni une excellente démonstration pour le Copperbelt rhodésien [361]. Étudiant l'origine des travailleurs dans les quatre mines principales, cet auteur a montré que les immigrants s'engageaient, en règle générale, dans la première mine qu'ils rencontraient sur leur route. Mufulira recrute ses travailleurs en majorité dans le Nord, Nchanga à l'Ouest, Nkana au Nord-Est et au Sud-Ouest, Roan Antelope à l'Est et au Sud. Nous avons établi un croquis sur la base du Rapport de la Commission des Mines et du Travail, cité par MITCHELL (*Fig. 22*). La concordance



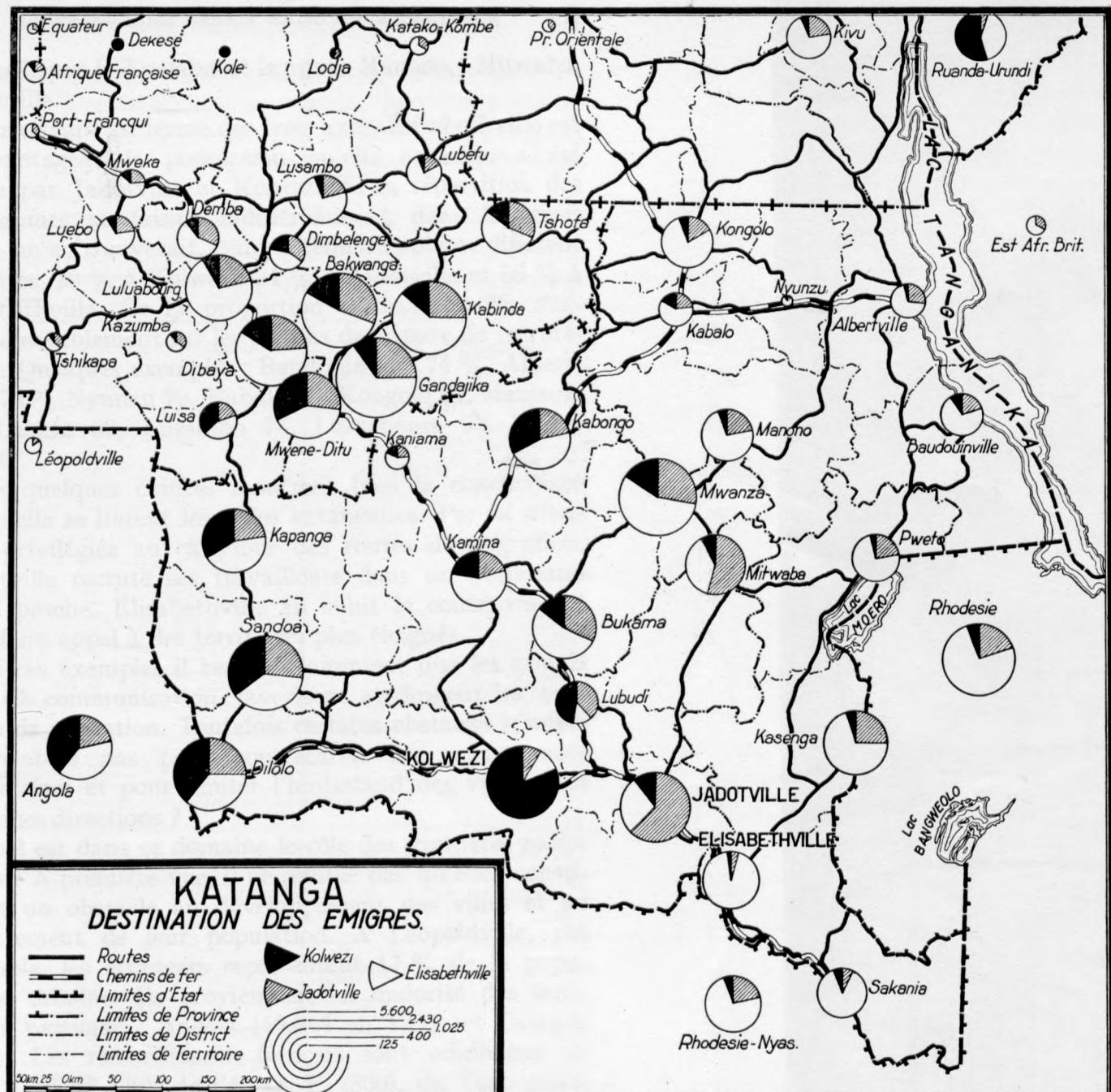
22. — Croquis de la Rhodésie du Nord indiquant l'origine de la majorité des travailleurs pour les principaux centres miniers du Copperbelt.

entre la situation de chaque centre minier et sa zone de recrutement est manifeste.

Lorsque plusieurs villes sont situées sur un même axe de communication, il se produit naturellement un criblage des immigrants. L'exemple des trois villes katangaises mérite d'être souligné. Les Angolais suivent l'axe dans le sens ouest-est. On en trouve 4.000 à Kolwezi, 2.000 à Jadotville, 2.000 à Élisabethville pourtant beaucoup peuplée. Les Rhodésiens suivent le même axe en sens contraire : chemin de fer venant du sud, route venant de l'est. On en dénombre plus de 10.000 à Élisabethville, 3.500 à Jadotville, un millier à Kolwezi.

Un autre exemple vient encore souligner le rôle joué par les axes de communication. La distance entre la ville et le point le plus proche de la frontière d'Angola est la même pour Kolwezi et pour Luluabourg. Dans la première de ces villes, on dénombre 4.000 ressortissants de l'Angola, dans la seconde on n'en trouve qu'une trentaine. Il faut évidemment tenir compte de la différence de densité de peuplement dans les deux territoires. Mais la raison principale, c'est que Kolwezi est relié à l'Angola par route et chemin de fer, tandis qu'aucun axe de communication n'existe entre Luluabourg et le pays voisin. Par contre, on dénombre à Luluabourg plus de 200 originaires de ce Katanga si pauvre en hommes.

Nous avons reporté sur une carte l'origine par territoire de tous les hommes vivant à Élisabethville, à Jadotville et à Kolwezi (*Fig. 23*). Les cercles sont proportionnels à l'importance des contingents. Chaque cercle est divisé en trois segments indiquant la destination des migrants. On voit par ce croquis que le recrutement des trois villes katangaises s'opère le long de trois axes principaux : du nord-ouest, le long du chemin de fer B. C. K. ; de l'ouest, en suivant la ligne du Benguela ;



23. — Carte des migrations vers le Katanga. Le diamètre des cercles est proportionnel au nombre de départs, la teinte indique la ville de destination.

du nord, par le Lualaba et la route Manono, Mitwaba, Jadotville.

Se trouvant au terme des trois axes, Élisabethville est désavantagée ; la population qu'elle accueille a été filtrée par Jadotville et Kolwezi. Si la répartition des immigrants se faisait indifféremment dans les trois villes, on en trouverait, compte tenu du volume différent des cités, 20 % à Kolwezi, 24 % à Jadotville et 56 % à Élisabethville. Or la proportion d'Élisabethville augmente notablement sur les confins de la zone de recrutement. Quelques exemples : Baudouinville 74 %, Albertville 70 % Nyunzu 79, Kabalo 66, Kongolo 81, Maniema 72, Lubefu 82, Lusambo 74, Luluabourg 73, Luebo 74, etc.

Ces quelques chiffres montrent bien la concurrence à laquelle se livrent les villes katangaises. Par sa situation privilégiée au carrefour des routes de migration, Jadotville recrute ses travailleurs dans un hinterland assez proche. Élisabethville en subit le contrecoup et doit faire appel à des territoires plus éloignés.

De ces exemples il ressort clairement que les grands axes de communication favorisent et dirigent les courants de migration. Toutefois certains obstacles n'interviennent-ils pas pour contrecarrer les mouvements migratoires et pour limiter l'hinterland des villes dans certaines directions ?

Quel est dans ce domaine le rôle des frontières nationales ? A première vue, il ne semble pas qu'elles constituent un obstacle au développement des villes et au recrutement de leur population. A Léopoldville, par exemple, les étrangers représentent 17 % de la population urbaine. Ils proviennent en majorité des territoires portugais : Angola (40.244 en 1955) et Cabinda (544). Les ressortissants français sont originaires de l'A. É. F. (7.229), de l'A. O. F. (300), du Togo (130), du Cameroun (62) et du Dahomey (44). Les ressortissants

de territoires sous influence britannique sont beaucoup moins nombreux : Ghana (155), Nigeria (88), Sierra Leone (39). Voici l'évolution de ces différents groupes au cours des dernières années (¹) :

Tableau 12. — Ressortissants étrangers à Léopoldville.

Ressortissants	1949	1951	1953	1955
Portugais	26.832	34.306	38.698	40.788
Français	4.551	6.467	6.947	7.767
Britanniques	275	286	316	283

Malheureusement il n'est pas possible de distinguer, d'après ces données, la part de l'accroissement naturel et celle de l'immigration. Il faudrait également pouvoir apprécier l'importance du phénomène de substitution : départs compensés par des arrivées nouvelles.

Pour Élisabethville nous disposons de quelques éléments plus précis. Ces chiffres sont certainement inférieurs à la réalité puisqu'ils ne reprennent que les déclarations officiellement enregistrées. Voici tout d'abord un tableau de l'évolution annuelle :

Tableau 13. — Mouvement des étrangers à Élisabethville.

Pays d'origine	1951	1952	1953	1954	1955	Total
Rhodésies-Nyasal.	+ 1111	+ 512	+ 259	+ 349	+ 412	+ 2643
Angola	+ 152	+ 118	+ 44	+ 26	+ 154	+ 494
Tanganyika	+ 8	—	1	+ 1	+ 9	+ 2
Afrique française	+ 16	+ 2	+ 5	+ 14	—	+ 37
Totaux	+ 1287	+ 631	+ 309	+ 398	+ 568	+ 3193

En réalité, le mouvement est plus important. Les 3.193 étrangers installés à Élisabethville représentent

(¹) Source : Rapports annuels du Service de la Population noire de Léopoldville.

le bilan positif des 5 années. Au cours de celles-ci, 4.859 étrangers ont demandé leur inscription aux registres de population, tandis que 1666 se faisaient rayer ; soit une moyenne annuelle de 972 entrées et 333 sorties enregistrées.

Au cours de nos enquêtes à Élisabethville, nous nous sommes attaché à préciser l'appartenance ethnique des étrangers. A part quelques individus appartenant à des groupes plus éloignés du Congo, tels les Ambundu, la plupart des Angolais sont des Tshokwe, des Lunda ou des Lwena. Parmi les Rhodésiens, on rencontre surtout des Tabwa, des Bemba, des Aushi, des Lamba et des Kaonde. Tous ces groupes ethniques se situent de part et d'autre du lac Moero, du Luapala ou de la crête de partage entre les bassins du Zambèze et du Lualaba.

Cela montre, une fois de plus, que les frontières dites naturelles ne sont qu'une simplification commode pour diplomates ou géographes en chambre. En fait, les frontières coloniales, qui ont arbitrairement coupé des groupes naturels, n'empêchent pas un Bemba congolais de se sentir toujours frère d'un Bemba rhodésien et de considérer comme étranger un Yeke congolais. Les mariages le prouvent à suffisance. Une union entre membres d'ethnies différentes constitue un événement encore assez exceptionnel en Afrique centrale. Par contre, nous avons relevé des centaines de mariages conclus « par-dessus la frontière », mais à l'intérieur d'un même groupe ethnique.

Quelquefois cependant, la frontière politique exerce une action de contrôle et de réglementation sur l'immigration ; c'est le cas pour les travailleurs frontaliers. Lorsque nous parlions des ressortissants français de Léopoldville, nous notions uniquement ceux qui y sont installés de façon permanente. Mais chaque jour plu-

sieurs milliers d'aéfiens traversent le Stanley-Pool pour travailler dans la capitale congolaise. Lorsque, vers la fin de 1955, les autorités de Léopoldville constatèrent une élévation assez importante du nombre de chômeurs dans la ville, elles contrôlèrent sévèrement l'entrée des travailleurs non-qualifiés en provenance de Brazzaville. Depuis lors, la porte du Congo s'ouvre plus ou moins largement selon l'évolution du marché du travail.

Par contre, lorsque les autorités ou l'initiative privée veulent attirer les populations, elles organisent et facilitent les déplacements vers la ville. On voit alors l'hinterland humain des villes s'étendre, dans certaines directions, jusqu'à des distances énormes.

On recruta naguère dans les confins Oubangui-Tchadiens des Sara pour la construction du chemin de fer Congo-Océan. Aujourd'hui, un pont aérien achemine les travailleurs du Ruanda-Urundi vers les centres miniers du Haut-Katanga. En Rhodésie du Sud, le Free Migrant Labour Transport Service, plus connu sous le nom de Ulere, draine les travailleurs du Nyasaland, du Mozambique et du Barotseland et les conduit vers des centres de dispersion à l'intérieur du pays.

3. — Le phénomène migratoire.

Le déplacement des populations vers les centres urbains s'inscrit dans un mouvement migratoire général qui affecte, à peu d'exceptions près, toutes les régions d'Afrique centrale. En soi, le phénomène n'a rien de typiquement africain. On l'a observé et décrit en Europe et en Asie aussi bien qu'en Amérique. La mise en valeur d'une région entraîne, à peu près inévitablement, des déplacements de population.

Le bouleversement complet de l'économie centrafricaine depuis l'ère coloniale a provoqué une redistribution

du peuplement en fonction des formes nouvelles d'activité. On n'ignore pas les migrations massives organisées en U. R. S. S., pour la mise en application des différents plans quinquennaux, en vertu d'un principe de politique générale que P. GEORGE exprime comme suit :

« Par la politique économique de mobilisation constante de forces productives nouvelles, implantées aux lieux où les conditions de production sont les plus favorables en chaque phase de l'évolution, les gains de population résultant de l'accroissement naturel sont répartis suivant les besoins généraux » [17, p. 72].

Si en Afrique centrale les migrations n'ont pas été organisées aussi méthodiquement ni imposées avec la même rigueur, elles semblent avoir pris une ampleur comparable. A la fin de 1955, les entreprises européennes installées au Congo belge requéraient les services de 1.182.871 travailleurs autochtones, soit 39 % des hommes. Or, sur ce nombre, 52,7 % seulement des salariés avaient pu être recrutés dans le même territoire que le lieu d'emploi, 2,06 % dans un autre territoire du même district, 11,8 % dans d'autres districts, 10,5 % dans d'autres provinces ou au Ruanda-Urundi, 4,4 % dans des pays étrangers. Le tableau ci-dessous présente la ventilation par province de l'origine des salariés [274, 1956, p. 87] :

Tableau 14. — Origine des travailleurs.

Province	Territ. du district	Autres territ. du district	Autres distr. de prov.	Autres prov. et R. U.	Étrangers	Total
Léopoldville	147.643	70.264	55.305	18.478	35.155	326.845
Équateur	78.760	33.588	9.073	4.283	1.316	127.020
Orientale	130.475	52.959	15.055	12.149	409	211.147
Kivu	127.103	44.278	13.552	32.309	172	217.414
Katanga	56.817	25.598	33.424	55.068	15.341	186.248
Kasai	82.399	16.858	12.814	2.056	70	114.197
Totaux	623.197	243.545	139.223	124.443	52.463	1182.871

Ainsi donc 560.000 hommes travaillent en dehors de leur territoire d'origine. Si on ajoute les femmes et les enfants des travailleurs, on peut conclure que le mouvement migratoire a affecté une population de l'ordre de 1.500.000 personnes.

Mais il y a plus grave encore. L'étude de l'évolution des mouvements de main-d'œuvre au cours des 5 dernières années nous révèle que les migrations s'opèrent sur des distances de plus en plus grandes. Voici le pourcentage d'accroissement pour les différentes catégories entre 1950 et 1955 :

Originaires de leur territoire	13,6 %
Or. d'autres territ. du district	37,6 %
Or. d'autres distr. de la province	41,1 %
Or. d'autres provinces et du R. U.	5,8 %
Total des travailleurs	22,9 %

Or — et nous rentrons ici dans le domaine propre de notre enquête — ces migrations généralisées préparent, facilitent et accélèrent le passage des populations du milieu rural coutumier au milieu urbain. L'engagement d'un Africain dans une plantation, dans un chantier public, dans une mine, porte une première atteinte aux attaches traditionnelles et amorce un processus de désaffection à leur égard. D'ailleurs, dans certains cas, l'engagement à courte distance n'est autre chose qu'un ballon d'essai, une expérience avant de se lancer dans l'aventure urbaine.

Au cours de nos enquêtes, nous avons eu l'occasion de constater que bien souvent la migration vers la ville s'était opérée par étapes. Bien que s'appuyant sur des bases fragiles, G. WILSON l'avait déjà établi pour Broken Hill en 1940 [391, p. 41]. L'étude de V. G. PONS concernant Stanleyville en apporte des preuves décisives. Alors que 66,5 % des habitants de Stanleyville sont originaires de villages indigènes, moins de 30 %

sont venus directement du village à la ville, les autres étant passés par divers petits centres avant d'aboutir à la grande agglomération [272, p. 281].

L'étude des migrations des originaires du Ruanda-Urundi, populations aux traditions rurales particulièrement tenaces, est assez significative. D'excellents travaux ont été entrepris à ce sujet par les chercheurs de l'East African Institute of Social Research, sous la direction de Audrey I. RICHARDS ; nous y renvoyons le lecteur [377]. Nous ne ferons état ici que de quelques documents récents et complémentaires.

D'après les contrôles effectués aux postes-frontière de l'Uganda, le mouvement migratoire a évolué de la manière suivante au cours des cinq dernières années :

Tableau 15. — Migrations du Ruanda vers l'Uganda.

Années	Entrées	Sorties	Bilan
1951	62.808	36.474	26.334
1952	51.075	31.878	19.197
1953	52.460	32.963	19.497
1954	55.305	30.173	25.132
1955	58.063	40.600	17.463
Totaux	279.711	172.088	107.623

Ces chiffres ne comprennent que les passages contrôlés le long de la frontière Ruanda-Uganda. Or, sans parler des immigrants clandestins, il en est d'autres qui pénètrent d'abord dans le Tanganyika et prennent le steamer entre Bukoba et Port-Bell. De toute façon, le mouvement migratoire est considérable. Fidèles à leurs traditions, les Rwanda s'engagent, pour la plupart, dans des exploitations agricoles ; ils travaillent pour le compte de sociétés ou de colons européens et plus souvent encore de propriétaires Ganda.

Depuis quelques années cependant des originaires du Ruanda-Urundi commencent à s'installer en ville. Ceux que SOUTHALL et GUTKIND ont repérés lors de leur *survey* de Kampala y étaient installés depuis moins de 4 ans, dans la proportion de 51 %. Certes le nombre de Rwanda conquis par la ville est encore modeste. A Kisenyi, SOUTHALL en a dénombré 118 sur 2.154 habitants, soit 5,5 %, tandis qu'à Mulago, GUTKIND en recensait 237 sur 1.339, soit 17,7 % [385]. Dans la seconde ville de l'Uganda, à Jinja, C. et R. SOFER signalent près de 300 originaires du Ruanda-Urundi sur 14.900 habitants autochtones en 1952 [384]. Aujourd'hui leur nombre est certainement beaucoup plus élevé.

Cette métamorphose de farouches ruraux en citadins fournit un bon exemple du phénomène que nous évoquions plus haut : toutes les migrations, quelles qu'elles soient, en détachant l'Africain de son milieu traditionnel, préparent et facilitent l'urbanisation.

CHAPITRE DEUXIÈME

CAUSES DES MIGRATIONS

A l'heure actuelle, le phénomène migratoire modifie profondément la répartition de la population en Afrique centrale. Le fait des migrations n'est certes pas nouveau ; aussi loin que les traditions permettent de remonter, on a observé de semblables déplacements, à courte ou à longue distance. De nos jours encore, le glissement des populations ruandaises vers l'Uganda et le Kivu ou celui des Suku dans le Kwango traduisent un phénomène universel : la stérilité ou l'épuisement du sol, le surpeuplement relatif d'une région forcent les occupants à reprendre leur errance éternelle en quête des ressources vitales.

Mais, aux causes anciennes de migration sont venus se joindre des facteurs nouveaux qui accélèrent le mouvement ou le rendent inévitable. Il ne suffit pas de partir, il faut encore savoir où aller. C'est ici qu'intervient l'industrialisation — et son corollaire, l'urbanisation — pour orienter la marche des migrants. Si les migrations intérieures en Afrique se transforment de plus en plus en dépeuplement des campagnes au profit des villes, c'est que, aux facteurs répulsifs des milieux d'origine s'ajoute l'attraction des centres urbains. Comme des miroirs aux alouettes, les villes fascinent et attirent.

Dans la mesure même où la colonisation européenne gagne en importance et se répand à travers le continent africain, les autochtones prennent conscience, par contraste, de la pauvreté et des contraintes du milieu coutu-

mier et ils les supportent plus malaisément. Que leur parvienne l'écho bruissant de vie des villes mystérieuses, et l'exode commence.

A l'origine de toute migration de quelque ampleur, on retrouve la convergence de deux forces agissant simultanément : centrifuge en milieu coutumier et centripète vers les centres urbains. On ne peut donc, dans la réalité, dissocier l'action de ces deux séries de facteurs. Force nous est cependant, pour la clarté de l'exposé, d'analyser séparément les uns et les autres.

1. — Les facteurs répulsifs en milieu coutumier.

De multiples facteurs entrent en jeu pour pousser les ruraux africains à délaisser leurs villages. Certains de ces facteurs apparaissent surtout d'ordre économique, d'autres sont des motivations sociales ou psychologiques. Il est malaisé de faire le partage exact de tous ces éléments. Au cours de nos enquêtes, nous avons relevé pas mal de causes de départ invoquées par les Africains, mais le classement de ces causes s'est révélé fort théorique sinon illusoire. Même si, dans un cas donné, l'aspect économique semble déterminant, on y trouve sous-jacent un aspect social. Dans d'autres cas, le mobile psychologique allégué n'acquiert sa pertinence ou ne surgit que dans un contexte économique particulier. C'est pourquoi nous n'essaierons pas de ranger les motifs de départ dans des catégories trop rigoureuses.

Pendant longtemps on s'est fait illusion sur l'exubérance de la nature centrafricaine. Mais aujourd'hui les recherches des pédologues, des botanistes et des agronomes, ont révélé l'extrême fragilité des sols centrafricains et l'équilibre précaire de la nature en cette région du globe [45, 83]. La pauvreté des sols, jointe aux techniques primitives d'exploitation, maintient certaines populations à la limite de la famine.

Que des circonstances climatiques défavorables ou les méfaits d'un parasite compromettent une récolte, et c'est la vie de villages entiers qui est tragiquement menacée. Un demi-siècle de colonisation et les progrès réels réalisés au Ruanda-Urundi n'ont pu empêcher les populations d'être décimées lors des grandes famines de 1928 et de 1943.

De même, le sud du Kwango voit périodiquement revenir le temps des vaches maigres [238]. Malgré l'action énergique du Fonds du Bien-Être indigène et du Fonds Reine Élisabeth d'Assistance médicale aux indigènes (FOREAMI), les Suku auraient couru grand risque de périr d'inanition si les autorités n'avaient organisé d'urgence des convois de ravitaillement en 1955. A la fin de cette année, en effet, la rouille du manioc, rendant inutilisable une partie de la récolte, avait réduit la population à une situation désespérée.

Kwashiorkor, avitaminoses diverses, rachitisme et tuberculose étendent leurs ravages dans presque toute l'Afrique centrale. Contrairement à ce qui se passe en Europe, ce sont les milieux ruraux, en Afrique, qui sont surtout affectés par ces maladies. Dans un état habituel de sous-alimentation, les populations rurales sont sans défense devant la famine et la maladie. Les agriculteurs, vivant à la limite de l'indispensable, ne peuvent accumuler de réserves. Celles-ci seraient d'ailleurs bien difficiles à conserver à cause du climat et des prédateurs contre lesquels les huttes et greniers primitifs n'offrent qu'une protection dérisoire.

L'action sanitaire entreprise par les autorités gouvernantes dans tous les pays d'Afrique centrale a provoqué un réel essor démographique. L'augmentation de la population, en amenant les cultivateurs à réduire la durée des jachères, a provoqué ou accéléré l'épuisement des sols en maintes régions, forçant au départ bon nombre

d'habitants. Ainsi que l'a fait remarquer A. SAUVY, c'est une véritable hypocrisie sociale que d'améliorer la santé des hommes et d'augmenter leur nombre, si on ne leur fournit pas en même temps les moyens de vivre et de mieux vivre. La fragilité des sols et l'archaïsme des techniques peuvent expliquer en partie pourquoi, malgré un taux de peuplement très bas, certaines régions sont relativement surpeuplées.

Dans d'autres cas, ce sont des facteurs sociaux qui rendent la densité de population excessive pour les ressources locales. Au Ruanda-Urundi, les structures sociales et la vie même de la population sont dominées par une conception — noble mais ruineuse — de l'élevage [223]. Au lieu d'apporter la richesse au pays, le bétail constitue une surcharge écrasante. A cause de cette forme d'élevage sentimental, selon l'expression de VEYRET, les troupeaux disputent aux hommes les maigres ressources des collines et les générations montantes ne trouvent leur salut que dans l'exode.

L'introduction de l'économie monétaire a bouleversé profondément l'organisation des populations coutumières. Il faut de l'argent pour tout. Les objets merveilleux dont les blancs paraissent comblés et qui leur donnent tant de prestige, on peut se les procurer chez le commerçant, mais contre espèces sonnantes. Pour payer l'impôt et se libérer des corvées, on a besoin d'argent. Celui qui veut prendre femme doit payer une dot, mais de plus en plus, même dans les régions reculées, on en exige le paiement en espèces, au moins partiellement. C'est une trop belle occasion, pour les possesseurs de la femme, de se procurer sans peine ce merveilleux argent qui rend tout possible.

Combien n'avons-nous pas rencontré dans les villes africaines de ces jeunes hommes contraints à l'exil pour fonder un foyer. Ils étaient partis pour une saison,

mais la vie est coûteuse en ville et les tentations y foisonnent. L'absence se prolonge pendant des années et l'exil devient souvent définitif. Les habitudes citadines s'enracinent rapidement et ce n'est pas sans appréhensions que l'on songe à un retour au village. Comment s'insérer à nouveau dans les routines villageoises, reprendre ce rythme lent, subir la contrainte des vieillards et des usages anciens ? Plus tard nous retournerons au pays, disent ces hommes jeunes, pleins d'ardeur et d'illusions, nous irons finir nos jours sur la terre de nos pères, mais en attendant il faut vivre, et la vie est en ville.

Bon nombre d'immigrés cependant hésitent à prendre pour épouse une fille de la ville. Celles-ci ont mauvaise presse : on les dit exigeantes, paresseuses, volages. Quelques expériences décevantes ou ruineuses avec des femmes aux mœurs légères — et c'est souvent le lot des exilés — ont établi leur triste réputation. Chacun préfère une fille de son pays qu'il pourra façonner à sa guise. Aussi, après quelques années de travail, retournera-t-il prendre femme au village. Les cérémonies traditionnelles accomplies, le jeune ménage se hâte de regagner la ville.

Quant à l'impôt, on n'est certes pas obligé de le payer en espèces ; les corvées peuvent en tenir lieu. Mais casser des cailloux le long des routes pendant 30 ou 40 jours n'a rien de séduisant. Aussi les imposables cherchent-ils à échapper à ces corvées ; le seul moyen est d'avoir de l'argent. Certaines contraintes qui étaient facilement acceptées autrefois paraissent insupportables aujourd'hui, d'autant plus qu'elles atteignent un nombre d'hommes de plus en plus restreint dans les zones atteintes par l'émigration.

L'Administration fut parfois amenée par les circonstances à prendre des initiatives dont les résultats furent, à tout le moins, contestables. Dans le district de l'Équa-

teur au Congo belge, par exemple, on imposa, au cours de la dernière guerre, des plantations d'hévéas. Le caoutchouc étant indispensable aux Alliés, c'était une façon de faire participer les populations à l'effort de guerre. Mais comme, en cette région, les terres émergées sont rares, les habitants de certains villages durent aller à huit ou dix kilomètres de chez eux entreprendre des défrichements, planter, entretenir les plantations. Quand les arbres devinrent productifs, la guerre était finie, les administrateurs avaient été plusieurs fois remplacés, et plus personne ne désirait de caoutchouc. Aucun commerçant n'aurait eu l'idée de se rendre dans ces régions à peu près dépourvues de routes, à 100 ou 200 kilomètres du port fluvial le plus proche, pour y acheter, en petites quantités, un produit devenu banal. Faut-il s'étonner que les populations soient plutôt rétives lorsqu'on leur propose maintenant de planter des palmiers ? Pour échapper à ces contraintes, les jeunes hommes préfèrent émigrer à la ville.

On a souvent fait le procès des cultures imposées ou, pour employer le terme officiel, des « cultures éducatives », considérées comme une manifestation du paternalisme tant décrié de nos jours. La critique ne repose parfois que sur des préjugés ; dans bon nombre de cas cependant elle s'appuie sur une connaissance réelle de la situation coloniale. Personne n'ignore avec quelle méfiance instinctive les ruraux accueillent les innovations et les changements en nos pays d'Europe occidentale ; il suffit de voir la lenteur avec laquelle s'opère le remembrement rural, par exemple. Faut-il s'étonner que leurs frères d'Afrique soient tout aussi attachés à leurs traditions séculaires et qu'il faille parfois quelque vigueur pour les persuader de modifier leurs habitudes ?

En soi, le principe des cultures éducatives est raisonnable. On voudrait amener les agriculteurs à dépasser

un peu leurs besoins immédiats, à ajouter aux cultures vivrières nécessaires à leur ravitaillement quelques produits commercialisables. Grâce à la vente de ces produits, ils pourront peu à peu améliorer leurs conditions d'existence ; ce sera un excellent moyen de fixer les populations en milieu rural. Dans pas mal de cas, les cultures dirigées ont donné les bons résultats escomptés, au point que maintenant les agriculteurs cultivent plus que ce qui leur était imposé à l'origine [284]. Il n'en est malheureusement pas toujours ainsi.

La principale difficulté du système réside dans l'organisation de la vente. Il ne suffit pas de produire, il faut encore avoir la certitude d'écouler la production. Le moyen le plus simple est de conclure un contrat avec un commerçant ou une société qui s'engage à acheter tous les stocks mis en vente dans une région donnée.

Que, ici ou là, l'Administration se soit montrée com-plaisante dans l'établissement des contrats et que les intérêts des autochtones aient été parfois subordonnés à ceux des Sociétés, le fait est incontestable. Mais il serait injuste de faire passer pour règle de regrettables déviations. Dans les échecs, ce sont parfois aussi les faits qui trahissent les intentions. Nous n'en donnerons qu'un exemple ; il convaincra, nous l'espérons, les esprits non prévenus.

Dans la région située à l'est des Kundelungu (Haut-Katanga) on s'aperçut un jour que les autochtones cultivaient du tabac. Les feuilles n'étaient pas seulement utilisées sur place, elles servaient de monnaie d'échange avec les populations voisines. Heureuse découverte ! Si on cultivait du tabac, c'est que les conditions locales s'y prêtaient, tant la technique aux mains des hommes que les sols et le climat. Il suffirait d'encourager cette tradition et de lui faire gagner de proche en proche les villages d'alentour.

Restait à assurer l'écoulement de cette production

pour installer la prospérité dans les collines. Une manufacture proposa à l'Administration d'acheter les récoltes à certaines conditions de qualité et de quantité. Pour la qualité, la Société fournirait les semences. Pour la quantité, l'Administration assurerait un tonnage minimum. On ne pouvait, en effet, exiger de cette Société qu'elle parcourût avec ses camions des centaines de kilomètres par des pistes impossibles pour grapiller ça et là quelques kilos de tabac.

Dans un certain nombre de villages, le long de la route de Kapema à Kilwa, tous les chefs de famille reçurent l'ordre de cultiver du tabac sur un lopin de terre. A la première récolte le quorum minimum ne fut pas atteint, d'autant moins qu'une partie de la production avait été refusée par l'acheteur pour défaut de qualité. On étendit alors les cultures obligatoires de tabac de plus en plus loin, jusque dans la plaine du Luapula dont les habitants durent renoncer aux profits occasionnels de la pêche dans les marais pour s'adonner à une culture inconnue qui ne leur rapportait, en fin de campagne, que quelques centaines de francs.

Le résultat fut lamentable. Jurant qu'on ne les y prendrait plus, bon nombre d'hommes passèrent la frontière et s'installèrent en Rhodésie en attendant que l'Administration retrouvât la raison ... Les autorités eurent le mérite de ne pas s'obstiner dans cette voie sans issue et les cultures obligatoires furent abolies. Les exilés regagnèrent leurs villages où ils retrouvèrent femmes et enfants. Pas tous cependant, quelques-uns d'entre eux étaient allés grossir les rangs de la population flottante en quête de travail dans les villes katan-gaises.

Au lieu de fixer les populations rurales, cette initiative malheureuse avait accéléré l'émigration. L'étude préliminaire de ce projet avait été trop sommaire, la mise en

œuvre prématuée et les conditions d'exécution en dénaturèrent complètement la portée.

On parle beaucoup, au Congo, des paysannats indigènes. L'organisation des communautés rurales en paysannats a atteint des résultats remarquables [285]. L'objectif proposé vise, à la fois, à la protection des sols par des techniques appropriées et à l'amélioration des rendements. Déjà, à la fin de 1956, 140.000 lotissements étaient exploités selon les méthodes nouvelles, et le Plan décennal prévoit l'installation en paysannats de 500.000 familles.

Alors que, en bien des régions, la réussite répondit aux espérances, en d'autres celles-ci furent totalement déçues. La raison principale est sans doute que la formule appliquée ça et là fut trop rigide et, partant, inadaptée. Si l'agronome veut faire preuve d'initiative et accommoder les directives aux circonstances locales concrètes, des instructions comminatoires lui rappellent que son rôle consiste à appliquer les ordonnances, non à les interpréter. S'il exécute les directives sans discernement, on aboutit trop souvent à des situations regrettables, tant du point de vue humain que du point de vue agronomique. Nous ne critiquons pas l'idée du paysannat, qui est saine, mais certaines modalités d'application qui provoquent le contraire des résultats recherchés.

Pour preuve, nous citerons un exemple que nous avons pu observer dans un district de l'Équateur. Par suite de l'absence de relief et du climat équatorial, cette région est couverte en grande partie de forêts inondées. Les terres émergées — et donc cultivables — ne représentent souvent qu'un quart et même moins de la superficie des chefferies. De là une conscience aiguë des droits fonciers de chaque clan. Par ailleurs, les espaces cultivables étant restreints, il importe de les mettre en valeur de la façon la plus rationnelle.

L'instauration du paysannat s'est faite en répartissant des bandes de terre rectangulaires aux différents ménages d'un village, sans cadastre préalable. Résultat : le paysan A travaille sur les terres de B et de C, tandis que d'autres occupent les siennes. Il n'a aucune envie de bonifier la terre qu'il cultive et qu'il sait n'être pas la sienne ; par ailleurs, il est mécontent de voir d'autres paysans installés sur ses terres. Quant à l'utilisation rationnelle du terroir, c'est une gageure : le géométrisme parfait des couloirs de culture (toujours orientés nord-sud, Dieu sait pourquoi !) s'accorde mal des contours fantaisistes mais réels imposés par la nature. Tout cela contribue à instaurer un climat d'insécurité et d'équivoque ; au lieu de fixer les paysans sur leurs terres, on les en détache peu à peu.

Il ne faudrait pas croire que la présence européenne a inauguré l'ère des contraintes, même involontaires, en milieu rural. Les chefs coutumiers avaient leurs exigences confinant parfois à la tyrannie ; tous n'y ont pas renoncé. Devant l'arbitraire et les exactions, le seul salut est dans la fuite, aujourd'hui comme hier. Certes l'autorité coutumière, loin de se renforcer, s'effrite de jour en jour. Mais ce que l'habitude avait rendu supportable paraît maintenant intolérable, surtout aux jeunes, émancipés par l'école. Les traditions désormais s'appellent routines, l'autorité semble un carcan, le village une prison ; on aspire à une libération.

Ce besoin d'évasion a été décrit par A. SIEGFRIED :

« Il se peut aussi que, sans état de misère proprement dite, les gens, et surtout les jeunes, trouvent difficile de faire leur chemin, de s'installer dans la vie, de réussir : les ambitieux, les esprits actifs, ne trouvent pas ou ne trouvent qu'insuffisamment l'occasion ou la possibilité d'exercer leur activité, ils ont l'impression de végéter. C'est alors qu'ils éprouvent le désir de sortir, d'aller chercher ailleurs la possibilité d'exercer leur initiative ou leur énergie » [30, p. 355].

Il ne s'agit pas là d'une affaire de sentiment mais d'une nécessité contraignante. Le jeune homme qui a fait quelques études ne croit plus à la sagesse des anciens, et par ailleurs les connaissances acquises, le métier appris demeurent sans utilité au village. Lui-même est l'objet de suspicions, voire de vexations. Il ne lui reste qu'à choisir : ou bien rentrer dans le rang et perdre le fruit de ses efforts, ou bien émigrer à la ville.

L'affaiblissement des structures sociales et les perturbations amenées par quelques départs ébranlent l'équilibre des communautés villageoises. La vie commune est faite du partage des joies et des fardeaux. Avec la jeunesse les joies s'en sont allées ; les fardeaux pèsent de tout leur poids sur ceux qui restent, les vieillards et les timorés. Pastichant LA FONTAINE, on pourrait écrire : « plus de danses, partant plus de joie ».

L'actuelle désertion des campagnes en Europe occidentale n'est-elle pas due, elle aussi, pour une bonne part, au lent dépérissement de la vie sociale en milieu rural ? BOEKE a noté le même phénomène dans les villages d'Extrême-Orient :

« Cette désagrégation et ce rétrécissement de la vie communale dans les villages est de la plus haute importance : les fêtes et les cérémonies villageoises donnaient toutes de la couleur à la vie des paysans et leur permettaient de s'épanouir ; elles tenaient lieu des nombreuses commodités matérielles que la ville offre aux citadins, empêchaient le villageois de se sentir pauvre, maintenaient entre lui et les autres villageois des liens solides, remplissaient son existence, le rendaient plus conscient de son rôle social et lui assignaient une place fixe dans le monde. Au fur et à mesure que ces éléments s'affaiblissent et disparaissent, le village s'appauvrit et se vide. Ce qui était pour l'individu un lien, un appui et une source de satisfaction lui a été enlevé et rien de comparable ne l'a remplacé » (1).

(1) BOEKE, J. H., *The Interests of the Voiceless Far East. Introduction to Oriental Economics*, Leyde, 1948, p. 17.

On a parfois invoqué la mobilité traditionnelle des Africains pour expliquer l'apparente facilité avec laquelle ils quittent leurs villages. En partant ils n'abandonnent rien, dit-on, ni maison en matériaux durables, ni champ longuement travaillé, pas même de mobilier à déménager : un baluchon sur la tête suffit à contenir toutes leurs richesses.

Cette opinion peut être vraie pour les migrations à très courte distance, les déplacements d'un village en quête de champs nouveaux, par exemple. Elle est totalement erronée, nous semble-t-il, pour les migrations à longue distance et surtout pour les mouvements campagne-ville. La pauvreté des Africains, leur manque de réserves, de viatique même, fait du voyage une entreprise pleine de risques. Les mobiles doivent être bien puissants pour que, malgré leur indigence, des paysans se lancent dans l'aventure urbaine [302, p. 42].

2. — Les吸引 de la ville.

Les facteurs répulsifs des milieux d'origine, nous l'avons laissé pressentir, ne sont perçus comme tels et n'agissent vraiment sur les hommes qu'à partir du moment où, en face de la pauvreté apparaît la richesse, en face des contraintes un espoir de liberté, au lieu des routines le mirage de l'aventure. Ainsi que le note très justement P. GEORGE :

« L'existence du besoin d'émigrer ou de quitter une région pour une autre, si impérieux que soit ce besoin, ne suffit pas à engendrer le déplacement. Pour qu'il y ait émigration, les causes déterminantes du départ étant réalisées, il faut qu'existent aussi les moyens du déplacement et les conditions de l'installation dans un autre pays ou une autre région » [17, p. 75].

Nous esquisserons donc brièvement le second volet du diptyque en décrivant les facteurs attractifs intervenant dans le processus d'urbanisation.

On oublie parfois que les premiers habitants des futures

villes furent des soldats et des travailleurs recrutés. Des organismes tels que la Bourse du Travail du Katanga, la firme R. Williams ou Yule C^o en Rhodésie engageaient les travailleurs dans les villages, les acheminaient vers les centres de distribution de main-d'œuvre et les répartissaient entre les employeurs.

On se fera quelque idée de l'importance de ces migrations du travail, si l'on note que, d'après MOTTOULLE, la B. T. K., entre 1911 et 1915, a recruté 20.000 travailleurs, tandis que, entre 1921 et 1930, la Société R. Williams fournissait plus de 56.000 travailleurs à l'Union minière du Haut Katanga, la B. T. K. 21.000, les recruteurs de l'U. M. H. K., 19.000. Avec l'apport de quelques groupes moins importants, c'est près de 100.000 travailleurs qui ont été procurés à cette seule société en dix ans [256, p. 25].

Cent mille travailleurs engagés, cela signifie plusieurs milliers de villages prospectés. Dans le Haut-Katanga, l'Union minière n'est pas seule à faire appel à la main-d'œuvre ; le chemin de fer, la construction, les industries naissantes, les colons agricoles cherchent des bras. Bien que les besoins soient plus modestes dans les autres régions du Congo, on peut dire que le pays tout entier, à l'exception de quelques zones d'accès difficile ou trop peu peuplées, fut l'objet des sollicitations et des offres alléchantes des recruteurs.

En fait, jusqu'en 1930 ce fut le recrutement organisé qui déclencha et dirigea les migrations dans toute l'Afrique centrale. Ce système persista plus ou moins longtemps selon les pays ; il est resté en vigueur jusqu'à nos jours en Rhodésie du Sud, par exemple.

Sans doute le mouvement d'émigration massive et de fixation dans les régions urbaines depuis une douzaine d'années est d'un autre type. Mais il n'aurait pas revêtu une telle ampleur ni une telle spontanéité, si les voies ne lui avaient été tracées et l'orientation donnée par les recrutements de naguère.

L'équilibre social des communautés villageoises déjà ébranlé par le départ des jeunes hommes allait être perturbé plus profondément encore lors du retour de ces mêmes hommes émancipés par l'aventure. BERTIEAUX le note avec raison :

« Lorsqu'à l'expiration d'un contrat, le travailleur rentre au village, il s'est au contact de la vie européenne profondément transformé dans ses habitudes et sa mentalité. Beaucoup d'entre eux deviennent un élément de dissolution au sein des chefferies. Comme les jeunes surtout subissent l'attrait des centres industriels et urbains, l'abîme s'est creusé et progressivement élargi entre les générations différentes. La vie coutumière ne répond plus aux aspirations des nouvelles générations qui ont connu les conditions d'existence des centres du salariat. La cellule sociale de la chefferie se désagrège » [51, p. 191].

D'autre part, lorsqu'un citadin revient au village, il éprouve un incroyable besoin d'éblouir la galerie pour se justifier devant les siens. Il décrit avec enthousiasme sa brillante situation, exhibe sa garde-robe, évoque l'animation et les plaisirs de la ville. Devant de telles séductions, peu de jeunes, au village, résistent à l'envie d'aller tenter leur chance dans ce paradis imaginaire.

Mystères et prestiges de la ville lointaine ont été plaisamment décrits par un jeune conteur congolais. Le héros du récit, un adolescent, est fasciné par la route qui traverse son village et disparaît, à l'horizon, derrière une colline :

« Ce n'est pas une route quelconque. Il s'agit de la route qui mène à Léopoldville. Léopoldville... ce seul nom dans l'oreille de Fwala est une sorte de vibration magique et qui place devant ses yeux une espèce d'être doré indéfinissable. Ah ! le douloureux mystère ! Quand lui sera-t-il donné de le percer ? Fwala a déjà vu bien des hommes, les uns à pied, les autres perchés sur les chargements des camions, se rendre joyeusement à Léopoldville. Pourquoi donc n'irait-il pas aussi ? (...) Le lendemain, au petit jour, Mama Anna appelle son fils. En vain. Car la nuit, un petit paquet sous le bras, furtivement, Fwala est parti sur la route aimantée... ». (1)

(1) LUTUMBA, J., *Histoire de Fwala*. Présence Congolaise, Léopoldville, 21-12-1957.

Sans être négligeables, les motivations d'ordre psychologique ou social ne suffisent pas à entretenir un mouvement d'exode massif vers les centres urbains. Les facteurs économiques — et concrètement les possibilités d'emploi — jouent un rôle déterminant.

Les résultats de nos enquêtes particulières au Congo belge concordent avec ceux des autres chercheurs dans les différents territoires d'Afrique centrale. Le rural se rend à la ville pour gagner de l'argent grâce à un travail salarié. D'après SORET, 70 % des immigrés à Poto-Poto, 67 % à Baongo ont déclaré être venus à Brazzaville chercher du travail [156, p. 27].

A. RICHARDS a organisé des sondages parmi les immigrants, à deux points d'entrée de l'Uganda ; en voici les résultats [377, p. 266] :

Tableau 16. — Motifs de l'immigration en Uganda.

Motifs	Kabale	Kyaka
Gagner de l'argent pour payer l'impôt	20	39
» » » » usages domestiques	29	25
» » » » constituer une dot	6	13
Recherche d'un meilleur salaire	13	1
Pour s'installer en Uganda	13	18
Pour fuir le travail imposé au R.-U.	10	1
Pour rendre visite à des parents	9	3
	100	100

L'enquête sociale réalisée par les chercheurs du Rhodes-Livingstone Institute dans le Copperbelt aboutit à des conclusions similaires. J. CLYDE MITCHELL les résume et les commente comme suit :

« Newly created wants must be satisfied through the medium of money. Money can be acquired either by trading or by wage-earning. Lack of capital, lack of skills and a social system into which trading does not easily fit, prevents trading from becoming a serious competitor to labour. Labour opportunities are not great in the rural areas.

To seek employment in towns therefore becomes the only remaining alternative to the great majority of Africans » [358, p. 13].

L'importance des facteurs économiques apparaît aussi très clairement dans le rythme de développement des villes. Il existe une relation manifeste entre l'offre de travail et l'afflux d'immigrants. Dès que le marché du travail est saturé, le flot de ruraux en quête de travail ralentit jusqu'à tarir presque complètement. Les exemples de Brazzaville et de Bangui sont caractéristiques ; depuis 1952 la population de ces deux villes est restée à peu près stationnaire, par suite de l'arrêt dans l'industrialisation.

On s'étonne qu'un auteur comme MAQUET [91] fasse si peu de cas des motivations économiques, du désir de gagner de l'argent, alors que ce désir est tellement explicite chez tous les Africains en route vers la ville. Ils ne veulent certes pas gagner de l'argent pour grossir un compte en banque ; le « bas de laine », est inconnu en Afrique. Mais, traduction moderne du « Sésame, ouvre-toi », l'argent est le moyen magique, rapide et efficace, de transformer les rêves en réalité. Sans doute faut-il voir là l'influence de l'aspect mercantile de la colonisation européenne dont le prestige a ébloui les masses africaines.

Grâce à l'industrialisation, les centres urbains offrent une quasi-certitude de travail et donc de salaire. Dans les années d'après-guerre, les besoins de main-d'œuvre furent tels que tous les immigrés, même dénués de qualification professionnelle, trouvaient à s'engager. Certes, depuis 1952 et surtout depuis 1955 les conditions ont changé. Une conception plus saine de l'économie, en même temps que le relèvement des taux de salaires, ont réduit notablement le gaspillage de main-d'œuvre. Mais la réputation des villes est bien établie en brousse et les

règlements administratifs les plus sévères arrivent à grand-peine à endiguer le flot des travailleurs migrants.

Le marché du travail se révèle à peu près saturé, parfois même engorgé, dans toutes les villes centrafricaines. Par contre, on n'arrive pas toujours à satisfaire les besoins des exploitations agricoles ou minières. C'est que, outre le prestige indéniable de la ville, le taux des salaires paraît beaucoup plus élevé dans les centres urbains. En fait, c'est une illusion car les salaires sont proportionnés au coût de la vie, mais on comprend qu'il soit psychologiquement difficile à un autochtone de s'engager dans une plantation au salaire minimum de 10 F par jour, lorsqu'il sait qu'en ville le salaire minimum s'élève à 25 ou 30 F.

Dans les processus de migration, le rôle de l'argent apparaît sous bien des aspects et commande pas mal d'attitudes chez les Africains. On se ferait illusion en le sous-estimant. Les variations du taux de change entre deux pays voisins, par exemple, exercent une réelle influence sur le mouvement migratoire. En retracant l'historique des migrations entre le Ruanda-Urundi et l'Uganda, P. G. POWESLAND a démontré l'importance de ce facteur :

« Although only one of the factors influencing the size of the migratory outflow from Ruanda-Urundi, a change in the fixed rate of exchange between the franc and sterling has generally been followed by a broad movement in the size of the flow in the direction that might be expected : an increase in years when the franc has been relatively depreciated in comparison with sterling, and a decrease at times when sterling has been depreciated [372, p. 49 et 372 bis].

Nous avons dit, dans la première partie de ce chapitre, la difficulté qu'éprouvaient les écoliers à se réintégrer dans les communautés villageoises coutumières. L'exil est trop souvent la rançon de la science. A moins de

renoncer à leur acquis, les jeunes gens doivent gagner la ville. Seul le milieu urbain permettra de valoriser leurs diplômes. Les écoles artisanales de brousse ont été, bien involontairement sans doute, les pourvoyeuses de l'émigration pour les éléments les plus dynamiques du monde rural. La ville n'est-elle pas le seul champ d'application possible pour leur jeune compétence, si mince soit-elle ?

Nous avons insisté jusqu'ici sur les facteurs économiques intervenant dans les migrations vers les villes. Ces facteurs se révèlent particulièrement importants pour déclencher le mouvement. Mais, à un second stade, ce qui transforme les travailleurs migrants en citadins plus ou moins stabilisés, ce sont certains aspects progressistes, des avantages sociaux, propres au milieu urbain.

En général, les villes possèdent un équipement scolaire bien développé et poussé jusqu'à un niveau assez élevé. Les travailleurs se rendent compte des avantages concrets d'une bonne instruction, aussi veulent-ils en faire profiter leurs enfants et même leur parenté. Combien de jeunes garçons ne vont-ils pas s'installer en ville chez un frère aîné, un oncle, une sœur mariée, afin de poursuivre leurs études. A Léopoldville, nous avons interviewé cent évolués occupant des situations honorables dans la cité. Vingt-cinq d'entre eux étaient venus en ville pour y étudier ; cinq autres pour compléter leurs études et ensuite travailler. De ces trente étudiants, vingt avaient déjà quelque parent installé dans la capitale congolaise [209, p. 156].

L'organisation médicale des villes, les dispensaires, les maternités, les hôpitaux sont justement appréciés par les Africains. Tandis qu'en brousse on est sans défense devant la maladie, en ville on peut se faire soigner.

Au village, plus la progéniture est nombreuse et plus il faut travailler pour la nourrir. En ville, les allo-

cations familiales aident les pères de famille nombreuse. A prestations égales, le salaire augmente en proportion du nombre d'enfants.

Le problème du logement reste encore aigu dans nombre de cités centrafricaines. Depuis quelques années cependant, un gros effort de construction a été entrepris, au Congo belge en particulier. Des dizaines de milliers de familles ont aujourd'hui à leur disposition des habitations décentes, parfois même confortables, véritables palais en comparaison des paillotes d'autrefois. Grâce aux organismes de crédit, on peut devenir propriétaire de sa maison à des conditions fort raisonnables.

Nous n'insisterons pas sur les mille et un plaisirs de la vie urbaine, compétitions sportives, fêtes et manifestations de tout genre qui comblient les vœux d'un public avide de spectacles et de nouveautés. Pouvoir flâner au milieu de la foule et des richesses chatoyantes des marchés, se laisser emporter par le rythme étourdissant de la musique et de la danse dans les bars survoltés, participer à la vie de mondes étranges au cinéma, tout cela n'est-il pas merveilleux ? On en vient à oublier la rudesse du travail, la pénurie de logements, la cherté de la vie, le chômage parfois et même la misère. *Panem et circenses*, du pain et des jeux, n'est-ce pas ce que la ville offre à toutes ces masses détribalisées ?

CHAPITRE TROISIÈME.

CARACTÈRES DES MIGRATIONS

Après avoir recherché dans les deux chapitres précédents, d'où provenaient les immigrants urbains et pourquoi ils gagnaient la ville, nous voudrions répondre à une nouvelle question : comment s'y rendent-ils ? Il ne s'agit pas uniquement de décrire leur façon de voyager, mais de l'expliquer quelque peu. Les conditions de voyage, en effet, peuvent être extrêmement variables selon les époques, les régions et surtout les catégories d'immigrants. Aussi nous paraît-il nécessaire de définir d'abord les types de migration.

1. — Les types de migration.

On peut distinguer deux grands types de migration : les migrations organisées et les migrations spontanées. Il est manifeste que les conditions de voyage seront assez différentes dans l'un ou l'autre cas. Les migrations organisées se répartissent elles-mêmes en plusieurs catégories. Les unes sont organisées par l'Administration pour ses propres besoins, les autres par l'Administration au profit des sociétés et des colons manquant de main-d'œuvre, d'autres encore par des organismes de recrutement, d'autres enfin par les employeurs eux-mêmes.

Il faut déjà remonter assez loin dans le passé, à l'époque de l'État Indépendant du Congo par exemple, pour voir les autorités administratives recourir au recrutement

afin d'établir les services indispensables. Dans les débuts de la colonisation, en effet, les agents de l'État devaient tout faire : assurer la sécurité extérieure, maintenir l'ordre, administrer, construire des routes, organiser les transports, bâtir des postes, etc. L'Administration devait donc nécessairement recruter des soldats, des porteurs, des ouvriers.

Lorsque, à son deuxième voyage, STANLEY remonta le fleuve Congo de Vivi au Pool, où il fonda Léopoldville, il dut faire appel à plusieurs milliers de porteurs pour ses caravanes. La construction des premiers chemins de fer africains requiert des dizaines de milliers de travailleurs. Lorsqu'on ne pouvait les trouver sur place, il fallait les recruter à longue distance et organiser les migrations. Nous avons déjà cité l'exemple des Sara du Logone acheminés vers le Mayombe lors de la construction du chemin de fer Congo-Océan.

Avec la mise en valeur et l'organisation des pays centrafricains, les temps ont changé. Si l'Administration veut construire un hôpital, un pont ou un aérodrome, elle lance une adjudication. A l'entrepreneur de se débrouiller pour trouver les matériaux et le personnel d'exécution.

Il arrive cependant que le manque de main-d'œuvre locale freine ou compromette le développement de l'industrialisation. Les principaux employeurs, en particulier les sociétés minières, sont alors contraints d'organiser le recrutement de nouveaux travailleurs. Les entreprises moyennes ou modestes ne pouvant inscrire dans leurs cadres un ou plusieurs agents recruteurs, on dut créer des organismes pour recruter et distribuer la main-d'œuvre selon les besoins du marché du travail.

Afin d'assurer la mise en valeur des richesses du Katanga, région où la densité de population est particulièrement faible, les employeurs constituèrent en 1910 une société dénommée Bourse du travail du

Katanga (B. T. K.). Elle avait pour objet la « création de toutes œuvres ou entreprises propres à faciliter le recrutement et régulariser l'emploi de la main-d'œuvre indigène ainsi qu'à améliorer les conditions matérielles et morales de l'ouvrier et favoriser sa formation professionnelle » [256, p. 22]. Comme les contrats de travail étaient en général à court terme — six mois le plus souvent — la B. T. K. ne suffisait pas à répondre à la demande. Des sociétés telles que la R. WILLIAMS C°, en Rhodésie, ou des privés comme les CORREA, CAMMAERTS, etc. fournirent aussi des contingents, plus ou moins importants, de travailleurs.

La crise de 1930 mit fin aux activités des organismes de recrutement, qui ne reparurent pas au Congo belge. La politique de stabilisation de la main-d'œuvre adoptée par la plupart des entreprises allait rendre inutile la tâche des recruteurs, en même temps qu'elle assurerait définitivement le fait urbain.

La situation est différente dans la Fédération d'Afrique centrale et dans l'Est africain britannique, où les travailleurs temporaires représentent encore une fraction importante de la main-d'œuvre industrielle aussi bien qu'agricole. Le va-et-vient entre les réserves indigènes ou les pays étrangers, d'une part, et les centres de travail, d'autre part, se pratique encore sur une vaste échelle.

Pour faciliter, protéger et contrôler les migrations, les autorités administratives ont été amenées à prendre diverses mesures. L'organisation de contrôles politiques et sanitaires aux points frontières, la création de camps de transit, de transports routiers, etc. sont autant d'initiatives officielles qui se révèlent bénéfiques pour les travailleurs migrants.

L'organisation des migrations du travail existe en Uganda [377] ; elle est plus poussée en Rhodésie du

Nord et elle atteint son suprême degré en Rhodésie du Sud où la pénurie de main-d'œuvre est particulièrement sensible [337]. D'après P. SCOTT, le « Free Migrant Labour Transport Service » achemina, en 1950, plus de 20.000 travailleurs vers les centres de travail de la Rhodésie du Sud [381].

En dehors des migrations organisées ou facilitées par l'Administration et les sociétés de recrutement, a surgi un mouvement de plus en plus fort de migrations spontanées. Dans la mesure où l'aventure s'est soldée heureusement pour eux, les travailleurs recrutés deviennent les meilleurs propagandistes du travail au loin et la contagion du départ gagne les villages. Sauf quelques rares exceptions, il n'y a plus guère, au Congo belge, que des engagés volontaires.

Sous peine de compromettre l'avenir, l'administration a dû interdire le recrutement dans certaines régions ou le limiter strictement. Une partie des hommes adultes valides, qui, en principe, ne devrait pas dépasser 25 %, peut être recrutée pour les entreprises européennes, les autres doivent continuer à travailler aux champs pour assurer le ravitaillement de la région et le maintien de la vie paysanne.

En fait, si les employeurs doivent obtenir un permis de l'Administration pour recruter de la main-d'œuvre, les engagements spontanés, eux, ne sont soumis à aucune réglementation. Avec un peu d'habileté, il n'est pas trop difficile de provoquer des engagements volontaires. J. WIGNY rapporte de cette méthode un exemple bien typique :

« Une usine s'installe au Congo, usine extrêmement utile au bien-être indigène et au progrès des populations de l'endroit. Le patron se voit refuser par le Commissaire de district le permis de recruter : les réserves de main-d'œuvre sont épuisées. Un ami du patron, vieux colonial expérimenté, s'en va faire un petit tour dans le village. Il y rencontre un vieil ami indigène. Une discussion amicale s'engage, au cours de

laquelle on parle beaucoup de machines à coudre, de bicyclettes, de couvertures, de lunettes et de chapeaux. Il paraît que les chefs des villages voisins en ont si grande envie... La semaine suivante, les cadeaux sont distribués et les 600 hommes désirés sont au travail. L'usine est utile, le recrutement est fermé, les hommes viennent s'engager « spontanément » [302, p. 106].

Certaines grosses sociétés n'hésitent pas à recourir à ce procédé souvent plus efficace que le recrutement, surtout quand ce dernier est interdit. Les agents recruteurs se muent en adroits propagandistes et ... les engagements spontanés affluent [204, p. 28].

Dans plusieurs pays d'Afrique centrale, le mouvement migratoire déclenché par les recruteurs et les propagandistes a rencontré un tel succès qu'il n'est plus besoin de le solliciter ou de l'entretenir, mais au contraire de le modérer. Si, au Congo belge, l'Administration contrôle les migrations, c'est pour les maintenir dans des limites raisonnables et pour éviter l'envahissement des villes par des flots d'immigrants désœuvrés.

Un Congolais désireux de quitter son village définitivement ou pour une longue période, doit demander à l'Administration locale un permis de mutation. Il l'obtient sans peine s'il est en règle. Lorsqu'il arrive en ville, l'immigrant sollicite un permis de séjour. En général on ne lui accorde qu'un permis de séjour temporaire.

Lorsque la population d'une ville couvre largement les besoins du marché du travail et, à fortiori, en cas de chômage, les autorités peuvent freiner ou refuser les autorisations de séjour⁽¹⁾. Ces mesures, strictement appliquées, protègent les jeunes communautés urbaines contre l'invasion de parasites qui compromettraient leur développement et elles ne sont urgées que si l'intérêt général le commande.

(1) Il ne s'agit évidemment pas des visites faites à des parents ou amis citadins et dont la durée n'excède pas un mois, mais des autorisations de s'installer en ville pour y vivre et y travailler.

Lorsque les immigrants se plient aux directives de l'Administration et se munissent des autorisations nécessaires, on peut parler de migrations spontanées et contrôlées. Le plus grand nombre des migrants congolais actuels se rangent dans cette catégorie.

Ceux qui essaient de se soustraire aux prescriptions légales alimentent le mouvement des migrations clandestines. Les uns se sont enfuis du village après un délit, d'autres pour échapper à l'impôt ou aux cultures imposées. D'autres encore ont quitté le village avec les autorisations requises, mais se sont vu fermer les portes de la ville. Ils se sont installés quand même chez un frère de race et vivent d'expédients jusqu'au jour où ils se font prendre et expulser.

Mieux vaut prévenir que guérir. Contrôler et diriger le flot des migrations est une tâche malaisée, ingrate mais utile et possible. Renvoyer en milieu coutumier des citadins détribalisés est une entreprise vouée à l'échec. Les quelques essais tentés à Brazzaville et à Bangui pour refouler les sans-travail l'ont démontré.

Il ne s'agit pas seulement de protéger les intérêts des premiers installés, mais tout autant de pourvoir aux intérêts réels des candidats à la vie urbaine. Lorsque le marché du travail est saturé, ceux-ci ne trouvent à la ville ni travail, ni logis, ni subsistance, à moins de vivre en parasites. Cette restriction temporaire de la liberté est commandée par le bien commun. Les pays d'immigration traditionnelle, États-Unis en tête, ne veillent-ils pas à contingenter les immigrants, et même à les sélectionner soigneusement pour écarter les inutiles ?

2. — Les modes de migration.

Au cours du dernier demi-siècle, les moyens de transport ont fait de notables progrès en Afrique. Transports routiers, ferroviaires, fluviaux, aériens ont aboli les

distances. Toutefois le coût de ces transports modernes reste prohibitif pour nombre d'immigrants. Les Africains qui gagnent la ville, surtout pour la première fois, sont, en général, démunis d'argent. Pas d'autre solution pour eux que d'entreprendre à pied le voyage.

Les grandes distances ne semblent pas effaroucher les bons marcheurs. En réalité, beaucoup d'Africains ont des raisons si pressantes d'émigrer qu'ils se voient contraints d'entreprendre une route harassante dans l'espoir d'améliorer leur sort précaire.

Certaines populations du Kwango et du Kwilu, par exemple, n'hésitent pas à parcourir à pied 6 à 700 km et plus, pour atteindre Léopoldville. Sur le « sentier des Bayaka », chemin qu'ils ont tracé à l'écart des routes, on peut voir cheminer par groupes de dix, vingt, quarante, des Yaka de Kasongo-Lunda ou des Suku de Feshi. Hommes faits ou jeunes garçons, ils marchent en file indienne, le bâton à la main, un petit baluchon sur la tête, chantant et devisant au long des kilomètres pour oublier la fatigue et la faim.

Les émigrants du Ruanda-Urundi accomplissent des trajets de 400 à 600 kilomètres pour gagner les centres de travail en Uganda. Dans le Copperbelt rhodésien, certains travailleurs ont marché 7 à 800 kilomètres avant de se présenter à la mine, ce qui ne contribue pas à améliorer leur condition physique.

Les étapes sont de longueur variable, de 15 à 40 kilomètres, selon que les immigrants sont accompagnés de femmes et d'enfants ou qu'ils voyagent entre hommes. Ils sont parfois contraints de s'arrêter en cours de route pour se procurer des vivres en échange de quelque travail. Il est rare de voir un Africain seul sur la route ; le plus souvent les migrants ne s'aventurent qu'en groupe afin de mieux se défendre éventuellement contre des voleurs, des fauves ou ... des recruteurs (Uganda).

Si l'on rencontre encore sur les pistes africaines pas mal de travailleurs cheminant à pied vers les villes, c'est surtout dans des régions reculées et particulièrement pauvres. Aux abords des villes et sur les routes qui y mènent, peu de piétons, mais des grappes humaines entassées vaille que vaille sur des véhicules vétustes et poussifs.

Voyager dans un bus africain est souvent une aventure aux péripéties tragi-comiques. Pas question d'horaire, ni d'un itinéraire fixe : on part lorsque le chargement paraît rentable au propriétaire du camion et l'on emprunte telle ou telle route selon son bon plaisir. Quant à la durée du trajet, personne ne peut la prévoir ; cela dépendra de l'itinéraire, de l'état des routes, de la durée des arrêts, du nombre de pannes, etc. Même le prix convenu au départ est sujet à caution. Il arrive que tout à coup le camion s'arrête, en panne d'essence. Pour en acheter, il faut de l'argent, et le chauffeur prétend avoir tout dépensé pour conduire ses passagers jusque là. Il ne reste plus aux voyageurs qu'à payer un supplément s'ils veulent arriver à destination.

Dans les pays où les contrôles sont assez stricts, comme en Uganda, ces bus africains sont précieux pour les immigrants. Ils évitent habilement les camps de transit, trop surveillés, et les postes de garde. Le succès de ces « *pirate lorries* », comme les appelle A. RICHARDS, tient aussi à l'absence ou à la rareté des bus officiels sur certaines routes [377, p. 56].

Les véhicules africains ne sont évidemment pas les seuls à assurer les transports routiers. Il existe des entreprises de transport équipées de bon matériel et travaillant avec des itinéraires, des horaires et des prix plus réguliers. Malheureusement les services routiers de ce genre sont encore trop limités et trop rares dans certaines régions d'Afrique centrale. Au Congo belge, les Messageries

Automobiles du Sankuru ont transporté 33.517 voyageurs en 1956, la Société Vicicongo 28.325 et l'Otraco 6.557.

Dans les pays qui favorisent l'immigration de travailleurs vers les centres industriels, l'Administration facilite ou organise elle-même le transport de la main-d'œuvre. En Rhodésie du Sud, par exemple, le Free Migrant Labour Transport Service assure gratuitement le transport, le ravitaillement et le logement des travailleurs, d'un bout à l'autre du pays.

Entre les transporteurs publics et les transporteurs privés africains s'est insérée une catégorie intermédiaire. Des Asiatiques dans l'est, des Grecs et des Portugais dans le centre et l'ouest de l'Afrique centrale ont pris l'initiative d'organiser des transports routiers assez réguliers dans des régions qui en étaient dépourvues ou sur des itinéraires trop pauvrement desservis. Quelques-uns de ces transporteurs ne disposent que d'un camion, d'autres en possèdent 10, 15, 20 et essaient d'instaurer un quasi-monopole sur certaines routes.

Malgré la défense formelle de leurs employeurs, les conducteurs de camion résistent difficilement à la tentation de transporter quelques passagers en fraude et, par ce moyen, de s'assurer un appréciable supplément de revenu.

Les chemins de fer ont connu un développement considérable au cours du dernier demi-siècle, spécialement en Afrique britannique (8.800 km) au Congo belge (5.149 km de lignes en exploitation, fin 1956) et dans l'Angola portugais (2.679 km). Bien qu'ils aient été créés avant tout pour le transport des marchandises, ils ont incontestablement favorisé les migrations, en drainant les populations des régions traversées vers les centres urbains et industriels.

Il semble que les voyages en chemin de fer soient entrés dans les mœurs des autochtones. Au cours de l'année

1956, 1.616.730 voyageurs ont emprunté les lignes ferroviaires du Congo belge. Il est malaisé d'estimer la proportion de migrants parmi ces voyageurs, mais elle doit être importante. Dans les trains congolais, on rencontre des ruraux allant s'établir en ville ou y rendre visite à des parents, mais aussi, plus nombreux, des citadins revenant au village, y allant en congé ou retournant en ville après un bref séjour en famille. Le système de navette quotidienne entre le lieu de travail et le lieu de résidence, extrêmement répandu en Belgique, est à peu près inexistant en Afrique centrale.

La plupart des voyageurs entreprennent vraiment des déplacements à longue distance ; les statistiques le montrent bien. Pour l'ensemble du réseau congolais, la distance moyenne parcourue par chaque voyageur, en 1956, fut de 190 kilomètres. Or la longueur d'exploitation de la plupart des lignes est assez réduite. Il semble donc qu'un bon nombre de voyageurs les utilisent de bout en bout. Sur un réseau plus étendu, comme celui du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, la moyenne s'élève à 242 kilomètres, soit, à la vitesse des trains africains, près d'une journée de voyage.

Il est intéressant de remarquer que, en cas de compétition sur un même trajet, la route a tendance à l'emporter sur le rail pour le transport des personnes et des bagages. Dès que l'état de la route s'améliore sur un tronçon parallèle, le chemin de fer voit sa clientèle le désérer. Ainsi, sur l'axe Matadi-Léopoldville, la mise en service d'une excellente route asphaltée entre Léo et Kasangulu s'est traduite par une perte de 11.700.000 kilomètres-voyageurs entre 1955 et 1956. L'exemple du Mayumbe est encore plus net. Depuis que Boma est relié à Tshela par une bonne route, le nombre de voyageurs sur la ligne parallèle est passé de 108.222 en 1953 à 62.140 l'année

suivante, à 40.102 en 1955 pour descendre à 9.974 en 1956, soit un effondrement à peu près total ⁽¹⁾.

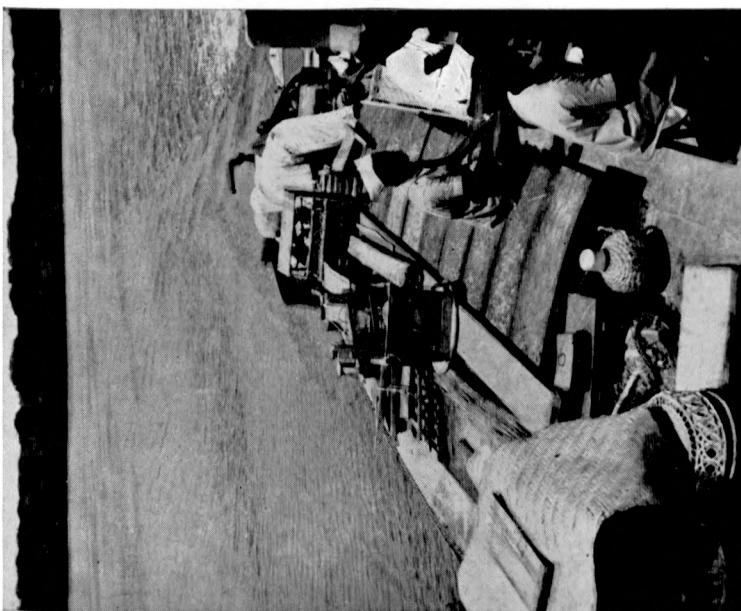
Grâce au fleuve Congo et à ses affluents innombrables, la navigation fluviale joue un rôle important dans les déplacements de population. Les statistiques ne considèrent évidemment que les voyageurs empruntant les services réguliers. Au cours de l'année 1956, les unités de l'Otraco ont transporté 97.620 voyageurs sur le Congo et ses affluents ⁽²⁾. Plus encore que les chemins de fer, les bateaux transportent surtout des migrants. En effet, la distance moyenne parcourue par chaque passager fut, en 1956, de 576 kilomètres.

Si, dans la classe inférieure, le prix du voyage est modéré, le confort est très sommaire, quand il n'est pas absent. Nous avons eu l'occasion d'accompagner un convoi de migrants descendant de Bangui vers Brazzaville. Le prix du passage leur donnait le droit de monter sur les barges, rien de plus. Ils devaient vivre de leurs provisions, puiser l'eau dans le fleuve, s'étendre sur les tôles pour la nuit. Lorsque les provisions étaient épuisées, les passagers profitaient des escales pour en acheter, à moins qu'ils ne fussent ravitaillés en cours de route par de hardis piroguiers.

Les services réguliers des grands lacs africains sont empruntés, eux aussi, par les migrants. Sur le lac Victoria, on a enregistré, au cours des cinq dernières années, une moyenne de 14.000 passages entre Bukoba et Port-Bell, le port de Kampala. Mais de nouveau, en cas de compétition, la route l'emporte sur la navigation comme sur le rail. Les améliorations apportées à la route Bukavu-Goma ont réduit le trafic sur le lac Kivu. Le nombre de voyageurs est passé de 27.776 en 1954 à 21.761 en 1955

⁽¹⁾ Congo belge, Conseil de Gouvernement 1957. Statistiques, Tableau XXXVIII.

⁽²⁾ *Ibidem*.



9. — A une halte du train, les voyageurs se ravitaillent en produits du cru (ligne Stanleyville-Ponthierville).
10. — Voyageurs et bagages s'entassent sur les barges (Lukerie).



11. — Départ des taxis-bus devant la nouvelle cathédrale de Yaoundé.



12. — Recrues pour les mines katangaises s'embarquant avec leur famille à Kigali (Ruanda).

et à 15.529 en 1956. C'est que, malgré l'inconfort des véhicules et les surprises du voyage, en général les transports routiers s'adaptent mieux aux exigences de la clientèle.

Cette revue des moyens de locomotion utilisés par les immigrants ne serait pas complète si on passait sous silence les avions. Certes, il ne s'agit encore que d'un service organisé par une compagnie minière, mais le fait est significatif. Les travaux souterrains dans les mines de cuivre du Katanga ne sont guère prisés par les travailleurs congolais d'aujourd'hui. De même qu'en Belgique les mines de charbon recrutent la main-d'œuvre de fond en Italie, en Grèce et en Espagne, l'Union minière du Haut-Katanga doit faire appel aux travailleurs du Ruanda-Urundi.

De 1949 à fin 1955, l'U.M.H.K. a acheminé au Katanga 4.718 mineurs, ce qui, avec les femmes et enfants les accompagnant, constitue une migration de 14.000 personnes. Les travailleurs fin de terme, réformés, licenciés ou prenant le congé payé auquel ils ont droit tous les trois ans, sont ramenés dans leur pays d'origine par les soins de la Société.

Assurer le transport dans des conditions satisfaisantes, de 5 à 6.000 personnes par an, sur une distance de près de 2.000 kilomètres, n'est certes pas une tâche aisée, surtout qu'il faut recourir à de multiples moyens de transport : camions, trains, bateaux. Sur pareille distance, quoique plus coûteux, le transport aérien effectué à charge complète s'est surtout révélé plus pratique. En quelques heures l'avion transporte ses passagers de Kigali ou de Goma à Élisabethville, alors qu'autrefois le voyage exigeait une bonne semaine, souvent fertile en incidents ou en accidents.

Tout le monde, il s'en faut, n'a pas la chance de se

faire transporter de la brousse en ville, d'un seul coup d'aile et aux frais de l'employeur. Les lents cheminements restent le sort du plus grand nombre des migrants. Aussi n'est-il pas étonnant de rencontrer, le long des principaux axes de migration, des sortes de relais, comme si les populations en marche avaient semé en cours de route quelques-uns de leurs membres.

Par exemple, entre Dschang et Douala, au Cameroun, on trouve des Bamileke installés dans les villages Mbang ou en marge de ceux-ci, ou encore constituant des hameaux homogènes. L'itinéraire des Bazombo d'Angola vers Léopoldville est jalonné de la même façon. Les travailleurs migrants savent dans quels villages bakongo ils trouveront des compatriotes qui leur fourniront le gîte, le couvert et une assistance éventuelle.

La carte ethnique de l'A.E.F., établie par M. SORET, fournit quelques exemples suggestifs de ces chaînes⁽¹⁾. Par exemple, les Mbochi, établis dans la basse vallée de l'Alima, ont une dizaine de relais échelonnés le long des 400 kilomètres qui les séparent de Brazzaville où ils comptent près de 5.000 de leurs compatriotes.

On pourrait encore citer le cas des Ndembو et des Lwena venus d'Angola au Katanga ou celui des Luba du Kasai, qui, par glissements progressifs, ont émigré jusqu'en Rhodésie du Nord. Les communautés Luba établies dans tous les centres du Katanga accueillent, au moins temporairement, les membres de cette ethnie attirés par la vie urbaine. Lorsque un candidat-citadin n'obtient pas de travail dans une ville, il passe de l'une à l'autre, toujours assuré de trouver un refuge provisoire auprès de ses frères de race.

Si le mouvement migratoire est général et permanent dans toute l'Afrique centrale, il passe cependant par des

⁽¹⁾ SORET, M., Carte ethnique de l'A.E. F., feuille n° 1 : Brazzaville.

périodes de plus grande intensité, dans telle ou telle région, selon les circonstances. On a observé assez souvent, dans la zone sud-équatoriale de savanes, une recrudescence des départs juste avant la saison des pluies. A la fin de la saison sèche, marquée par les grands feux de brousse, les hommes ont pu se livrer aux plaisirs de la chasse, qui, malgré la raréfaction du gibier, gardent tout leur attrait pour les Africains.

Le retour des pluies amène la reprise des travaux agricoles, beaucoup moins appréciés, surtout lorsqu'il s'agit de cultures imposées. Aussi, lorsque s'annonce la visite de l'agronome ou de l'administrateur venant distribuer les tâches, bon nombre de jeunes hommes s'éclipsent et vont tenter leur chance à la ville.

Le rythme saisonnier est surtout sensible dans les migrations temporaires. Au Tchad, par exemple, la saison sèche condamne les agriculteurs à l'inactivité. Certains d'entre eux profitent de cette période pour s'offrir un séjour à Fort-Lamy. Par ailleurs, les basses eaux qui accompagnent la sécheresse transforment le confluent du Logone et du Chari en paradis des pêcheurs ; les campements de Kotoko surgissent sur les rives et les bancs découverts. La population de Fort-Lamy passe ainsi, pendant quelques mois, de 30.000 à 40.000 habitants. A l'annonce des premières pluies tous les citadins temporaires regagnent leurs villages, sauf ceux qui ont pris goût à la vie urbaine.

Au Cameroun, la fin de la campagne cacaoyère se marque pour les planteurs par des rentrées d'argent assez substantielles. Où peut-on dépenser ces richesses avec plus de satisfaction qu'à la ville ? Et les paysans enrichis d'affluer à Yaoundé, par exemple. Mais la ville offre tellement d'attrait que l'on n'a pas toujours le courage de repartir. Et chaque année la ville tentaculaire retient quelques-unes de ses victimes.

3. — Migration et urbanisation.

Les pages précédentes ont montré que l'expression « migrations de ruraux vers les villes » couvrait un phénomène aux aspects multiples. Un élément sur lequel il nous paraît opportun d'attirer maintenant l'attention, c'est la durée de ces mouvements, non seulement la durée effective des séjours en ville, mais aussi l'intention des migrants à cet égard.

Certaines migrations, en effet, — nous citerons celles des Tchadiens à Fort-Lamy, des Rwanda en Uganda, des originaires du Mozambique dans les exploitations agricoles sud-rhodésiennes, etc. — ne sont que des mouvements saisonniers. Les migrants n'envisagent de louer leur travail que pour une campagne agricole et sont bien décidés à rentrer chez eux après avoir amassé un petit pécule.

Le fait même que les travailleurs saisonniers sont employés surtout dans l'agriculture, les protège un peu contre l'attraction des villes. Il ne faut cependant pas méconnaître que le départ du village et la vie mêlée des camps rompent certaines attaches traditionnelles. Bien souvent, en cours de route, les travailleurs saisonniers traversent des villes ou des centres de quelque importance où ils découvrent un monde nouveau. Rien d'étonnant dès lors si quelques saisonniers changent de propos et se risquent à une expérience de la vie urbaine.

Des migrations saisonnières, il convient de distinguer les migrations temporaires. Les premières s'effectuent presque exclusivement vers les grandes exploitations agricoles et n'interviennent qu'indirectement pour accélérer les processus d'urbanisation. Les secondes, au contraire, sont dirigées vers les centres miniers et industriels. Les travailleurs de cette deuxième catégorie

viennent s'engager pour une durée limitée, un à trois ans en général, quitte à proroger ou à renouveler leur contrat.

Presque exclusif en Afrique du Sud, ce type de migration est aussi très fréquent dans les Rhodésies. Les autorités britanniques, en effet, ne tiennent pas à ce que les Africains s'installent dans les villes à titre définitif et elles ne font rien pour les y encourager. A tel point que des travailleurs ayant accompli toute leur carrière dans les mines du Copperbelt, par exemple, n'ont droit à toucher leur pension de vieillesse que s'ils retournent dans leurs villages d'origine.

Dans les pays où, comme au Congo belge, les citadins restent libres de demeurer en ville ou de retourner au village, il semble que leur attitude soit influencée par les structures sociales du groupe ethnique auquel ils appartiennent. Les Yaka, par exemple, sauf de rarissimes exceptions, ne s'installent jamais définitivement à Léopoldville. Il n'en est point qui y acquièrent une maison. Après un séjour plus ou moins long dans la capitale, ils retournent dans leur pays. Même s'ils reviennent en ville pour un deuxième ou un troisième séjour, ils ne brisent pas les liens qui les rattachent au pays de leurs pères et qui les y ramènent irrésistiblement.

Il est d'ailleurs fort rare d'observer des transplantations définitives, et voulues comme telles, dès le départ. Le plus souvent, les ruraux n'envisagent qu'un séjour temporaire en ville. Mais si l'expérience leur réussit, ils la prolongent, jusqu'à ce que les habitudes contractées à la ville se révèlent si bien engrainées qu'elles rendent le retour au village impensable sinon impossible.

A première vue, la durée de séjour en ville semble devoir être un des facteurs déterminants dans l'évolution des habitants et dans leur attitude à l'égard de la vie urbaine. Aussi, bien que les statistiques officielles né-

gligent habituellement d'en faire mention, tous les spécialistes de la démographie urbaine se sont efforcés, au cours de leurs enquêtes, de préciser cette donnée fondamentale. Le sondage effectué à Léopoldville en 1955 donne, en quelques grandes catégories, la répartition des habitants d'après la durée de séjour [276] :

Tableau 17. — Durée de séjour à Léopoldville.

Séjours	Nombre	%
Moins d'un an	24.136	9,3
1 à 5 ans	75.526	29,1
Plus de 5 ans	92.782	35,7
Nés à Léo	67.223	25,9
Total	259.667	100,-

Ce tableau ne présente, malheureusement, qu'une image très grossière de la réalité. Son principal défaut est de confondre toute la population : hommes, femmes, enfants. La catégorie des citadins nés à Léopoldville, par exemple, comprend aussi bien les nouveaux-nés que des adultes fixés dans la capitale depuis 20, 30 ou 50 ans. Dans le premier cas, il s'agit d'une « urbanisation » très relative et en tout cas précaire, tandis que dans le second l'urbanisation a toute chance d'être définitive.

Aussi nous paraît-il préférable de ne retenir pour cette étude que la catégorie des hommes adultes. En nous basant sur les meilleures enquêtes, nous avons dressé un tableau comparatif donnant, pour neuf villes centrafricaines, la répartition en pourcentage des habitants, suivant la durée du séjour en ville (¹) :

(¹) Sources : Jinja (SOFER), Kampala (SOUTHALL et GUTKIND), Jadotville (DENIS), Luanshya (MITCHELL), Stanleyville (PONS), Douala (DIZIAIN), Élisabethville (DENIS), Livingstone (Mc CULLOCH), Brazzaville (SORET).

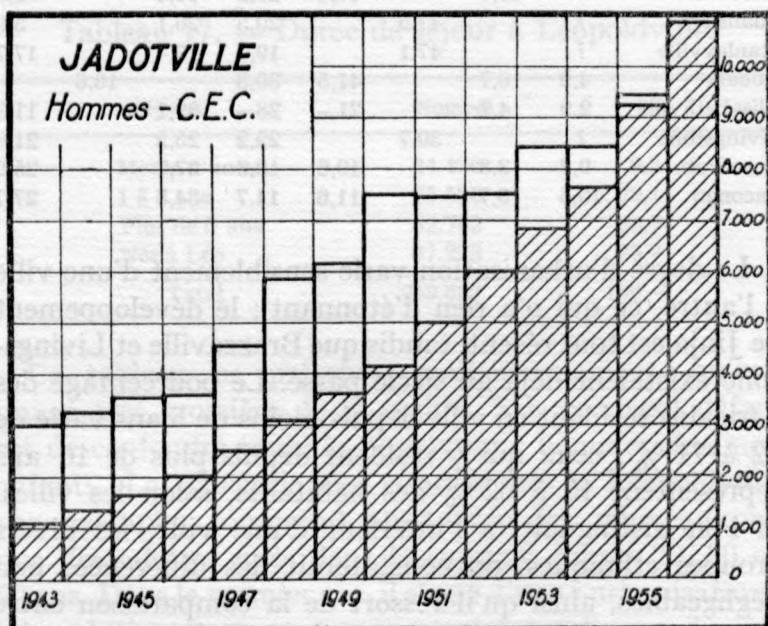
Tableau 18. — Durée du séjour en ville.

Villes	Nés en ville	Moins d'un an	1 à 5 ans	5 à 10 ans	10 à 20 ans	Plus de 20 ans
Jinja	3,3	28,4	42,5	11,2	14,6	
Kampala	?	28,2	42,9	11,3	11,3	6,3
Jadotville	?	10,9	40,4	29,5	16,4	2,8
Luanshya	?	47,5		20,5	26,1	5,9
Stanleyville	?	47,1		19,2	16,-	17,7
Douala	4,9	6,7	41,5	30,3	16,6	
Élisabethville	2,9	4,7	21,-	28,-	32,1	11,3
Livingstone	?	30,7		22,2	25,2	21,9
Poto-Poto	9,7	3,8	19,6	13,3	27,7	25,9
Baongo	10,5	0,7	11,6	14,7	34,8	27,7

Le degré d'urbanisation varie sensiblement d'une ville à l'autre, ce qui n'a rien d'étonnant : le développement de Jinja est tout récent, tandis que Brazzaville et Livingstone existaient déjà au siècle passé. Le pourcentage des Africains résidant en ville depuis moins de 5 ans varie de 12 à 71 % ; ceux qui y résident depuis plus de 10 ans représentent 15 à 62 % des habitants, selon les villes. Si l'on distinguait, à l'intérieur d'une ville, les divers groupes ethniques, on constaterait des différences non négligeables, ainsi qu'il ressort de la comparaison entre les deux villages de Brazzaville, où la population de Baongo paraît nettement plus stabilisée que celle de Poto-Poto.

La mobilité des populations urbaines d'Afrique centrale reste grande cependant. Nous avons indiqué sur un graphique, pour chacune des années de 1943 à 1956, la population masculine adulte du Centre extra-coutumier de Jadotville (*Fig. 24*). Sur le même graphique, nous avons reporté, en hachures, le nombre des hommes vivant au C. E. C. en 1956 et qui y étaient déjà installés à ces différentes époques. Pour autant qu'on puisse se fier à ces chiffres extraits de documents administratifs, on

voit que, de la population masculine vivant au C. E. C. en 1943, il ne reste actuellement que 37 % ; de celle qui y était en 1946, 55 % ; de celle qui s'y trouvait il y a 5 ans, en 1951, 67 %. Ces chiffres donnent une idée suffisamment précise de la mobilité qui affecte encore la population africaine des centres urbains.

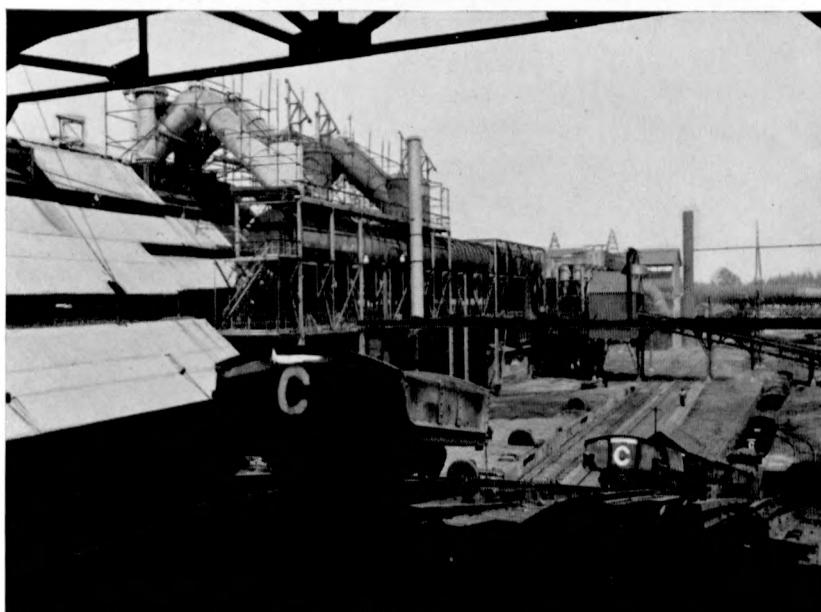


24. — Proportion d'éléments stabilisés dans la population masculine adulte de Jadotville.

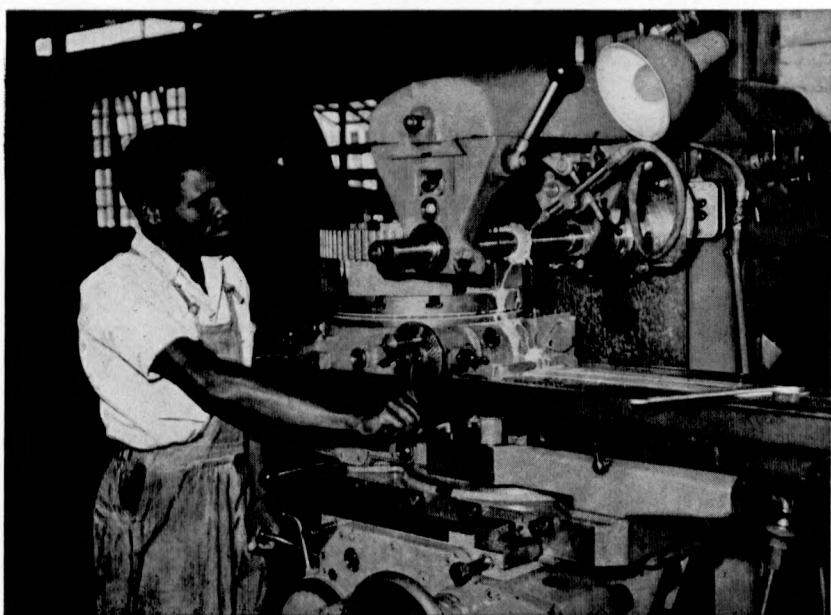
Est-il possible d'évaluer le degré de stabilisation des citadins africains, et en fonction de quels critères ? Le degré de stabilisation nous paraît se manifester de deux manières : négativement, par la rupture avec le milieu coutumier, positivement, par une insertion consciente et voulue dans les structures modernistes du milieu urbain. Détribalisation et urbanisation ne sont, évidemment, que deux aspects, complémentaires et simultanés, d'un processus évolutif unique.



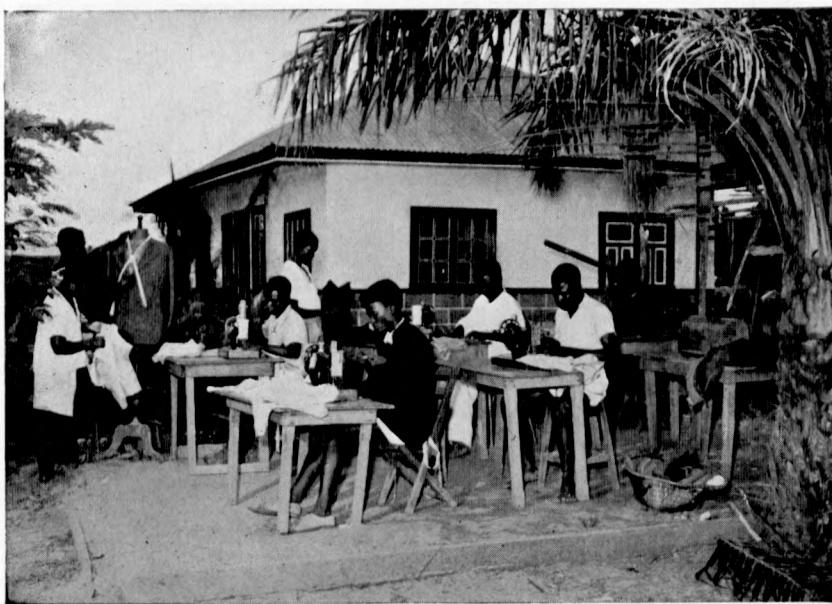
13. — Exploitation mécanisée d'une mine de cuivre à Ruwe (Kolwezi).



14. — Fours Water Jacket et installations de dé poussiérage aux usines de Lubumbashi (Élisabethville).



15. — Un tourneur africain au travail (Élisabethville).



16. — Ouvriers et apprentis d'un tailleur congolais (Kikwit).

Pour caractériser la détribalisation, HELLMANN dans son enquête à Johannesburg, propose trois critères : permanence de la résidence dans une contrée soustraite à l'autorité du chef auquel un homme consent normalement à donner des preuves d'allégeance ; rupture complète des relations avec ce chef ; indépendance totale envers les apparentés coutumiers, en période de maladie ou de chômage et lors des cérémonies qui marquent les étapes principales de la vie [400].

Le premier critère est assez facile à établir ; nous en avons donné ci-dessus quelques exemples. Par contre, le deuxième et surtout le troisième exigeraient des investigations approfondies et nuancées. A notre connaissance, aucune enquête fondée sur ces trois critères n'a encore été entreprise en Afrique centrale.

S'il est assez malaisé de définir le degré de détribalisation, peut-être est-il plus facile de déterminer le degré d'urbanisation ? Certains signes extérieurs tels que la profession, les habitudes de vie, les relations sociales sont assez symptomatiques, mais restent sujets à caution. L'accession à la propriété privée, concrétisée par l'acquisition d'habitations en matériaux durables, est plus significative. Le fait, pour un Africain, d'investir ses économies en ville témoigne d'une volonté d'installation ... au moins pour un certain nombre d'années, car une maison peut toujours se vendre ou se louer. Bref, si chacun de ces critères constitue un indice, aucun d'entre eux cependant n'est décisif.

Il n'y a pourtant pas lieu de renoncer. Un procédé simple et efficace consiste à susciter les réactions des citadins africains devant le phénomène de l'urbanisation, à essayer de leur faire prendre conscience de leur attitude devant la ville. Cette méthode a été utilisée avec succès par MITCHELL à Luanshya, par McCULLOCH à Livingstone, par DIZIAIN à Douala et par nous-même à Léopoldville et à Élisabethville.

A l'issue de son enquête, MITCHELL a classé les habitants de Luanshya en cinq catégories : 1^o les travailleurs pour qui le séjour en ville n'est qu'un expédition temporaire, en vue d'un objectif précis et limité : acheter un vélo ou une machine à coudre, par exemple ; 2^o ceux qui vivent sur le Copperbelt, mais ne l'aiment pas, ils refusent d'y faire venir leur femme et n'aspirent qu'à retourner au village, dès qu'ils le pourront ; 3^o ceux qui se sont résignés à passer leur vie au Copperbelt, mais qui désirent regagner leur village lorsqu'ils ne devront plus travailler ; 4^o ceux qui ont pris goût à la vie urbaine et qui n'y renonceront que contraints et forcés ; 5^o ceux, enfin, qui sont nés en ville et ne connaissent qu'elle [360]. Voici, d'après MITCHELL, l'attitude des citadins, en fonction de la durée de leur séjour en ville :

Tableau 19. — Degré de stabilisation à Luanshya.

Attitudes	Années de séjour en ville							% Totaux
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	+ de 25		
1. Travailleurs migrants	14	9	6	2	1	—	32	24,6
2. Citadins temporaires	7	5	5	2	1	3	23	17,7
3. » semi-permanents	15	7	7	3	2	1	35	26,9
4. » permanents	7	5	10	4	5	4	35	26,9
5. » de naissance	1	—	—	1	—	3	5	3,9
Totaux	44	26	28	12	9	11	130	100,-

Si la corrélation entre le degré de stabilisation et la durée de séjour est assez nette, elle n'a rien cependant d'une règle absolue ; d'autres facteurs que la durée interviennent manifestement.

McCULLOCH propose une répartition légèrement différente. Les habitants de Livingstone ayant fait l'objet de l'enquête sont classés en trois groupes : le premier est équivalent à celui de MITCHELL ; le deuxième réunit les catégories 2 et 3 ; le troisième, les catégories 4 et 5 de Luanshya. Au lieu de compter par années la durée de

séjour en ville, McCULLOCH la compte en proportion de la vie adulte de chaque témoin [354, p. 74] :

Tableau 20. — Degré de stabilisation à Livingstone.

Groupes	Proportion de vie passée en ville depuis l'âge de 15 ans			Totaux
	1 à 33 %	34 à 66 %	67 à 100 %	
Travailleurs migrants	109(38,2 %)	106(37,2 %)	70(24,6 %)	285(100 %)
Provisoirement stabilisés	97(26,1 %)	142(38,3 %)	132(35,6 %)	371(100 %)
Définitivement stabilisés	12(16,2 %)	19(25,7 %)	43(58,1 %)	74(100 %)

Dans une étude publiée en 1950, F. GRÉVISSE estimait que les habitants d'Élisabethville apparemment stabilisés (30 à 40 % de la population) désiraient quasi unanimement retourner au village pour y finir leurs jours [227, p. 372]. Au cours de l'année 1956, nous avons entrepris une enquête similaire dans la même ville, suivant une méthode expérimentée à Léopoldville quelques mois plus tôt.

Au terme d'une interview comportant 70 questions et destinée à caractériser le témoin, nous posions la question suivante : « Supposons que vous ayez atteint 55 ans et que vous perceviez une pension de vieillesse suffisante pour vivre. Vos enfants sont mariés ou établis et n'ont plus besoin de votre aide. Où souhaiteriez-vous passer vos vieux jours ? En ville même, où vous êtes installés et où vous avez des relations ? Dans les environs, dans un petit coin tranquille d'où vous pourriez revenir de temps à autre faire un tour en ville ? Dans un petit centre de l'intérieur où, sans l'agitation de la grande ville vous trouveriez quand même un peu de vie, des magasins, un cercle social ? Ou bien préférez-vous retourner tout simplement dans le village de vos pères ? »

Nous avons interrogé de la sorte trois groupes très différents de citadins, afin de comparer leurs réactions : 1^o un groupe d'évolués qui, par leur éducation, leur situation, leurs habitudes de vie, représentent la fraction la plus moderniste et occidentalisée de la population ; 2^o une série de femmes, âgées de plus de 40 ans, choisies parmi celles qui fréquentent ou ont fréquenté les foyers sociaux ; 3^o un groupe de vieux travailleurs vivant dans un compound, âgés de 50 à 55 ans et pour qui le choix d'une retraite va donc se poser à bref délai.

Les résultats de cette enquête, auxquels nous avons joint ceux de Léopoldville, apparaissent dans le tableau suivant :

Tableau 21. — Lieux de retraite envisagés.

Lieux de retraite	Évolués	Élisabethville Femmes	Vieux trav.	Léopoldville Évolués
Grande ville	64 %	58 %	16 %	50 %
Environs	—	—	—	1 %
Petit centre	24 %	5 %	36 %	5 %
Village d'origine	6 %	28 %	38 %	22 %
Village autre	—	—	10 %	—
Indécis	6 %	9 %	—	22 %
Nombre d'interviewés	34.	65.	92.	100.

Deux réserves s'imposent tout d'abord. Les échantillons ne peuvent être considérés comme représentatifs de l'ensemble de la population, parce que les groupes ont été choisis délibérément et que la durée des interviews en a réduit nécessairement le nombre. En outre, l'enquête s'est bornée à préciser les intentions actuelles des témoins. Inutile de souligner que la vie se charge parfois de modifier les désirs et les projets.

Néanmoins, l'impression d'ensemble qui se dégage du tableau ci-dessus est nettement différente de celle suggérée par GRÉVISSE sept ans plus tôt. Dans leur majorité,

les citadins d'Elisabethville interrogés souhaitent finir leurs jours en ville. Par contre, les vieux travailleurs, ayant toujours vécu dans un camp, ne se sont guère intégrés dans le milieu urbain. Ainsi qu'il ressort du détail des réponses enregistrées, la plupart de ceux qui envisagent de s'établir dans un petit centre ont l'intention d'y ouvrir boutique et de s'assurer ainsi un supplément de revenus. C'est pourquoi les hommes de cette catégorie sont beaucoup plus nombreux que les femmes.

Les citadins désireux de retourner au village constituent, semble-t-il, une minorité, aussi bien chez les femmes que chez les hommes. Parmi les habitants du compound, groupe le moins « urbanisé », 9 travailleurs ont nettement déclaré qu'ils ne voulaient pas regagner leur village d'origine où ils craignent d'être exploités et ramenés à la commune médiocrité. Leur rêve, c'est une sorte de village extra-coutumier où ils pourront jouir en paix du fruit de leur épargne et se livrer à quelque petite activité rémunératrice, comme dans les villages de charbonniers qui se sont créés le long de la route de Kasenga.

En résumé, le degré de stabilisation des citadins africains, indépendamment de toute contrainte administrative, dépend de toute une série de facteurs tels que l'origine, la durée du séjour en ville, les liens maintenus avec le milieu coutumier, les revenus et la situation immobilière, le fait d'avoir des enfants en âge d'école ou établis en ville, etc. En publiant les résultats de l'enquête menée à Léopoldville, nous avons montré comment ces éléments influençaient l'attitude des Africains devant le fait urbain et dictaient leur choix [209].

Les déplacements de populations, qu'il s'agisse de migrations définitives ou devenues telles, de migrations temporaires ou même de migrations saisonnières, tous

ces mouvements concourent incontestablement à accen-
tuer le phénomène d'urbanisation, parce qu'ils détachent
le rural de son milieu traditionnel et le jettent, tout
désemparé, dans un monde en pleine évolution.

CHAPITRE QUATRIÈME.

DÉMOGRAPHIE URBAINE

Les villes aussi bien que les pays dont l'accroissement récent résulte de l'immigration, présentent un certain nombre de caractères démographiques particuliers. D'innombrables études les ont précisés : déséquilibre des sexes, jeunesse de la population, pourcentage anormalement élevé de célibataires, etc. Est-il vraiment nécessaire de revenir une fois encore sur ces aspects bien connus de la démographie urbaine dans le cadre des migrations ?

S'il s'agissait de définir uniquement les caractères généraux de la population des villes centrafricaines, ce serait tôt fait. Mais, en réalité, nos études comparatives entre les villes ont mis en relief de telles différences, à propos d'un même phénomène, que nous avons été amené à en rechercher les causes. Nos investigations ne furent pas sans profit, puisqu'elles nous ont permis de démêler, jusqu'à un certain point, les facteurs qui modifient les caractères démographiques en milieu urbain africain.

Tout le monde sait, par exemple, que dans une population composée d'immigrés récents, le nombre des hommes est généralement supérieur à celui des femmes. Cette « règle » se vérifie dans les villes d'Afrique centrale. Mais, alors que dans telle ville on dénombre 50 femmes pour 100 hommes, dans telle autre on compte 95 femmes pour 100 hommes. D'où vient une différence

aussi marquée entre deux villes d'une série relativement homogène ?

Dans les milieux d'immigrés, on observe habituellement un grand nombre d'hommes seuls, célibataires ou provisoirement séparés. Mais si les hommes mariés vivant seuls composent une fraction importante de la population masculine dans une ville, dans une autre ils peuvent être tenus pour quantité négligeable.

Dans les villes où la quasi-totalité des adultes est formée d'hommes et de femmes dans la force de l'âge, on s'attend à un taux de natalité exceptionnellement élevé et, par suite, à un pullulerement d'enfants. Certes le taux de natalité, et plus encore le taux de fécondité, dépassent dans les villes africaines, les normes habituelles. Pourtant, ici les enfants fourmillent et là on s'étonne de n'en point rencontrer.

La réponse à ces questions et à d'autres du même genre met en valeur un certain nombre de facteurs qui nuancent fortement les aspects typiques, généralement admis, de la démographie en milieu urbain africain. De ces facteurs, les uns accentuent les anomalies démographiques jusqu'à un paroxysme, les autres les atténuent jusqu'à les rendre imperceptibles.

1. — Le rapport numérique des sexes.

Lorsqu'on étudie la répartition par sexe des habitants dans les grandes villes africaines, on constate que, dans chacune d'elles, le nombre des hommes dépasse toujours celui des femmes. Ce déséquilibre des sexes s'observe dans toutes les régions du monde où le développement démographique résulte de l'immigration. Cela s'explique aisément. Les déplacements vers une contrée lointaine ou mal connue gardent un caractère d'aventure. En règle générale, l'homme s'en va seul tenter sa chance et il n'envisage le séjour en ville que comme tempo-

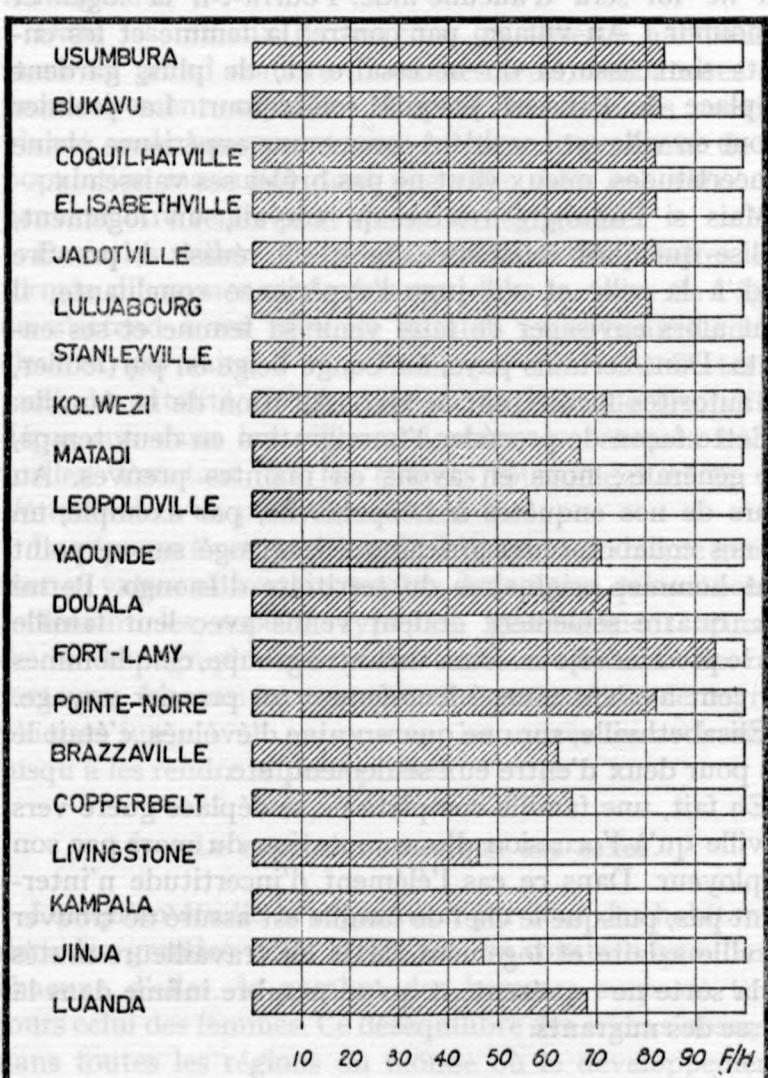
raire. Dès lors, pourquoi s'encombrer d'une famille qui ne lui sera d'aucune aide. Pourra-t-il la loger et la nourrir ? Au village, par contre, la femme et les enfants sont assurés du nécessaire et, de plus, gardent la place de l'absent jusqu'à son retour. Le premier séjour en ville est considéré comme une expérience pleine d'incertitudes, mieux vaut ne pas brûler ses vaisseaux.

Mais si l'immigré trouve du travail, un logement, réalise quelques économies, bref, s'il réussit à prendre pied à la ville et s'il juge l'expérience concluante, il peut alors envisager de faire venir sa femme et ses enfants. Dans certains pays, au Congo belge en particulier, les autorités faciliteront la reconstitution de la famille.

Cette façon de procéder, l'immigration en deux temps, est générale ; nous en avons eu maintes preuves. Au cours de nos enquêtes à Léopoldville, par exemple, un de nos collaborateurs africains a interrogé sur ce point cent hommes originaires du territoire d'Inongo. Parmi eux, quatre seulement étaient venus avec leur famille dès le premier séjour. Dans un autre groupe, cinq hommes sur cent avaient amené leur femme au premier voyage. À Élisabethville, sur une quarantaine d'évolués, c'était le cas pour deux d'entre eux seulement, etc.

En fait, une famille complète ne se déplace guère vers la ville qu'à l'occasion d'une mutation du mari par son employeur. Dans ce cas l'élément d'incertitude n'intervient pas, puisque le chef de famille est assuré de trouver en ville salaire et logement. Mais les travailleurs mutés de la sorte ne représentent qu'un nombre infime dans la masse des migrants.

Nous avons relevé le nombre de femmes pour cent hommes dans un certain nombre de villes centrafricaines (*Fig. 25*). Ne figurent dans ce tableau, parmi les villes des territoires britanniques, que celles où des enquêtes démographiques furent menées par des chercheurs



25. — Nombre de femmes pour cent hommes (population adulte africaine).

indépendants. L'Administration britannique, nous l'avons déjà noté, ne recense pas la population africaine des villes ; elle se contente d'établir un relevé des *Africans in employment*.

On s'étonnera peut-être de constater une différence entre nos chiffres et ceux qui sont cités habituellement pour certaines villes telles que Luanshya, Ndola, Living-stone, Kampala, Jinja, Douala et Brazzaville. En fait, nous avons utilisé les données des enquêtes faites en ces villes, mais nous avons jugé préférable de ne considérer que la population adulte.

Le déséquilibre des sexes, en effet, est inexistant chez les enfants jusqu'à vers 14 ans, ou, s'il existe, il doit être attribué à des causes toutes différentes de celles qui interviennent chez les adultes. La masse des enfants, en atténuant le déséquilibre réel des sexes parmi les adultes, déforme la réalité. A Poto-Poto (Brazzaville) par exemple, d'après SORET, on comptait en 1951, 685 femmes pour 1.000 hommes [156, p. 40]. Si on fait abstraction des enfants de moins de 17 ans, la proportion s'établit à 585 femmes pour 1.000 hommes. Compte tenu des ménages polygamiques, il n'y a donc guère plus d'une femme pour deux hommes dans cette populeuse cité, ce qui constitue un déséquilibre grave et la source de multiples problèmes tant moraux que démographiques.

Même remarque pour les villes du Copperbelt étudiées par MITCHELL, Luanshya et Ndola [358, p. 4]. Alors que pour l'ensemble de la population le *sex-ratio* est de 78 femmes pour 100 hommes, la proportion tombe à 65 lorsqu'on élimine les enfants de moins de 15 ans.

Les grandes différences que l'on observe, dans le rapport numérique des sexes, entre les différentes villes africaines résultent avant tout de la politique adoptée par les autorités locales ou les grands employeurs.

Les autorités sud-africaines, par exemple, tout en estimant indispensable la main-d'œuvre autochtone, s'efforcent de contrecarrer par tous les moyens l'installation définitive des travailleurs dans les centres urbains. Dans les mines d'or, le système du logement en dortoirs est général ; rien n'étant prévu pour les femmes et les enfants, la vie de famille y est pratiquement impossible. Aussi pour l'ensemble du Witwatersrand, la zone minière de Johannesburg, on ne compte que 17 femmes pour 100 hommes, dans les classes d'âge comprises entre 15 et 45 ans [358, p. 5].

Depuis quelques années, la politique des sociétés minières du Copperbelt semble évoluer dans un sens plus favorable à la vie familiale et le déséquilibre des sexes tend à s'atténuer. C'est chose faite depuis longtemps dans les centres miniers du Katanga, où la constitution de familles régulières est encouragée systématiquement. La politique générale des autorités du Congo belge pour restaurer l'équilibre des sexes dans les centres urbains n'a pas encore pu donner tous ses fruits, à cause de la rapidité et de l'ampleur du phénomène d'urbanisation, surtout en ce qui concerne la capitale.

Le graphique ci-dessus (*Fig. 25*) indique le rapport numérique des sexes pour les adultes de chaque ville considérée globalement. Lorsqu'on établit le *sex-ratio* pour chacun des quartiers ou chacune des cités à l'intérieur de la ville, il arrive que s'accusent des différences assez considérables. Ces variations sont d'un grand intérêt, car souvent elles permettent de déceler ou de confirmer un aspect particulier du peuplement.

Ainsi à Brazzaville, le village africain de Poto-Poto ne compte que 58 femmes pour 100 hommes, alors que le village de Baongo en compte 73. Le chiffre moyen pour l'ensemble de l'agglomération, 62, ne rend pas compte du caractère opposé des deux cités : Poto-Poto,

le caravansérail des peuples et Baongo, la cité homogène déjà nettement stabilisée.

Pour l'ensemble des centres extra-coutumiers d'Usumbura, la proportion est de 84 femmes pour 100 hommes. Ici encore la moyenne est trompeuse ; alors que dans le quartier dit « le Belge » le rapport est de 71 femmes pour 100 hommes, au quartier Buyenzi, il est de 110 femmes pour 100 hommes. Ce chiffre extraordinaire alerte l'esprit de l'observateur. L'explication est simple : les trois-quarts des habitants du Buyenzi sont musulmans et, parmi eux, 355 polygames possèdent 820 femmes déclarées. Par ailleurs 1286 femmes « vivant théoriquement seules » ont trouvé refuge dans cette cité assez spéciale. Finalement, sur les 3.987 hommes du Buyenzi, il n'y en a que 2.643, soit 66 %, qui soient mariés. La pénurie de femmes existe donc, même dans cette cité, malgré les apparences.

Partout où les musulmans constituent une fraction assez importante de la population, il convient de les étudier à part, la polygamie ou du moins la bigamie étant encore assez répandue parmi eux, même en milieu urbain où elle se révèle une charge plutôt qu'une richesse. A moins que, comme dans les territoires français, elle ne soit reconnue légalement et ne devienne une source de revenus, grâce aux allocations familiales.

L'étude du rapport numérique des sexes dans les différents quartiers d'une ville est révélatrice ; envisagée en fonction de l'appartenance ethnique, elle ne l'est pas moins. Chaque peuple a ses coutumes et, suivant le cas, la femme accompagne son mari à la ville ou reste fixée sur la terre de ses pères.

Malgré les perturbations amenées par la colonisation, les impératifs claniques restent très puissants dans certains groupes ethniques. Les Yaka et les Suku du Kwango venus travailler à Léopoldville s'y installent rarement

à demeure. Mais lorsqu'ils le font, ils ont toutes les peines du monde à obtenir que leur femme vienne les y rejoindre [239]. A Pointe-Noire, l'indice F/H est de 80 % chez les Vili, mais de 25 % chez les Bateke.

L'enquête de 1952, au quartier New-Bell de Douala, a donné les résultats suivants pour les principales ethnies :

Haoussa	107 %	Bamileke	39 %
Yaoundé	70	Bamoun	32
Bassa	61	Baminda	17

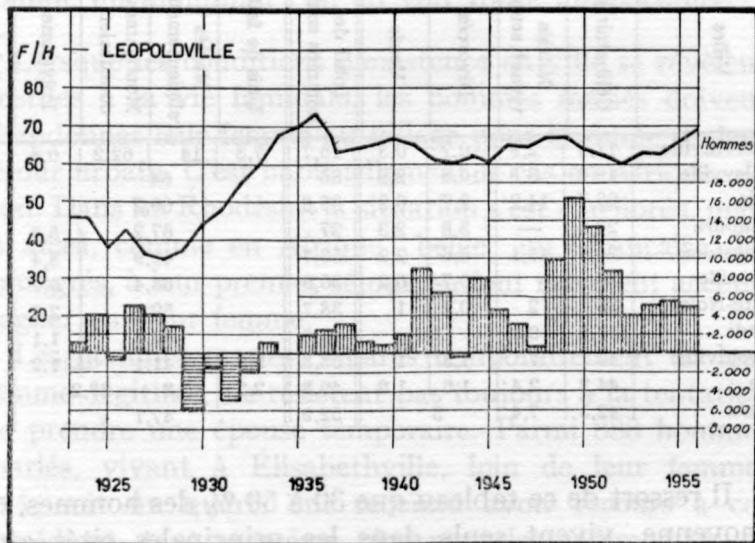
L'évolution du *sex-ratio* dans une ville reflète l'intervention d'une série de facteurs qu'il importe d'isoler. La population autochtone de Luanda comptait 136 femmes pour 100 hommes en 1840. A vrai dire, ces femmes pour les trois-quarts étaient des esclaves. On comprend aisément la raison de leur présence en ville, si l'on note que parmi les Européens, pour 1466 hommes, on ne comptait que 135 femmes blanches.

Avec la suppression de l'esclavage, cette situation anormale disparut et, en 1898, on ne comptait plus que 92 femmes indigènes pour 100 hommes. Lorsque Luanda fut gagnée par la fièvre colonisatrice du dernier quart de siècle, l'immigration massive de travailleurs ramena le taux à 75 en 1940 et à 68 en 1950.

Il y a toujours un décalage dans le temps entre l'arrivée des hommes et celle des femmes. L'indice F/H étant une valeur relative, chaque afflux de travailleurs l'abaisse, tandis qu'une période calme ou un reflux se traduisent par un relèvement de l'indice.

Nous avons repris sur un graphique (*Fig. 26*) l'évolution du rapport des sexes à Léopoldville depuis plus de trente ans. Sur le même graphique nous avons indiqué le nombre d'hommes arrivés à Léopoldville ou ayant quitté la capitale, année par année. On observe nettement

la concomitance des mouvements. De 1929 à 1936 en particulier, l'exode des sans-travail a fait remonter l'indice F/H de 27 à 63. Au cours des années 49 à 56, malgré l'afflux énorme d'immigrants, la politique familiale poursuivie par l'Administration a permis de maintenir la proportion entre les sexes à un niveau à peu près constant : légère baisse pendant les 4 premières années, légère augmentation pendant les 4 années suivantes.



26. — Évolution du *sex-ratio* à Léopoldville. La courbe indique le nombre de femmes pour 100 hommes (échelle, à gauche du graphique) ; les rectangles représentent le nombre de travailleurs immigrés ou émigrés annuellement (échelle, à droite).

2. — L'état-civil des citadins.

L'étude du rapport numérique des sexes donne une première idée de la répartition de la population dans les villes centrafricaines. Mais les différents indices de *sex-ratio* demandent à être précisés. La classification des adultes masculins en deux grandes catégories, les hommes vivant seuls et les hommes mariés, donnera une

image plus exacte de la pénurie de femmes dans les centres urbains.

En collationnant les résultats des principales enquêtes démographiques, nous avons essayé de nuancer autant que possible chacune des catégories⁽¹⁾.

Tableau 22. — État civil des hommes.

Villes	Célibataires	Mariés vivant seuls	Divorcés	Veufs	Total des hommes seuls	Unis de fait	Mariés religieusement	Monogames coutumiers	Polygames	Total des hommes mariés
Élisabethville	11,8	2,9	0,7	0,3	15,7	7,3	14	62,2	0,8	84,3
Stanleyville	19,2	3,8	10,8	2,2	36		64			64
Ndola	22,7	14,2	2,7	0,2	39,8		60,2			60,2
Usumbura	20,9	—	3,8	2,3	27		67,2		5,8	73
Livingstone	26,9	18,1	6,6	2,2	53,7		42,9		3,4	46,3
Jadotville	30		0,7	0,2	30,9		68,4		0,7	69,1
Pointe-Noire	35	2	0,7	1	38,7		59,1		2,2	61,3
Matadi	41,2	0,3		1,1	42,6		56,3		1,1	57,4
Léopoldville	44	7	1,8	1	53,8	3,9-	41,1		1,2	46,2
Jinja	44,2	2,4	1,6	1,6	49,8	2,2	10,8	37,2		50,2
Douala	42,5	7,4	3		52,9		47,1			47,1

Il ressort de ce tableau que 30 à 50 % des hommes, en moyenne, vivent seuls dans les principales cités africaines. La masse des célibataires est considérable, 20 à 40 % de l'ensemble des hommes. Il s'agit le plus souvent d'immigrés récents n'ayant pas encore économisé l'argent nécessaire pour une dot. La vie n'est certes pas facile pour les célibataires qui n'ont pas de famille proche et ... serviable, en ville. Ils doivent recourir aux bons offices d'une femme pour la préparation de leurs repas, l'entretien du linge, etc. Par ailleurs, garder le

(1) Sources : Élisabethville (DENIS), Stanleyville (PONS), Ndola (MITCHELL), Usumbura (BAECK) ; Livingstone (Mc CULLOCH), Jadotville (DENIS), Pointe-Noire (Recensement 1954), Matadi (Administration), Léopoldville (A.I.M.O.), Jinja (SOFER), Douala (DIZIAIN).

célibat exige pas mal de courage, au milieu des tentations, de la promiscuité et surtout de l'anonymat qui règnent dans les grandes cités. Aussi n'est-il pas surprenant que le nombre de célibataires réels soit nettement inférieur au nombre de célibataires recensés. A Élisabethville, par exemple, 1500 célibataires, soit le tiers de cette catégorie, ont avoué à nos enquêteurs qu'ils vivaient avec une concubine. Ce nombre doit donc être considéré comme un minimum ; on en voit toute l'importance.

Lorsque les conditions d'existence en ville se révèlent hostiles à la vie familiale, les hommes mariés doivent abandonner leur femme au village pour la durée de leur séjour urbain. C'est habituellement le cas en Afrique du Sud. Dans les Rhodésies la situation s'est améliorée, mais là aussi, comme en Afrique belge ou française, les immigrés, à leur premier séjour, se font rarement accompagner par leur femme.

Les hommes mariés, séparés temporairement de leur femme légitime, ne résistent pas toujours à la tentation de prendre une épouse temporaire. Parmi 888 hommes mariés, vivant à Élisabethville, loin de leur femme, 214, soit un quart, ont reconnu avoir recours à cet expédient, tant et même plus pour les commodités de la vie matérielle que pour les satisfactions sexuelles.

On s'étonnera peut-être que le nombre de veufs soit très réduit. Cela tient, semble-t-il, à certaines structures originales de la société africaine. La coutume, en effet, prévoit le remplacement d'une épouse défunte par une de ses parentes ; elle en fait même souvent une stricte obligation. La famille de la femme ne peut se dispenser de procurer une remplaçante que lorsqu'elle n'a pas de fille à marier ou quand le veuf est trop âgé ou trop misérable.

Parmi les mariages réels, on distingue les unions

sanctionnées par un lien religieux, légal ou coutumier. Dans les villes centrafricaines le pourcentage des mariages religieux est nettement inférieur à celui des baptisés mariables. Le caractère indissoluble de cette forme d'union est bien compris des catholiques qui ne s'y engagent pas à la légère. En fait, assez souvent le sacrement ne vient sanctionner le mariage coutumier ou l'union de fait que lorsque les conjoints estiment leur union stable et féconde.

Les mariages protestants, assez peu nombreux, présentent en général les mêmes caractères, même si l'indissolubilité n'est pas toujours aussi stricte. Quant aux mariages entre musulmans, ils se rapprochent davantage des unions coutumières. Bien que sanctionnés religieusement, ils autorisent la polygamie et le divorce dans certaines circonstances.

Les mariages purement civils constituent une exception rarissime en Afrique centrale, non seulement parce qu'ils comportent plus d'inconvénients que d'avantages, mais aussi parce qu'ils ne répondent en aucune manière à la mentalité autochtone. Un acte aussi capital que le mariage, acte qui engage, avec les conjoints, toute la lignée, exige des rites et des cérémonies coutumières pour appeler la protection des puissances tutélaires sur le nouveau foyer.

Malgré le laïcisme que certains s'efforcent de répandre en Afrique française, le mariage civil n'est pas entré dans les mœurs. Il est plutôt considéré par les autochtones comme un concubinage autorisé par la loi et, de ce fait, donnant droit aux allocations ... Au Congo belge, cette forme d'union est à peu près inexistante. Sur 2.560 hommes interrogés dans le centre extra-coutumier urbain d'Élisabethville, nos enquêteurs ont repéré à peine une vingtaine de mariages civils, presque toujours d'étrangers.

Les mariages coutumiers restent, et de beaucoup, les plus nombreux ; ils représentent en moyenne 70 à 80 % des unions. Bien que les coutumes varient d'une ethnie à une autre, on retrouve dans tous ces mariages quelques éléments communs. L'aspect juridique, concrétisé par un acte ou une cérémonie symbolique, s'accompagne d'un aspect économique, matérialisé par la dot, et d'un aspect social établissant des liens particuliers non seulement entre les époux mais entre les deux lignées.

Si la polygamie subsiste dans les milieux musulmans, la polygamie coutumière est en nette régression dans les villes centrafricaines. C'est que, dans les campagnes, la polygamie représente un mode d'investissement en moyens de production. En ville, par contre, où les femmes sont rarement productrices, elle constitue une lourde charge.

Les polygames que l'on rencontre aujourd'hui dans les centres urbains appartiennent à deux catégories. D'une part, les polygames traditionnels, assez âgés, et dont le nombre décroît régulièrement (1 % des hommes au Congo belge). D'autre part, une nouvelle classe de bigames clandestins. Certains citadins aisés se paient le luxe d'une seconde épouse. Parfois, ils l'installent au foyer, mais, pour l'Administration, la déclarent comme locataire, alors qu'une dot a été payée pour elle et le mariage conclu coutumièrement. Dans d'autres cas, outre sa femme légitime, le mari entretient une concubine installée dans une autre habitation, maîtresse plutôt que véritable épouse.

Quant à la population féminine des centres urbains, 80 à 85 % des femmes d'âge nubile sont mariées. Ce que nous avons dit des types de mariage à propos des hommes, s'applique à elles de la même manière.

La situation des femmes seules mérite de retenir

d'avantage l'attention. L'existence de femmes seules, en Afrique centrale, est un fait sociologique typiquement urbain. Ce phénomène découle directement du mode de développement des villes, par immigration, du déséquilibre des sexes qui en est résulté et de l'ébranlement des structures sociales traditionnelles provoqué par le fait urbain.

Parmi les femmes seules, on rencontre des veuves trop âgées pour se remarier. Les unes sont soutenues par leurs enfants ou petits-enfants installés en ville, les autres subsistent grâce à quelques revenus (location de chambres, petit commerce). Sans famille ou sans ressources, elles seraient obligées de retourner au village. Celles qui s'y refusent, cultivent un lopin de terre dans la banlieue urbaine. Aux abords d'Élisabethville, on en trouve dans les quartiers ruraux extra-coutumiers de la Karavia, Kilobelobe, Luano, Kiswishi. A Jadotville, elles vivent dans les annexes semi-rurales de Kaponona, Katuba, Buluo, etc.

Les veuves mises à part, quelle est la proportion des femmes seules parmi la population féminine des villes centrafricaines ? La confrontation d'enquêtes et de documents valables permet d'avancer les pourcentages suivants :

Matadi	12 %	Pointe-Noire	16,6 %
Léopoldville	14,1 %	Douala	17,5 %
Élisabethville	14,3 %	Jadotville	19,6 %
Jinja	15,4 %	Usumbura	21,- % ⁽¹⁾

Ainsi, malgré la grave pénurie de femmes dont souffrent les centres urbains, il se trouve encore 15 à 20 % d'entre elles à vivre seules, alors qu'elles sont théoriquement mariables.

⁽¹⁾ Le chiffre d'Usumbura est légèrement forcé, car il comprend également les veuves ; le pourcentage réel doit être de l'ordre de 18.

Comment expliquer cet état de choses ? Les femmes seules appartiennent à deux catégories : les divorcées et les célibataires. Si le divorce ou plus précisément la répudiation de l'épouse dans certains cas, était admis en milieu coutumier, il restait soumis à des règles précises qui en atténuait, jusqu'à un certain point, les effets pernicieux. En ville, il n'en va plus de même. La femme aussi bien que l'homme, demande et obtient des tribunaux indigènes la rupture du lien conjugal pour les motifs les plus divers : incompatibilité d'humeur, manque d'égards, manque de « générosité » de la part du mari, etc.

Le motif profond tient au changement radical opéré dans le mode de vie des femmes africaines en milieu urbain. Fini le temps où le travail de la terre et les corvées multiples du ménage tenaient l'épouse occupée du matin au soir. Au lieu de cultiver un champ, il lui suffit d'acheter le manioc au marché. La fontaine au coin de la rue ou même le robinet à domicile lui ont supprimé la corvée d'eau. Plus question d'aller faire provision de bois en forêt ; des marchands avisés apportent en ville les fagots et les sacs de charbon de bois. La citadine constate avec plaisir qu'elle dispose de loisirs.

Hélas, des loisirs à l'oisiveté il n'y a qu'un pas, fort allégrement franchi. Les leçons de sagesse lentement inculquées au village sont vite oubliées dans la promiscuité complice des villes anonymes. Au marché, au bar, dans la rue, dans la cour même de la maison, la tentation se présente sous mille visages.

La pénurie de femmes faussant l'équilibre de l'offre et de la demande, les citadines naïves ou peu farouches se voient solliciter de pressante façon. Quand elles en viennent à mettre en balance ce qu'elles ont et ce qu'on leur promet, le mariage est bien près de la rupture. Une fois libres, ces femmes hésitent à se charger de nouveaux liens ; elles préfèrent vivre tantôt avec un homme, tantôt avec un autre, au plus offrant.

Cette liberté de mœurs exerce une influence démoralisante sur la jeunesse. Au point que certaines jeunes filles, éprises de fausse liberté, fuient les engagements du mariage pour s'abandonner aux plaisirs faciles des unions passagères. Célibataires, elles ne le restent que légalement.

Au Congo belge, les rapports administratifs font mention de ces personnes en utilisant l'euphémisme significatif de « femmes vivant théoriquement seules ». Sauf quelques exceptions, ce ne sont pas des prostituées au sens habituel du terme. Leur état pourrait se définir plus exactement une sorte de polyandrie successive, parfois même simultanée. C'est un des fruits amers du bouleversement tragique opéré dans la société africaine par l'urbanisation.

La meilleure étude des formes aberrantes de vie matrimoniale est certainement celle de SOUTHALL et GUTKIND, entreprise à Kampala [385]. En dehors du mariage, ces auteurs distinguent trois catégories de relations irrégulières. Il y a d'abord les prostituées, qui n'accordent leurs faveurs que contre espèces sonnantes et trébuchantes, selon un « tarif » établi.

Viennent ensuite les amies de passage (*mukwano-mukwano*). En échange de quelques services, tels que la préparation des repas et l'entretien de la chambre outre ceux que l'on devine, elles attendent de leur compagnon quelques cadeaux : toilettes, parures, soirées au bar ou au cinéma. Après quelques jours ou quelques semaines de vie commune, on se sépare bons amis et chacun va son chemin.

La troisième catégorie est celle des unions libres. Vivant en concubinage pendant plusieurs mois ou plusieurs années, les partenaires refusent de régulariser l'état de fait, soit qu'ils ne le peuvent, soit qu'ils ne le veuillent, pour des raisons plus ou moins avouables.

La concubinage et la prostitution témoignent du désarroi des esprits et de l'ébranlement des structures sociales coutumières. Aussi n'est-il pas étonnant que les divers groupes ethniques réagissent différemment. A Élisabethville, par exemple, les Luba du Kasai semblent avoir le plus violemment reçu l'impact de la situation coloniale, pour le meilleur et pour le pire. Alors que les Kasai représentent 26 % de la population, 43 % des femmes libres sont des leurs. Il en va de même pour les Bemba : 4,2 % de l'ensemble et 8,6 % des femmes en situation irrégulière. A Kampala, d'après SOUTHALL, la presque totalité des prostituées sont des Haya de Bukoba.

Si, à l'intérieur d'une ville, on observe des différences de comportement selon les ethnies, le problème des femmes libres se pose dans toutes les villes centrafricaines. Le pourcentage de l'élément féminin inadapté est à peu près le même partout, 15 à 20 % avons-nous constaté, à moins d'une intervention directe des autorités. A Livingstone, d'après McCULLOCH, il n'y aurait que 2,6 % de célibataires et divorcées. Selon MITCHELL, Ndola n'en compterait que 3,9 %

Dans ces villes rhodésiennes, la propriété privée n'existe pas. Les logements des *compounds* appartiennent aux employeurs, ceux des *locations* aux municipalités. Les femmes en situation irrégulière n'y sont pas admises et les autorités exercent un contrôle sévère. C'est ainsi que des fonctionnaires du Barotseland viennent périodiquement à Livingstone pour ramasser les femmes vivant en ville sans autorisation et pour les ramener *manu militari* dans les villages [354, p. 19].

Dans les villes sud-africaines, une vie familiale régulière n'est presque pas possible. A Johannesburg, 34,7 % des femmes sont des célibataires et des divorcées. On imagine sans peine leur genre d'activité, en présence d'une foule dix fois plus nombreuse d'hommes déracinés.

Si nous nous sommes attardé à décrire la situation des femmes libres, c'est qu'elle est caractéristique des agglomérations africaines. Il s'agit d'un stade transitoire, d'une crise de croissance affectant une société nouvelle en formation.

3. — La structure des âges.

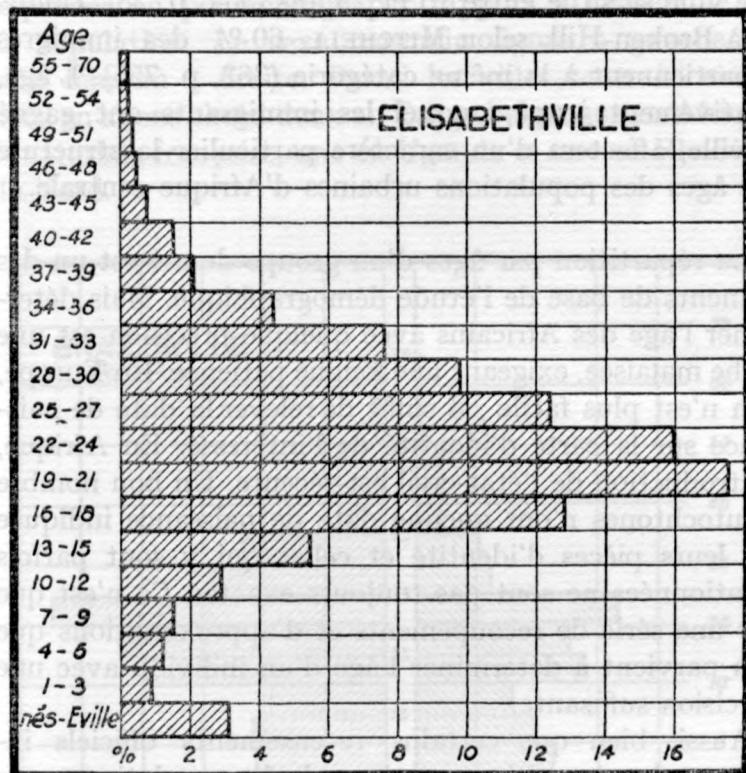
Le développement des villes centrafricaines est en rapport direct avec l'appel de main-d'œuvre provoqué par l'essor de l'industrie, des transports et du commerce. Or, dans ces activités économiques nouvelles, si les Européens fournissent les cadres et les techniciens nécessaires, les Africains, peu ou pas qualifiés, ne peuvent qu'apporter la vigueur de leurs bras. Le rôle de la main-d'œuvre africaine sera avant tout, ainsi que le note J. C. MITCHELL, d'accomplir les travaux qui requièrent des hommes physiquement forts et énergiques [357, p. 3].

Les classes d'âge les mieux représentées dans la population urbaine seront donc celles qui correspondent aux travailleurs dans toute la force de l'âge. La préférence accordée par les employeurs aux hommes jeunes et vigoureux se trouve assez facilement satisfaite, car ce sont précisément les jeunes hommes qui se laissent le plus aisément tenter par le caractère aventureux de l'émigration vers les villes.

Dans le centre extra-coutumier urbain d'Elisabethville, nous avons essayé d'établir, pour 2.560 hommes adultes, à quel âge ils étaient arrivés en ville [206, p. 168]. Un graphique reproduit les résultats de cette enquête (*Fig. 27*). On constate qu'un tiers des citadins actuels avait de 19 à 24 ans et que plus des deux tiers (68,4 %) étaient âgés de 16 à 30 ans.

Pour tenir compte uniquement de ceux qui sont venus à Elisabethville de leur propre initiative, il conviendrait

d'éliminer ceux qui sont nés en ville ou y ont été amenés en bas âge par leurs parents, soit les moins de 13 ans. Dans ces conditions, la catégorie des 16 à 30 ans représenterait plus des trois-quarts (76 %) des immigrés.



27. — Population masculine adulte du C.E.C. d'Elisabethville. Répartition selon l'âge lors de l'arrivée en ville.

L'enquête de M. SORET à Brazzaville fournit des résultats absolument semblables [156, p. 26]. Afin que nos chiffres soient comparables aux siens, nous considérons les immigrés arrivés en ville entre 13 et 27 ans. Pour cette catégorie, les pourcentages s'établissent comme suit : Elisabethville 64,1, Brazzaville Ba Congo 64,8, Brazzaville Poto-Poto 62,7.

A Stanleyville, d'après V. G. PONS, parmi les immi-

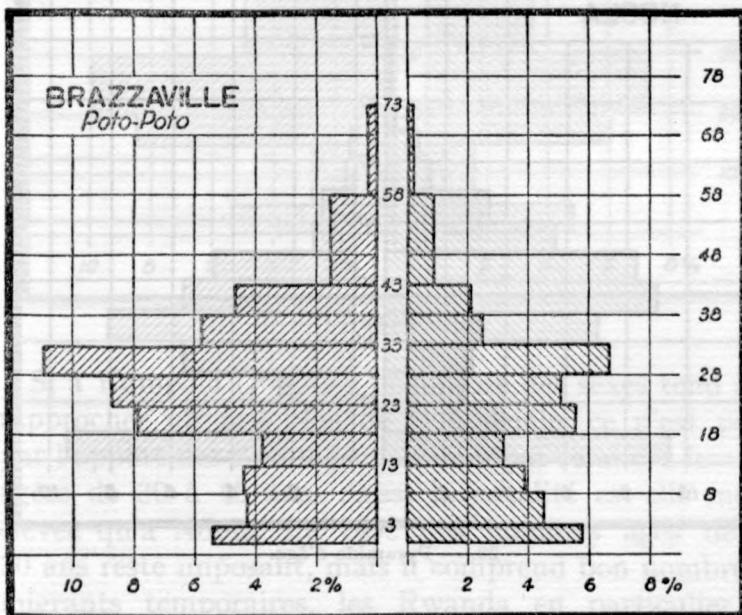
grants des douze mois ayant précédé l'enquête les hommes âgés de 16 à 35 ans représentaient 68,9 % de l'ensemble [272, p. 287]. Pour 66,1 % des hommes interrogés à Livingstone par McCULLOCH, le premier contact avec une ville se situe entre 15 et 25 ans [354, p. 28]. Tandis qu'à Broken-Hill, selon MITCHELL, 60 % des immigrés appartiennent à la même catégorie (362, p. 755). L'âge, relativement jeune, auquel les immigrants ont gagné la ville, affectera d'un caractère particulier la structure des âges des populations urbaines d'Afrique centrale.

La répartition par âges d'un groupe donné est un des éléments de base de l'étude démographique. Mais déterminer l'âge des Africains avec quelque précision est une tâche malaisée, exigeant une longue patience. En Europe, rien n'est plus facile ; il suffit de relever la date de naissance sur la carte d'identité de l'intéressé. En Afrique, l'introduction de l'état-civil est récente. Un bon nombre d'autochtones n'ont aucune date de naissance indiquée sur leurs pièces d'identité et celles qui y sont parfois mentionnées ne sont pas toujours exactes. Ce n'est que par une série de recoupements et d'approximations que l'on parvient à déterminer l'âge d'un individu avec une précision suffisante.

Aussi, bien que certains recensements officiels indiquent la répartition par âges de la population, nous préférons utiliser les résultats d'enquêtes faites par des spécialistes de la démographie urbaine. La marge possible d'erreur dans des enquêtes par sondage nous paraît largement compensée par le soin, la patience et souvent la compétence des enquêteurs. On peut difficilement exiger pareilles qualités du personnel appliqué aux dénombrements officiels.

A l'aide des données numériques rassemblées par des chercheurs qualifiés, nous avons dressé une série de

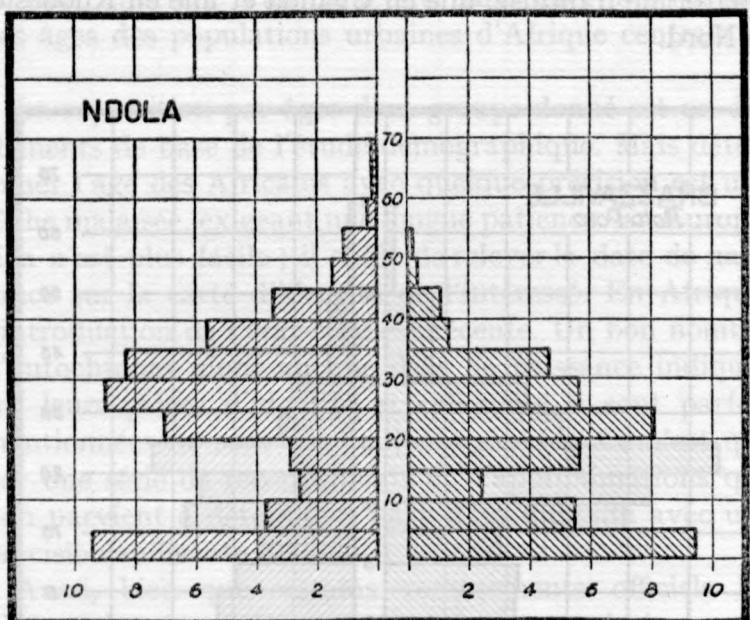
pyramides des âges. Pour que ces figures soient comparables, nous les avons toutes établies de la même façon. En ordonnée, les âges sont répartis par tranches de 5 ans ; en abscisse, l'importance de chaque tranche est exprimée en pourcentage par rapport à l'ensemble de la population. Le sexe masculin figure à gauche, le sexe féminin à droite. Parmi les villes centrafricaines, nous en avons choisi deux au Congo belge, une en Afrique équatoriale française, une en Uganda et une en Rhodésie du Nord.



28. — Pyramide d'âge.

La répartition des âges au Village Poto-Poto, à Brazzaville, a été établie par M. SORET, en 1951 [156, p. 40]. La capitale aéienne venait, à ce moment, d'atteindre son apogée. Des masses considérables de ruraux avaient afflué en ville des quatre coins de la Fédération, envahissant l'agglomération disparate de Poto-Poto. La pyra-

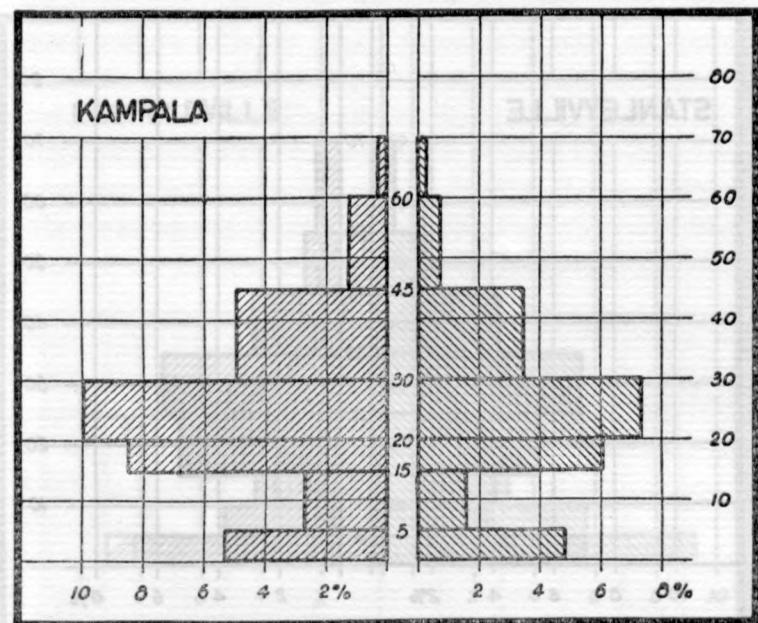
mide des âges (*Fig. 28*) donne une image suggestive de cette population d'immigrés récents. La population masculine est largement prédominante. Les hommes âgés de 18 à 33 ans forment près de la moitié (46,6 %) de l'élément masculin. Le déséquilibre des sexes, de même que l'installation récente des immigrants en ville, expliquent la proportion anormalement réduite des classes jeunes.



29. — Pyramide d'âge.

A Ndola, (*Fig. 29*) le déséquilibre des sexes est encore très marqué dans les classes adultes, surtout pour les plus de 25 ans [358, p. 4]. Mais la pyramide laisse prévoir une amélioration par l'arrivée de forts contingents de jeunes femmes. L'élément féminin, en effet, prédomine dans les catégories de 20 à 25 ans et surtout de 15 à 20 ans. La présence de ces jeunes femmes se traduit par un élargissement spectaculaire de la base de la pyramide.

La tranche d'âge comprise entre 0 et 5 ans l'emporte nettement sur toutes les autres.

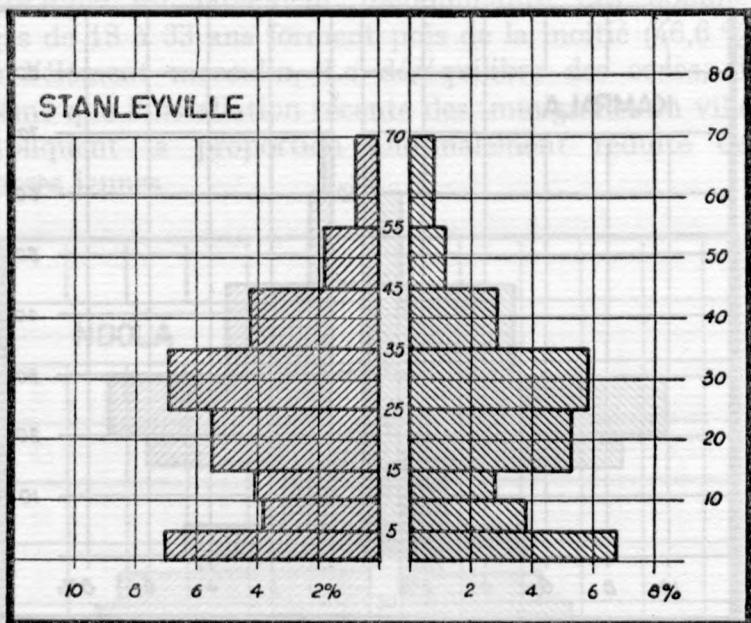


30. — Pyramide d'âge.

Si à Kampala (*Fig. 30*) l'équilibre des sexes tend à se rapprocher un peu plus de la normale, ce n'est point par l'apport des classes jeunes, mais par celui des femmes âgées de 30 à 45 ans. Aussi la natalité est-elle moins élevée qu'à Ndola. Le bloc des hommes âgés de 15-30 ans reste imposant, mais il comprend bon nombre de migrants temporaires, les Rwanda en particulier, et cela explique également pourquoi les classes jeunes sont assez peu fournies [385].

Stanleyville présente une image un peu différente (Fig. 31). La population paraît ici notablement plus âgée que dans les autres villes. Les catégories d'âge fécond sont mieux équilibrées (entre 15 et 35 ans). Aussi, non seulement la natalité paraît bonne, mais les classes

de 5 à 15 ans sont mieux fournies que dans les villes précédentes [272, p. 284].

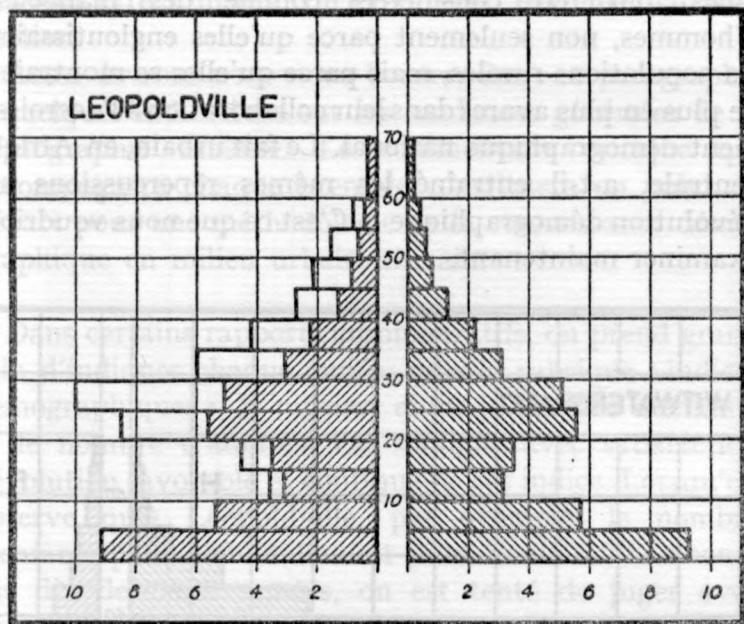


31. — Pyramide d'âge.

La pyramide des âges à Léopoldville peut paraître surprenante (*Fig. 32*). Alors que la population est aussi jeune que celle de Brazzaville et que le déséquilibre des sexes y est encore plus marqué, les classes jeunes sont imposantes, non seulement chez les tout jeunes enfants, mais aussi chez ceux de 5 à 15 ans. La raison paraît en tenir aux encouragements de toute nature dispensés par les autorités belges en vue de promouvoir la natalité : services médicaux, allocations familiales, politique du logement, écoles, etc.

Si on défalque les hommes en surnombre (laissés en blanc sur le graphique), la pyramide prend une allure stupéfiante ; elle donne l'image d'une population jeune et prolifique que l'on peut s'attendre à voir doubler,

par le seul jeu des naissances, en l'espace d'une génération [276].



32. — Pyramide d'âge.

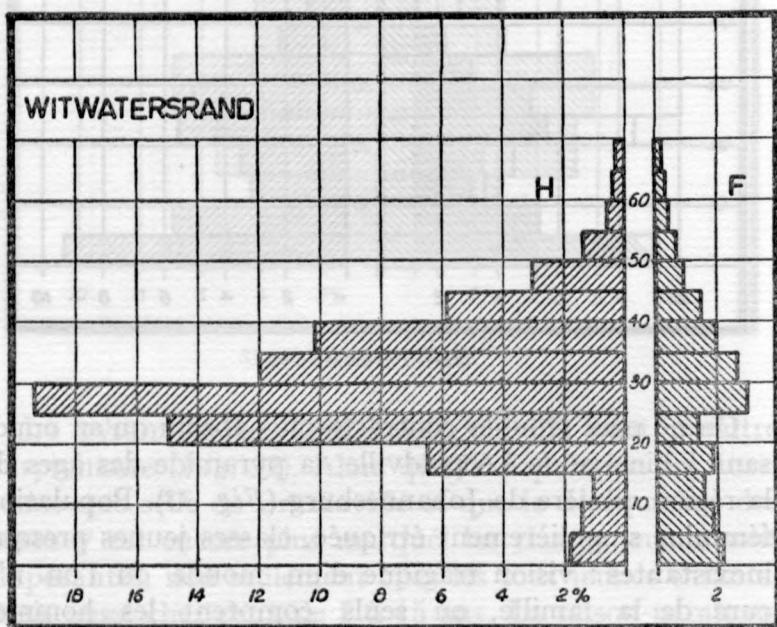
On ne peut trouver contraste plus absolu qu'en opposant à l'image de Léopoldville, la pyramide des âges de la région minière de Johannesburg (*Fig. 33*). Population féminine singulièrement étriquée, classes jeunes presque inexistantes : vision tragique d'un monde où l'on n'a cure de la famille, où seuls comptent les hommes comme facteur de production (¹).

4. — L'enfant et la famille.

Le mouvement d'urbanisation, tel qu'il s'est développé en Europe aux XIX^e et XX^e siècles, a provoqué dans

(¹) *Report on the Sixth Census of the Population of the Union of South-Africa 1936*, vol. IX, Natives, 1942.

tous les pays une baisse de la natalité proportionnée, en général, à l'ampleur du phénomène migratoire. Les villes ont été considérées comme des mangeuses d'hommes, non seulement parce qu'elles engloutissaient les populations rurales, mais parce qu'elles se montraient de plus en plus avares dans leur collaboration à l'accroissement démographique national. Le fait urbain, en Afrique centrale, a-t-il entraîné les mêmes répercussions sur l'évolution démographique ? C'est ce que nous voudrions examiner maintenant.



33. — Pyramide d'âge.

Nous avons souligné les difficultés inhérentes à toute enquête démographique en milieu africain. Si la description de l'état des populations urbaines ne se heurte pas à des obstacles insurmontables, l'étude des variations internes de ces populations est souvent laborieuse. Pour pas mal de villes, en effet, on manque des données

de base les plus élémentaires : nombre des naissances, des décès, etc. Lorsque ces données existent, elles ne peuvent être utilisées qu'avec une extrême circonspection.

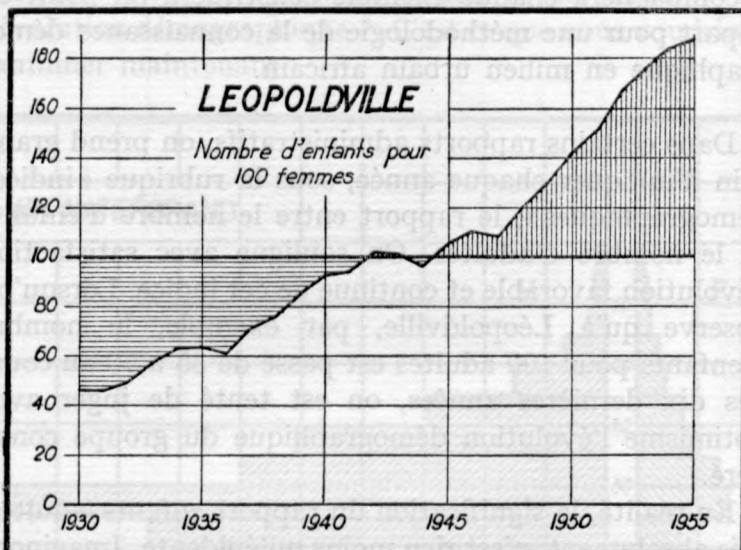
Aussi devrons-nous nous borner, dans ce paragraphe, à quelques indications sur les tendances générales de la démographie urbaine. Le commentaire critique qui accompagnera chaque exemple constituera un point de départ pour une méthodologie de la connaissance démographique en milieu urbain africain.

Dans certains rapports administratifs, on prend grand soin d'indiquer chaque année, sous la rubrique « indices démographiques », le rapport entre le nombre d'enfants et le nombre d'adultes. On souligne avec satisfaction l'évolution favorable et continue de cet indice. Lorsqu'on observe qu'à Léopoldville, par exemple, le nombre d'enfants pour 100 adultes est passé de 35 à 70 au cours des dix dernières années, on est tenté de juger avec optimisme l'évolution démographique du groupe considéré.

En réalité, la signification du rapport enfants/adultes, pris absolument, n'est rien moins qu'évidente. Imaginons l'exemple d'une population composée de 80 hommes, de 20 femmes et de 40 enfants ; quelques années plus tard, cette population compte 60 hommes, 40 femmes et 60 enfants. L'indice E./A. est passé de 40 à 60 %, alors que cette population, bien que mieux équilibrée, est sans doute en nette régression démographique. Dans le premier cas, en effet, chaque femme avait 2 enfants ; dans le second, elle n'en a plus que 1,5.

Afin d'éliminer l'influence des variations du *sex-ratio*, on peut adopter comme premier élément d'appréciation de la vitalité démographique, le rapport enfants/femmes adultes. L'étude de ce rapport et de son évolution à travers le temps mène à des conclusions plus signifi-

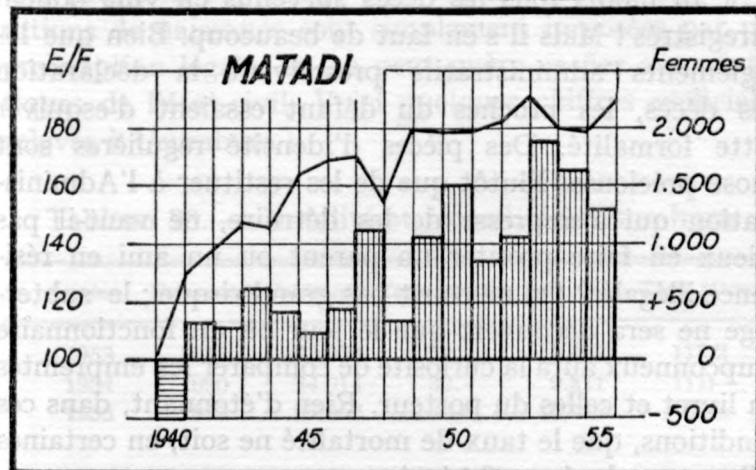
catives. L'indice E./F. à Léopoldville est passé de 43 à 188 % en un quart de siècle (*Fig. 34*). En d'autres termes, alors qu'il n'y avait même pas un enfant pour deux femmes en 1930, on comptait, en moyenne, près de deux enfants par femme, 25 ans plus tard. Il n'est pas douteux, dans ce cas, que la situation démographique de la capitale congolaise n'ait évolué favorablement.



34. — Évolution du nombre d'enfants pour 100 femmes adultes à Léopoldville

Le graphique d'évolution de l'indice E./F. dans certaines villes accuse parfois de brusques fléchissements. Ces variations s'expliquent assez facilement. Il est évident qu'une femme installée en ville depuis quelques années comptera, normalement, plus d'enfants qu'une jeune épouse récemment amenée du village. Nous avons figuré sur un même graphique l'évolution de l'indice E./F. à Matadi et l'immigration féminine annuelle au cours des 15 dernières années (*Fig. 35*). Le parallélisme est assez net : à chaque augmentation marquée du contingent des immigrées, correspond un

fléchissement plus ou moins accentué de l'indice (voir, en particulier, les années 43, 47, 53). Inutile de rappeler que la valeur de cet indice dépend de l'exactitude des recensements ou comptage administratifs.



35. — Évolution du nombre d'enfants pour 100 femmes (courbe suivant l'échelle de gauche) mise en rapport avec l'immigration féminine annuelle à Matadi (rectangles et échelle de droite).

La connaissance de l'état présent d'une population n'est pas sans intérêt. Mais ce qui préoccupe les chercheurs, autant que les autorités, c'est de prévoir l'évolution de cette population. A cette fin, les spécialistes ont mis au point des formules de calcul et des taux démographiques qui sont aujourd'hui d'usage courant dans les pays occidentaux. Certains documents officiels font état de taux semblables concernant des populations centrafricaines. Peut-on leur accorder quelque créance ?

Le taux brut d'accroissement, obtenu par différence entre le taux de natalité et le taux de mortalité, ne mérite aucun crédit, non seulement lorsqu'il porte sur l'ensemble d'un pays, mais sur une ville particulière. On sait que le taux de mortalité exprime le nombre annuel de décès pour mille habitants. Mais les villes africaines étant en

pleine expansion comptent peu de vieillards et donc peu de décès. De plus, il arrive encore assez fréquemment que des citadins, trop âgés pour travailler, retournent passer leurs vieux jours au village et y mourir en paix.

Si au moins tous les décès survenus en ville étaient enregistrés ! Mais il s'en faut de beaucoup. Bien que les règlements administratifs prescrivent la déclaration des décès, les proches du défunt essaient d'esquiver cette formalité. Des pièces d'identité régulières sont chose précieuse. Plutôt que de les restituer à l'Administration qui s'empresse de les détruire, ne vaut-il pas mieux en faire profiter un parent ou un ami en résidence illégale ? On ne court pas grand risque ; le subterfuge ne sera découvert que le jour où un fonctionnaire soupçonneux aura la curiosité de comparer les empreintes du livret et celles du porteur. Rien d'étonnant, dans ces conditions, que le taux de mortalité ne soit, en certaines villes, que de 4 ou 6 °/oo !

Le taux de natalité s'obtient en rapportant le nombre de naissances vivantes au nombre des habitants ramené à mille. Mais, de même que pour l'indice enfants-adultes, ce taux est souvent faussé, dans les villes centrafricaines, à cause du déséquilibre entre les sexes. Aussi semble-t-il préférable de calculer le taux de fécondité.

Le taux spécifique de fécondité exprime le nombre annuel de naissances vivantes pour mille femmes en âge de procréer. En Afrique, on se contente, en général, d'un taux un peu moins précis, rapportant le nombre de naissances au nombre des femmes adultes. Le nombre de femmes ménopausées étant encore, dans les villes, assez réduit, le taux de fécondité ainsi obtenu n'est que légèrement sous-estimé par rapport au taux spécifique.

Pour calculer les taux de natalité et de fécondité, il faut donc connaître, dans le premier cas, le nombre d'habitants et le nombre exact de naissances durant

l'année ; dans le second, le nombre de femmes adultes et celui des naissances.

Dans un certain nombre de villes, le nombre d'habitants et le nombre de femmes adultes sont connus avec une précision suffisante. Par contre, lorsque les déclarations de naissance sont simplement imposées par une prescription légale, on ne peut guère se fier aux statistiques de l'état-civil. Voici quelques chiffres « officiels » relevés à Usumbura :

Tableau 23. — Natalité et fécondité à Usumbura.

Années	Naissances	Habitants	Taux natalité Fem. ad.	Taux fécondité
1953	1018	23.957	34,-	8.992 113,2
1954	1090	34.014	32,-	9.811 111,-
1955	955	37.653	25,4	10.517 90,8

A s'en tenir aux chiffres, il faudrait conclure à un effondrement catastrophique de la natalité : une baisse de plus de 30 % en trois ans. Il n'en est rien, fort heureusement. La diminution des naissances traduit non un phénomène démographique, mais un relâchement des « vertus civiques » chez les habitants ou un contrôle moins strict de la part de l'Administration.

Dans les villes du Congo belge, où la législation est identique sur ce point à celle du Ruanda-Urundi, le nombre de naissances déclarées est très proche du nombre réel de naissances ... depuis la parution du décret régissant l'octroi des allocations familiales. Désormais la déclaration d'un nouveau-né à l'état-civil n'est plus une simple corvée administrative ; cette formalité a des conséquences directes sur le salaire du père et aucun travailleur ne se garderait de l'omettre. A titre d'indication, voici les taux établis pour les principales villes congolaises, en 1955, sur la base de documents officiels :

Tableau 24. — Natalité et fécondité dans les villes congolaises.

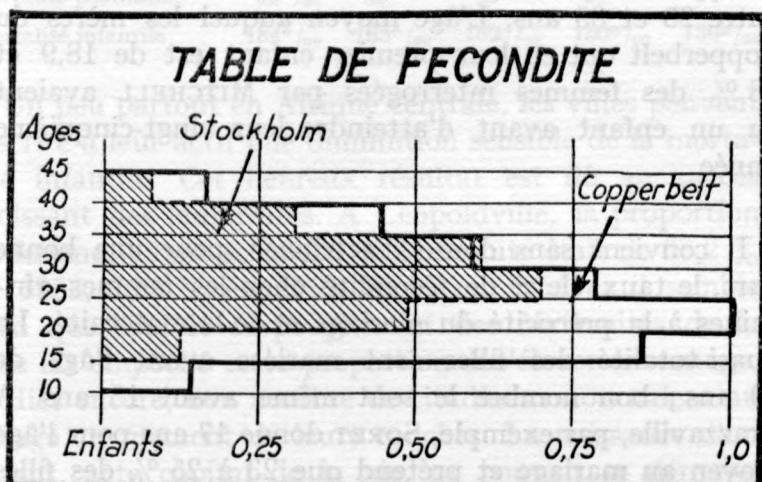
Villes	Taux de natalité	Taux de fécondité
Coquilhatville	32,9 °/oo	108,- °/oo
Matadi	37,6	164,4
Luluabourg	38,7	162,-
Élisabethville	44,3	173,-
Léopoldville	43,5	198,5
Jadotville	49,-	210,-
Bukavu	55,6	226,-

A première vue, la situation démographique en milieu urbain congolais paraît excellente. Quelques éléments de comparaison avec les pays occidentaux renforcent cette impression. Le taux de natalité, par exemple, était en 1956 de 28,1 au Canada, de 21,2 en Hollande, de 16,8 en Belgique et de 14,8 en Suède.

Toutefois, pour apprécier objectivement les taux congolais, il convient d'avoir présente à l'esprit la structure par âges de ces populations urbaines. Les villes se sont développées par un apport massif et récent d'immigrés jeunes et dynamiques. Lorsqu'une population est constituée par sélection, on peut s'attendre à y observer des taux démographiques extraordinaires. Pour l'ensemble des camps de l'Union minière du Haut-Katanga (78.000 personnes), le taux de natalité était, en 1955, de 72,9 °/oo et le taux de fécondité de 330 °/oo. Bien plus, chez les femmes du Ruanda-Urundi vivant dans ces camps, le taux de fécondité s'élevait à 448 °/oo ! La raison de cette différence tenait à l'âge des Ruandaises, jeunes épouses récemment immigrées.

Cependant l'origine ethnique exerce parfois une profonde influence sur la natalité. A Coquilhatville, par exemple, le taux de fécondité n'est que de 108 °/oo alors qu'il dépasse 160 dans toutes les autres villes. C'est que la population est composée de Mongo dans la proportion

de 60 %. Or de nombreuses études ont signalé le grave phénomène de dénatalité sévissant dans ce groupe ethnique. On en trouve la confirmation à Coquilhatville où les conditions d'hygiène et de ravitaillement sont pourtant plus favorables qu'en brousse. Les autres ethnies, malgré leur fécondité plus grande, n'arrivent pas à compenser le déficit Mongo [205, p. 140].



36. — Nombre moyen d'enfants attendus aux différents âges, suivant les taux spécifiques de fécondité à Stockholm (1938) et à Luanshya et Ndola (1951).

En dehors du Congo belge, les documents officiels étant, en général, muets sur la natalité en milieu urbain africain, il faut se contenter de quelques indications glanées dans les publications des enquêteurs privés. Une remarquable contribution à l'étude de la fertilité a été apportée par MITCHELL pour deux centres du Copperbelt : Luanshya et Ndola [359]. A partir des données fournies par cet auteur, nous avons dressé une table de fécondité (*Fig. 36*). La comparaison avec une table similaire établie pour Stockholm en 1938, fait ressortir les caractéristiques de la situation africaine [29, p. 39].

Ce graphique permet de déterminer le nombre moyen d'enfants attendus aux différents âges, pour autant que la fécondité spécifique actuelle demeure stable. Au cours d'une vie, les femmes de Stockholm mettront au monde, en moyenne, 2,3 enfants ; celles du Copperbelt en auront 4,36, soit près du double. On observe en outre que l'âge le plus fertile se situe, au Copperbelt, entre 15 et 25 ans, alors qu'à Stockholm il apparaît entre 25 et 35 ans. L'âge moyen auquel les mères du Copperbelt ont eu leur premier enfant est de 18,9 et 93 % des femmes interrogées par MITCHELL avaient eu un enfant avant d'atteindre leur vingt-cinquième année.

Il convient sans doute d'attribuer, pour une bonne part, le taux élevé de fécondité chez les femmes africaines à la précocité du mariage et de la maternité. La quasi-totalité des filles sont mariées avant l'âge de 20 ans ; bon nombre le sont même avant 15 ans. A Brazzaville, par exemple, SORET donne 17 ans pour l'âge moyen au mariage et prétend que 23 à 25 % des filles sont mariées avant l'âge de 15 ans [156, p.102].

Il serait téméraire de se livrer à des pronostics sur l'avenir des populations urbaines en se fondant uniquement sur l'étude de la fécondité. La mortalité infantile éclaircit rapidement les rangs des jeunes générations. Dans les pays économiquement sous-développés, il n'est pas rare d'enregistrer 20 à 30 % de décès au cours de la première année. Mais dans les villes, la lutte entreprise pour réduire la mortalité infantile donne des résultats encourageants. En cinq ans, celle-ci est tombée de 184 à 130 °/oo à Léopoldville, comme le montre le tableau suivant :

Tableau 25. — Mortalité infantile à Léopoldville.

Catégories	1951	1952	1953	1954	1955
Nés vivants	7.686	9.028	10.361	11.331	12.560
Morts-nés	12° /oo	27° /oo	25° /oo	25° /oo	31° /oo
Mortalité périnatale (¹)	106° /oo	99	106	97	78
Mortalité néonatale	26° /oo	18	18	17	18
Mortalité postnatale	52° /oo	48	38	36	34
Mortalité infantile	184° /oo	165° /oo	162° /oo	150° /oo	130° /oo

Un peu partout en Afrique centrale, les villes peuvent inscrire à leur actif une diminution sensible de la mortalité infantile. Cet heureux résultat est dû au succès croissant des Maternités. A Léopoldville, la proportion de femmes ayant accouché en Maternité était de 68,2 % en 1952, 73,3 % en 1953, 85 % en 1954 et il semble bien que seul le surpeuplement des Maternités de la ville ait empêché cette proportion de s'élever davantage.

Hier encore, bon nombre de citadines retournaient au village au moment de leurs couches. La naissance d'un enfant, acte capital de la vie, ne pouvait se dérouler heureusement qu'au sein du clan, dans le respect des traditions ancestrales. Aujourd'hui les futures mères accordent toute leur confiance au prestige de la médecine blanche. On peut voir dans cette évolution un indice non équivoque de détribalisation.

Cette confiance des femmes africaines est d'ailleurs bien placée. Dans les camps de l'Union Minière du Haut-Katanga, où tous les accouchements se font en Maternité et où des soins vigilants entourent les mères avant et après leur délivrance, les résultats sont convaincants. Alors que la mortalité infantile était de 360 ° /oo en 1930, elle était tombée à 112 ° /oo en 1945, à 76 ° /oo en 1950 et

(¹) Périnatale = 0 à 8 jours ; néonatale = 8 jours à 1 mois ; postnatale = 1 à 12 mois.

descendait jusqu'à 58 % en 1955, soit à un taux comparable à celui des pays les plus évolués d'Europe (Belgique : 48 %).

Les institutions médico-sociales, l'hygiène générale, le régime alimentaire, l'éducation, d'autres avantages encore que procure la ville, interviennent pour une bonne part dans le bilan positif de l'évolution démographique africaine. Et cependant dans tous les pays du monde transformés par l'industrialisation et la concentration urbaine, on a observé une chute de plus en plus sensible de la natalité dans les villes, par opposition aux zones rurales. L'Afrique centrale échapperait-elle à cette règle ?

De prime abord, on en aurait l'impression. Le recensement général de la Rhodésie du Nord (1950) indique, pour les femmes vivant en milieu urbain, un taux de fécondité de 36 % plus élevé que pour celles qui sont demeurées en milieu rural. Mais il convient de rappeler que l'âge moyen des femmes est nettement plus jeune en ville qu'en brousse. Pour que la comparaison fût valable, il faudrait mettre en parallèle les taux spécifiques de fécondité par âge de deux groupes de femmes appartenant à la même ethnie et vivant l'un en ville, l'autre en brousse. A notre connaissance, aucune étude de ce genre n'a encore été entreprise.

MITCHELL a essayé de déterminer si la durée de séjour en ville avait une incidence sur la fécondité ou la stérilité des femmes africaines. Les résultats de son enquête ne révèlent aucune tendance significative ni dans un sens, ni dans l'autre [359, p. 26]. Les médecins, les religieuses, les assistantes sociales que nous avons interrogés au cours de nos enquêtes émettent la même opinion. Mises à part les prostituées rendues stériles par des maladies vénériennes, le rythme biologique des naissances chez la femme africaine, en ville comme en brousse, n'est tempéré que par la nécessité de l'allaitement dont

la durée tend d'ailleurs à se raccourcir. En fait, le désir des Africains, de se voir entourés d'une nombreuse progéniture, est si profond et ancré dans les mœurs qu'il n'a guère subi d'atteintes en milieu urbain, du moins jusqu'à présent.

Et si, dans quelques cas, la limitation volontaire des naissances intervient, elle est largement compensée par l'abaissement continu de la mortalité infantile. C'est pourquoi, dans la plupart des villes, les familles nombreuses sont aussi fréquentes, et le sont même davantage qu'en milieu rural coutumier. A condition, bien entendu, que des obstacles insurmontables ne viennent pas compromettre l'épanouissement normal des familles.

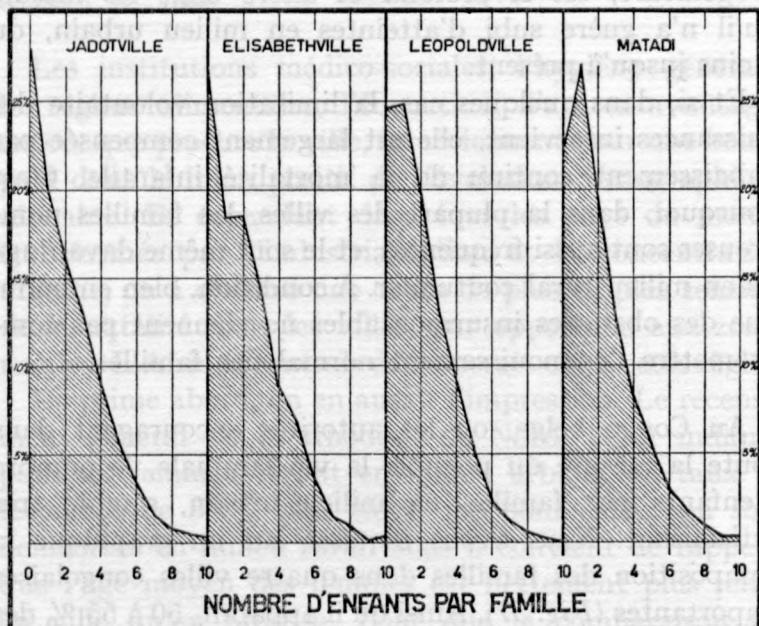
Au Congo belge, où les autorités encouragent dans toute la mesure du possible la vie familiale, le nombre d'enfants par famille, en milieu urbain, semble très satisfaisant. Nous avons esquissé sur un graphique la composition des familles dans quatre villes congolaises importantes (*Fig. 37*). Ainsi qu'il apparaît, 50 à 55 % des familles comptent deux enfants et plus, 17,7 à 21,6 en comptent quatre et 3,7 à 6,1 en comptent au moins six (¹).

Dans ces graphiques, nous n'avons repris que les ménages réguliers constitués par mariage religieux, civil, coutumier monogamique ou polygamique. Si l'on établit le nombre moyen d'enfants par famille, en distinguant selon les types d'union, d'assez fortes différences apparaissent.

Le nombre le plus élevé d'enfants par famille se rencontre évidemment chez les polygames. Rien d'étonnant, puisqu'il s'agit des fruits d'au moins deux femmes. Si l'on calcule le nombre moyen d'enfants par femme, dans les unions polygamiques, ce nombre est

(¹) Sources : Matadi : dépouillement des fiches de recensement, octobre 1955 ; Léopoldville : enquête A.I.M.O. ; Elisabethville et Jadotville, enquêtes DENIS.

habituellement inférieur à celui des unions monogamiques.

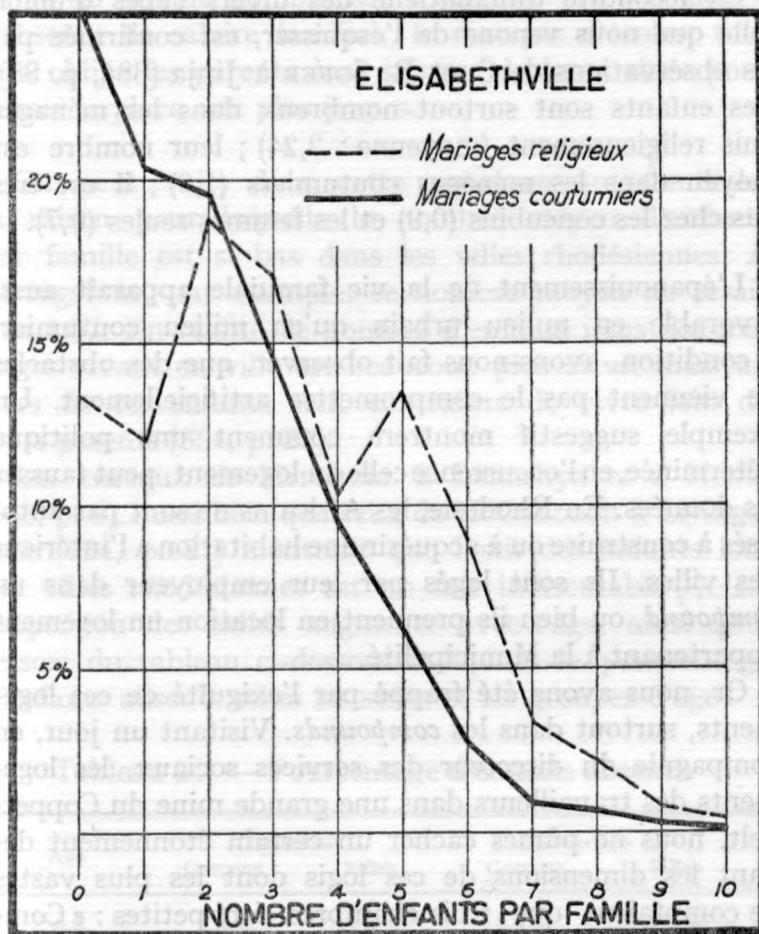


37. — Répartition des familles selon le nombre d'enfants.

Dans les ménages mariés religieusement, le nombre d'enfants est toujours supérieur à celui des unions coutumières, dans une proportion de 40 à 50 %. Il est manifeste que la plus grande stabilité du mariage religieux, favorisant la vie familiale, constitue un important facteur d'épanouissement.

Mais il n'est pas le seul. Nous avons déjà signalé que, dans un bon nombre de cas, le mariage religieux venait confirmer et légitimer un heureux état de fait. La confrontation des courbes de composition familiale dans les mariages religieux et les mariages coutumiers, à Élisabethville par exemple, en fournit la preuve. Alors que, pour les unions coutumières la courbe décroît régulièrement, elle prend une tout autre allure pour les mariages

religieux : les ménages avec deux et trois enfants sont nettement plus nombreux que ceux sans enfants ou avec un seul (Fig. 38).



38. — Composition des familles en fonction du type de mariage.

L'instabilité des concubines, des célibataires, des divorcées⁽¹⁾, la précarité des unions de rencontre apparaissent comme des facteurs néfastes sur le plan de la

(1) En observant toutefois que le divorce est souvent prononcé par suite de la stérilité de l'épouse.

natalité, tout autant que sur le plan social. Le nombre moyen d'enfants pour les femmes de ces catégories est de 0,6 à Élisabethville (¹).

La fécondité différentielle des divers types d'union telle que nous venons de l'esquisser, est confirmée par les observations de C. et R. SOFER à Jinja [384, p. 88]. Les enfants sont surtout nombreux dans les ménages unis religieusement (moyenne : 2,24) ; leur nombre est moyen dans les ménages coutumiers (1,6) ; il est très bas chez les concubins (0,9) et les femmes seules (0,7).

L'épanouissement de la vie familiale apparaît aussi favorable en milieu urbain qu'en milieu coutumier, à condition, avons-nous fait observer, que des obstacles ne viennent pas le compromettre artificiellement. Un exemple suggestif montrera comment une politique déterminée, en l'occurrence celle du logement, peut fausser les données. En Rhodésie, les Africains ne sont pas autorisés à construire ou à acquérir une habitation à l'intérieur des villes. Ils sont logés par leur employeur dans un *compound*, ou bien ils prennent en location un logement appartenant à la Municipalité.

Or, nous avons été frappé par l'exiguïté de ces logements, surtout dans les *compounds*. Visitant un jour, en compagnie du directeur des services sociaux, les logements des travailleurs dans une grande mine du Copperbelt, nous ne pûmes cacher un certain étonnement devant les dimensions de ces logis dont les plus vastes ne comptaient que trois chambres fort petites : « Comment peuvent-ils s'en tirer, ceux qui ont une famille de dix enfants ? » A quoi il nous fut répondu avec une parfaite sérénité : « Mais nous ne leur avons jamais demandé d'avoir dix enfants ! » Comme nous insistions :

(¹) Pour de plus amples informations sur ce sujet, le lecteur pourra se reporter à notre étude d'Élisabethville [206], spécialement aux pages 155 à 157 et 170 à 175.

« Et si, de fait, ils ont dix enfants ? » — « C'est très simple, ils n'ont qu'à renvoyer les plus grands au village ».

Cette solution, en effet, est la seule qui s'offre aux pères de famille nombreuse. L'exiguïté des logements, l'absence de salaire familial, le manque d'écoles, tout cela oblige les parents à se séparer de leurs aînés pour laisser la place aux plus jeunes.

On peut voir, dans cette politique anti-familiale, la raison pour laquelle le nombre moyen d'enfants par famille est si bas dans les villes rhodésiennes. A Livingstone, par exemple, ce nombre moyen ne serait que 1,07. En réalité, le nombre d'enfants issus des ménages vivant en ville est beaucoup plus élevé, mais un tiers de ces enfants sont contraints de vivre loin de leurs parents [354, p. 23].

Les travaux de MITCHELL à Luanshya et à Ndola [358, p. 6], aussi bien que ceux de McCULLOCH à Livingstone [354, p. 21] montrent que l'exil des enfants loin des villes rhodésiennes est un fait indiscutable⁽¹⁾. La proportion des exilés augmente avec l'âge, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous indiquant le pourcentage d'enfants absents selon les sexes et les groupes d'âge :

Tableau 26. — Pourcentage d'enfants absents.

Age	Copperbelt		Livingstone	
	Garçons	Filles	Garçons	Filles
0-4	3,6 %	7,4 %	8,4 %	9,8 %
5-9	22,- %	21,- %	20,- %	40,- %
10-14	36,7 %	33,8 %	30,- %	34,2 %

Si, dans certaines villes, on constate l'absence d'un

(1) La politique des sociétés minières et des municipalités a été facilitée par la coutume, dans les ethnies matrilinéaires, de confier les enfants à la famille maternelle lorsqu'ils atteignent 10 à 12 ans et doivent être initiés.

nombre plus ou moins important d'enfants, dans d'autres villes, au contraire, on découvre des enfants en surnombre. Il est pas mal de familles, en effet, qui comptent, outre leur progéniture, des enfants confiés à leur garde, que ce soit par tutelle légale, par tutelle coutumière, ou simplement en qualité de pensionnaires.

A Matadi, par exemple, pour 13.334 garçons vivant avec leurs parents ou, au moins, avec l'un d'entre eux, on en trouve 961 qui sont hébergés dans les familles. Pour les filles les chiffres s'élèvent respectivement à 13.652 et 466. Au centre extra-coutumier urbain d'Elisabethville, les proportions sont à peu près identiques : pour les garçons, 21.688 et 1.668 ; pour les filles 20.250 et 948.

Première constatation : le nombre de garçons vivant en ville chez des hôtes est beaucoup plus important que celui des filles. Deuxième constatation : c'est au groupe d'âges compris entre 10 et 15 ans qu'appartiennent la majorité de ces enfants [206]. Leur présence s'explique par les facilités qu'offre la ville en fait d'écoles, de possibilités d'emplois ou de partis avantageux. Pas mal de ruraux, qui ont renoncé pour leur part à l'aventure urbaine, acceptent cependant d'envoyer leurs enfants en ville. A tort ou à raison, ils espèrent de la sorte préparer pour leurs descendants un avenir meilleur.

TROISIÈME PARTIE

Le milieu urbain

CHAPITRE PREMIER.

LE MONDE DU TRAVAIL

Quelle que soit la route empruntée pour gagner Élisabethville, le premier signe que l'on distingue aux approches de la ville, est un panache de fumée s'étirant vers l'ouest ou vers l'est, selon la saison. Peu à peu, un trait noir vertical grandit à l'horizon, reliant ce nuage à la terre, c'est une cheminée de 150 mètres, la plus haute de l'Afrique. Bientôt on voit émerger le cône massif et trapu d'un terril de scories.

Il faut atteindre les portes de la cité, par la route de Kipushi par exemple, pour découvrir au pied de la cheminée de vastes hangars métalliques d'où s'échappent des fumées sulfureuses et des lueurs rougeâtres, au milieu d'un grand tintamarre : ce sont les fonderies de cuivre de la Lubumbashi. Entre les bâtiments s'étend un lacis de voies ferrées où circulent des convois de minerai, de coke ou de lingots. Dans la nuit, le spectacle est plus grandiose encore et plus hallucinant. A chaque coulée du métal en fusion, le ciel s'embrase dans un jaillissement d'étincelles. A deux pas des hauts-fourneaux,

dans la brousse toute proche, crissent les grillons et l'on peut deviner dans le lointain le rythme étouffé d'un tam-tam.

Mais si le contraste est frappant entre l'activité bruyante de la ville et le calme de la forêt katangaise piquetée de villages minuscules où la vie semble plongée dans une apparente somnolence, le contraste est plus profond encore, nous semble-t-il, entre les hommes de ces deux mondes. Ayant délaissé l'herminette, la lance ou le filet de ses pères, le rural d'hier, juché sur une locomotive électrique, dirige une rame de wagons dans le dédale des voies enchevêtrées, tandis que son frère, du haut d'un pont-roulant, manœuvre comme fétu de paille une poche de coulée pesant plus de 20 tonnes et qu'un ami mécanographe établit des statistiques pour une étude sur l'accroissement de la productivité !

C'est pourquoi, dans ce chapitre, après avoir dressé un rapide bilan des activités industrielles qui s'offrent aux Africains, nous essaierons de montrer comment l'ouvrier autochtone réagit aux conditions de vie nouvelles qui lui sont imposées, comment il s'y adapte avec plus ou moins de bonheur.

1. — Le marché du travail.

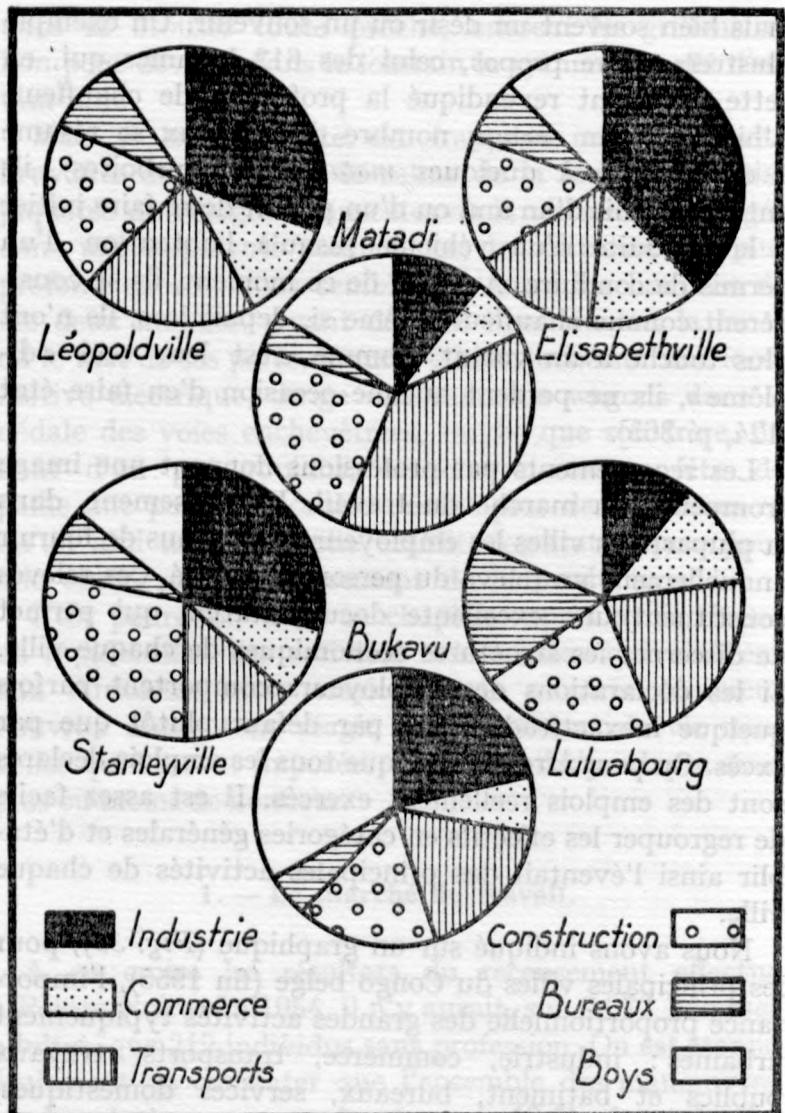
A en croire les résultats du recensement effectué à Pointe-Noire, fin 1954, il n'y aurait, sur 9.072 hommes adultes, que 219 individus sans profession. On est étonné également de constater que l'ensemble des manœuvres et des dockers ne représente que 13 % des salariés. L'industrie du bâtiment, par contre, compterait 2.000 ouvriers qualifiés (maçons, charpentiers, ferrailleurs, peintres ...) indépendamment des manœuvres !

Qu'on ne s'y trompe pas : profession déclarée ne signifie pas nécessairement occupation ou qualification

mais bien souvent un désir ou un souvenir. Un exemple illustrera notre propos, celui des 612 hommes qui, en cette ville, ont revendiqué la profession de chauffeur. L'histoire d'un certain nombre d'entre eux se résume à ceci : grâce à quelques *matabiches* (pourboires), ils ont pu obtenir d'un ami ou d'un parent de se faire initier à la conduite d'un véhicule jusqu'à l'obtention d'un permis de conduire. A partir de ce moment, ils se considèrent comme chauffeurs même si, depuis lors, ils n'ont plus touché à un volant. Comme c'est leur seul « diplôme », ils ne perdent aucune occasion d'en faire état [124, p. 365].

Les recensements par professions donnent une image trompeuse du marché du travail. Heureusement, dans la plupart des villes les employeurs sont tenus de fournir annuellement un relevé du personnel salarié. Ces relevés constituent une excellente documentation qui permet de discerner les structures économiques de chaque ville. Si les déclarations des employeurs comportent parfois quelque inexactitude, c'est par défaut plutôt que par excès. On peut être certain que tous les emplois déclarés sont des emplois réellement exercés. Il est assez facile de regrouper les effectifs en catégories générales et d'établir ainsi l'éventail des principales activités de chaque ville.

Nous avons indiqué sur un graphique (*Fig. 39*), pour les principales villes du Congo belge (fin 1955), l'importance proportionnelle des grandes activités typiquement urbaines : industrie, commerce, transports, travaux publics et bâtiment, bureaux, services domestiques. Ces catégories groupent 80 à 90 % des travailleurs. Nos graphiques donnent une image fidèle des fonctions essentielles de chaque ville. Élisabethville apparaît comme la métropole industrielle, suivie de près par Léopoldville. Comme on pouvait s'y attendre, l'économie de Matadi est basée sur les transports, celle de Léopold-



39. — Importance relative des divers secteurs d'activité dans les principales villes congolaises.

ville et de Luluabourg pour une bonne part également. Les effectifs requis par les travaux publics et la construction sont considérables dans chacune des villes ; ce qui

reflète bien la prospérité générale du pays. Le caractère original de Bukavu, ville mondaine, se révèle ici : le personnel domestique constitue la catégorie d'emploi la mieux fournie, 33 % des salariés. Si le nombre de boys par famille européenne est deux ou trois fois plus élevé que dans les autres villes congolaises, cela tient aussi pour une bonne part à ce qu'ils sont moins payés que partout ailleurs.

Quelques remarques à propos des grands secteurs d'activité en milieu urbain ne seront sans doute pas superflues. Depuis une dizaine d'années, des industries de tout genre ont surgi en terre africaine, procurant du travail à un nombre croissant de citadins. Mais dans la production industrielle il convient de distinguer, avec J. LEFEBVRE, deux secteurs, de signification très différente : d'une part, les industries qui valorisent un produit destiné à l'exportation ; d'autre part, celles qui, utilisant surtout les matières premières de provenance locale, produisent un bien destiné à la consommation interne, industrielle ou individuelle [243, p. 60].

Cette distinction revêt une extrême importance pour l'avenir économique des villes. Lorsqu'une cité s'appuie exclusivement ou essentiellement sur une industrie primaire, la métallurgie du cuivre par exemple, elle subit, pour son bonheur ou pour sa ruine, toutes les fluctuations de la conjoncture mondiale. La diversification des industries, par contre, et en particulier des industries manufacturières, constitue un élément de sécurité pour le marché du travail. Des villes comme Luanshya et, à un moindre degré, Élisabethville, sont beaucoup plus vulnérables, en temps de crise, que Léopoldville, Nairobi, ou Bulawayo.

Le commerce, qui fut naguère la première activité des villes centrafricaines, a continué à s'épanouir normalement. Si le nombre des employés de commerce est en

progression constante, cette activité ne revêt plus, sur le plan du marché du travail, qu'une importance secondaire. Le commerce ne fournit plus, en moyenne, que 10 % des emplois.

Bénéficiant à la fois de l'industrie et du commerce, les transports ont connu un remarquable essor. Le trafic portuaire à Matadi est passé, entre 1945 et 1955, de 450.000 à 1.490.000 tonnes. Le tonnage manutentionné dans le port fluvial de Léopoldville est passé de 350.000 t en 1940 à 1.500.000 en 1955, tandis que le trafic ferroviaire s'élevait au même niveau. A l'aéroport de Léopoldville, entre 1950 et 1954, le nombre de voyageurs a doublé (de 31.239 à 64.638) et le tonnage de fret a quintuplé (7.232 t au lieu de 1.341). Actuellement les transports occupent 15 à 20 % des travailleurs dans les villes de l'intérieur et 30 à 40 % dans les ports maritimes.

Il convient de ranger dans une catégorie spéciale l'industrie du bâtiment et les travaux publics. Ces activités représentent une part importante des possibilités d'emploi ; dans les villes congolaises, 15 à 25 % des travailleurs sont occupés dans la construction. La prospérité économique se traduit par des investissements massifs, aussi bien publics que privés. En outre, la construction gagne chaque jour de nouveaux secteurs d'activité, en particulier parmi la population africaine elle-même. Alors qu'il n'y a guère, les autochtones construisaient eux-mêmes leurs cases en matériaux traditionnels, ils s'efforcent aujourd'hui d'acquérir une habitation en matériaux définitifs. La clientèle africaine est en passe de devenir un des plus importants débouchés pour les entreprises de construction. Sur les 10.000 travailleurs que comptait Usumbura au début de 1955, l'Office des Cités africaines utilisait, à lui seul, 1365 ouvriers pour la construction d'habitations destinées aux autochtones.

Par contre, l'industrie du bâtiment est d'une mobilité

déconcertante. Plus sensible que toute autre activité, la construction peut provoquer de graves perturbations sur le marché du travail. D'une année à l'autre, les effectifs peuvent doubler d'importance ou être réduits de moitié. Voici deux exemples typiques de ces variations. Nous avons observé le premier à Douala. En 1951, le Fonds d'Investissement pour le Développement économique et social des Territoires d'outre-mer ouvrit d'importants crédits pour la mise en valeur du Cameroun. Plus de 50 % des crédits étant attribués à l'équipement en voies de communication, Douala reçut la part du lion. Simultanément furent entrepris la construction d'un port moderne, un pont de 1.600 mètres sur le Wouri, une route vers Edea, l agrandissement et la modernisation de l'aérodrome. Au moment où le travail battait son plein, en 1953, environ 4.000 ouvriers étaient requis pour ces travaux publics. Au début de 1955, les travaux étaient terminés, les crédits épuisés sans espoir de renouvellement, et 4.000 chômeurs battaient le pavé. Le marché local du travail, déjà saturé, ne pouvait en aucune façon absorber ces victimes d'une prospérité factice. En définitive, cette injection massive et soudaine de capitaux avait créé plus de problèmes qu'elle n'en avait résolus.

Le second exemple nous est fourni par le Katanga dont l'économie est fondée sur le cuivre. Récemment, les cours de ce métal se sont effondrés sur les marchés mondiaux. Le cuivre, qui se cotait 437 francs à Londres en mars 1956, n'atteignait plus que 190 francs en septembre 1957. Pour faire face à cette crise, les Sociétés minières furent amenées à comprimer toutes les dépenses, à réduire ou à étaler les investissements. La chute de valeur du cuivre entraîna une série de répercussions, par exemple une diminution de 250 millions des recettes douanières, pour les 4 premiers mois de 1957. Il s'en suivit un remaniement des prévisions budgétaires et

une restriction des dépenses, en particulier pour les travaux publics. Même la construction privée enregistra le contre-coup de cette conjoncture défavorable. Alors que les autorités katangaises avaient délivré des autorisations de bâtir pour un montant de 259 millions au cours du premier semestre de 1956, les demandes atteignirent à peine 154 millions pendant le premier semestre 1957. Quelles que soient les fluctuations de l'économie, la construction est toujours la première à en ressentir les effets, aussi bien en temps de prospérité qu'en période de dépression.

Les Européens vivant aux colonies ont la réputation de disposer d'une nombreuse domesticité. J. DRESCH déclarait encore, en 1947, que : « Les habitudes coloniales veulent que les blancs aient à leur service des boys nombreux qui pratiquent avec art la division du travail ... » [67, p. 4]. Et, de fait, il n'était pas rare, autrefois, de rencontrer dans les résidences européennes un cuisinier, un blanchisseur, un jardinier, un boy-maison, etc ...

Cela n'est plus vrai aujourd'hui. La plupart des familles n'ont qu'un seul boy ; il en est même qui n'en ont pas. Sauf à Bukavu, dans les grandes villes congolaises la moyenne est aujourd'hui de un boy pour deux ou trois Européens. Une double cause explique ce changement dans les mœurs coloniales. Le personnel domestique a bénéficié, comme les autres catégories de travailleurs, du mouvement ascensionnel des salaires. Un bon boy coûte en 1957, de 1.500 à 3.000 F par mois, tout compris. De ce fait, employer une nombreuse domesticité est devenu un luxe réservé aux favoris de la fortune. Par ailleurs, dans les villes les plus importantes tout au moins, les immeubles à appartements tendent à remplacer les villas de naguère, entourées de vastes jardins. A Léopoldville, par exemple, deux immeubles

récents du boulevard Albert comptent chacun 28 appartements. Plus besoin de jardiniers ; des blanchisseries ramassent le linge à domicile et l'entretien d'un appartement moderne, bien équipé en appareils ménagers, est aisé.

Outre les grands secteurs d'activité que nous venons d'évoquer et qui se retrouvent, plus ou moins développés, dans chacune des villes, il convient d'en signaler deux que l'on rencontre en marge de certaines villes : l'agriculture et les mines. Il est assez paradoxal de citer l'agriculture parmi les sources d'emploi en milieu urbain. Les maraîchers et les cultivateurs africains établis aux abords des villes ne travaillent que de petits lopins de terre et peuvent se passer de main-d'œuvre salariée, mais ce n'est pas le cas pour les exploitations européennes. Par exemple, le recensement officiel d'Élisabethville indiquait 2.535 travailleurs agricoles, fin 1955, dans les limites de la circonscription urbaine. C'est que le centre urbain proprement dit est ceinturé d'exploitations agricoles qui en assurent le ravitaillement. En cas de marasme en ville, les chômeurs, plutôt que de retourner en brousse, se résignent parfois à offrir leurs services dans les fermes européennes, à titre d'expédient provisoire. Les possibilités d'emploi offertes aux citadins par l'agriculture sont donc assez restreintes.

Quant aux mines avec leurs camps de travailleurs, elles ne font pas, à vrai dire, partie intégrante des villes, même quand elles s'y juxtaposent comme dans le Copperbelt ou à Kolwezi. Les exploitations minières offrent de larges possibilités d'emploi, certes, mais il y a passage d'un monde à un autre : on quitte la ville pour le domaine minier.

Des services d'intérêt général, tels que la police, les services médicaux, l'enseignement, les télécommunications, etc ... nous ne dirons rien ici. Le nombre d'em-

plois qu'ils procurent est strictement proportionnel à l'importance de chaque ville. On peut estimer les employés des services publics à 6 ou 7 % des salariés.

Parmi les citadins africains, à côté des salariés se forme une catégorie nouvelle qui croît de jour en jour, la classe des indépendants. Les commerçants et les artisans, travaillant seuls ou employant eux-mêmes de la main-d'œuvre, sont un élément nouveau en milieu africain, élément issu directement du fait urbain. Le rôle joué dès à présent par les classes moyennes africaines est tel que nous leur consacrerons un paragraphe spécial à la fin de ce chapitre.

Toutes nos observations relatives au marché du travail ne concernaient que les hommes. Les femmes n'interviennent-elles aucunement en ce domaine ? Dans les plantations, certes, on emploie nombre de femmes, en particulier pour les travaux de cueillette. Mais dans les villes, le rôle de la main-d'œuvre féminine semble minime.

Les salariées appartiennent à trois catégories : les femmes employées dans l'enseignement et dans les services sociaux et médicaux ; les ouvrières de manufacture ; la domesticité. Alors qu'autrefois le personnel était exclusivement masculin, les femmes se substituent peu à peu aux hommes dans les établissements d'instruction pour filles, dans les maternités, dispensaires et hôpitaux. Les industries manufacturières comptent encore peu d'ouvrières ; celles-ci sont employées dans des bonneteries, des blanchisseries, des manufactures de tabac.

Quant au personnel domestique féminin, on s'étonne de le voir si peu nombreux. Au Congo belge, par exemple, tous les travaux de cuisine, de blanchisserie, d'entretien, sont exécutés par des hommes, un boy de confiance va promener bébé ou conduire les enfants à l'école. Ce n'est que tout récemment que l'on a vu apparaître

dans les villes des « nurses » africaines. Cela tient, semble-t-il, au fait que les femmes autochtones ont évolué plus tardivement et plus lentement que les hommes. Les filles sont beaucoup moins nombreuses que les garçons dans les écoles, et y séjournent, en général, moins longtemps ; on a hâte de les marier. Par ailleurs, le nombre de femmes en service varie d'un pays à un autre, en fonction de l'ancienneté de la colonisation. Très nombreuses dans les villes d'Angola, les servantes et nurses le sont moins dans les territoires britanniques, moins encore dans les villes congolaises, tout à fait exceptionnelles dans les petits centres de l'intérieur du Congo et de l'A. E. F.

2. — La qualification professionnelle.

Lorsqu'on généralise, on verse facilement dans l'arbitraire et dans l'injuste. Néanmoins, si l'on doit donner en quelques pages une idée du monde du travail en milieu africain, force est de dégager les traits essentiels, en laissant dans l'ombre les caractères extrêmes et les exceptions. Aux généralités que nous énoncerons, il est donc possible d'opposer des cas particuliers qui les nuancent ou les infirment ; toute règle souffre des exceptions, sans perdre pour autant sa pertinence.

Les pionniers de la colonisation en Afrique centrale ont dû se contenter de ce qu'ils trouvaient sur place et faire flèche de tout bois. Si les premiers travaux entrepris exigeaient un réel effort physique, ils consistaient cependant en des tâches manuelles simples, à la portée de la main-d'œuvre fruste à laquelle ils étaient confiés : portage, défrichements, construction d'abris selon les techniques traditionnelles.

Mais la mise en valeur des colonies ne pouvait se réaliser avec des moyens aussi primitifs. Les steamers se substi-

tuèrent aux pirogues, les caravanes furent remplacées par les trains, des bâtiments solides et étanches furent édifiés au lieu des paillettes. Le recours à des techniciens européens s'avérait indispensable pour le maniement des engins nouveaux et pour la direction des travaux. Mais le coût des travailleurs blancs en Afrique étant extrêmement élevé, on ne pouvait se payer le luxe d'en engager un grand nombre. Heureusement les auxiliaires africains se montrèrent élèves doués et il fut possible de leur confier des tâches de plus en plus délicates.

Partout où l'expérience fut tentée honnêtement, c'est-à-dire partout où l'on assura une formation méthodique des travailleurs, les résultats furent probants : il n'est aucun métier où des Africains ne puissent atteindre à une habileté technique égale à celle de leurs moniteurs européens. Certains employeurs nous ont même avoué que, pour conduire telle ou telle machine exigeant de la rapidité et une grande sûreté de réflexes, les ouvriers noirs se révélaient supérieurs aux blancs.

En maints endroits nous avons eu l'occasion d'admirer la dextérité des ouvriers africains. La manipulation des cathodes dans la salle d'électrolyse du cuivre à Jadotville-Shituru, par exemple, est une opération qui impressionne toujours les spectateurs. Du haut d'un pont-roulant qui glisse aux quatre coins du hall, le conducteur amène au-dessus de la cuve à vider, une barre munie de 66 crochets, descend ces derniers entre les cathodes, agrippe d'un léger mouvement les 66 poignées surmontant les plaques, soulève sa charge de plaques pesant plus de 3 tonnes et va les déposer sur une table de séparation. L'opération n'a pas duré une minute. Toutes les manœuvres se sont déroulées avec une telle rapidité et une telle souplesse qu'on a eu l'impression d'un seul mouvement continu.

Dans un grand atelier métallurgique, nous avons vu un ouvrier manœuvrer un marteau-pilon de 20 tonnes

avec tant de précision qu'il était capable de refermer, millimètre par millimètre, une boîte d'allumettes entr'ouverte ... Nous pourrions citer une foule d'exemples semblables dont nous fûmes témoin. Que ce soit dans la conduite d'une locomotive électrique ou d'une grue mécanique, dans le maniement d'une machine-comptable ou d'un standard téléphonique, les Africains, d'ores et déjà, ont fait la preuve de leur habileté technique ; il serait vain de le nier.

Mais si l'on concède que le travailleur africain est capable d'exécuter correctement les tâches qui lui sont assignées, on le déclare habituellement inapte à diriger le travail et, bien plus encore, à le concevoir. Ce reproche est-il fondé ? Il est difficile de répondre objectivement à cette question. En fait, on ne le pourra que lorsque les autochtones auront été méthodiquement préparés à assumer des responsabilités de direction. Le jour où l'Afrique centrale comptera quelques centaines d'ingénieurs autochtones, riches de 10 ou 20 ans d'expérience, on pourra reposer la question. Mais les premiers d'entre eux viennent à peine de pénétrer dans les universités.

Sans doute les expériences tentées à ce jour furent assez souvent décevantes, peut-être simplement parce qu'elles étaient prématurées. On reproche aux meilleurs Africains de manquer de réaction devant les situations imprévues, d'être incapables d'improviser lorsque la marche routinière vient à être stoppée. Mais pour improviser il ne suffit pas de comprendre le mécanisme d'une machine ou d'un travail, il faut avoir une vue plus générale et savoir comment la tâche partielle s'insère dans le tout. Avec les meilleures intentions du monde, un exécutant ne pourra jamais prendre d'initiative lorsqu'il se trouvera devant une situation non prévue par les instructions de ses chefs. Or trop d'employeurs

exigent de leur personnel une exécution aveugle des directives. Le meilleur robot, fût-il électronique, n'a jamais rien improvisé. Que l'on prépare des hommes vraiment compétents et l'on pourra alors les juger à l'œuvre.

On constate, par ailleurs, que les contremaîtres ou chefs d'équipe africains éprouvent assez souvent des difficultés dans l'exercice du commandement. En règle générale, le Blanc fait l'unanimité beaucoup plus facilement et son autorité est rarement discutée. La raison ne tient pas seulement au prestige de la race mais, nous semble-t-il, au fait que, n'étant pas Africain, le Blanc reste impartial devant des rivalités qu'il ignore. L'Africain, au contraire, garde une conscience instinctive de son appartenance ethnique ou tribale. Il résiste difficilement à la tentation de favoriser ses frères de race au détriment des autres travailleurs, considérés comme étrangers sinon comme ennemis traditionnels. Il suffit pour s'en convaincre, de voir comment procèdent les « capitaines », lorsqu'on leur laisse le soin d'engager de nouveaux travailleurs. Il y a encore beaucoup à faire pour que l'autorité confiée à des Africains ne se transforme, entre leurs mains, en dictature ou en favoritisme.

Le problème des qualifications est parfois faussé par des intrusions politiques intempestives. L'attitude des différents gouvernements dans le domaine de la ségrégation raciale régit le sort des travailleurs, en favorisant ou en interdisant leur accession à certains niveaux de qualification.

Circulant un jour parmi les taudis d'Alexandratown, un des faubourgs lépreux de Johannesburg, nous parvînmes, non sans peine, à lier conversation avec les habitants. Après leur avoir clairement prouvé, pièces d'identité

à l'appui, que nous venions du Congo belge et n'avions strictement rien à voir avec la police sud-africaine, leur méfiance se dissipa et le dialogue put s'engager assez librement. Un de nos interlocuteurs, cultivé et plein de bon sens, nous donna, sans passion sinon sans amertume, une image du drame de la ségrégation dans le monde du travail :

« Voilà une vingtaine d'années que je travaille dans une usine de constructions métalliques ; depuis près de dix ans je suis coté comme manœuvre de première catégorie. Que je travaille encore dix ou vingt ans, je ne puis plus progresser : au-dessus de moi il y a des Blancs, les échelons supérieurs leur sont réservés. Il n'y a peut-être pas encore beaucoup d'ingénieurs ou d'ouvriers très qualifiés parmi les Africains chez vous, au Congo, mais les Noirs savent que le jour où ils en seront capables, ils pourront accéder à des postes plus élevés. Les Congolais peuvent au moins espérer ; ici, notre drame, c'est que nous vivons sans espoir. Si nous travaillons à peu près convenablement, c'est simplement dans la crainte de perdre notre emploi et de devoir peut-être recommencer au bas de l'échelle. »

Cette déclaration exprime clairement le premier aspect du problème : la stratification des emplois en fonction de critères raciaux.

Dans le grand hall de la gare de Prétoria, une barrière sépare l'espace réservé aux Européens de celui qui est assigné aux non-Européens. Un jour nous avons assisté à un spectacle assez inattendu. D'un côté de la barrière, un Blanc balayait le pavement et ramassait soigneusement les mégots qu'il trouvait. De l'autre côté de la barrière, un Noir balayait et récupérait lui aussi les mégots. La seule présence de la barrière faisait que l'un était payé 8 ou 10 fois plus cher que l'autre. Nous avions là sous les yeux un exemple du second aspect du problème : la rémunération du travailleur était fonction, non de la qualification ou du rendement, mais de la couleur de l'épiderme.

Dans les Rhodésies et le Nyasaland, nous l'avons

déjà signalé, la ségrégation est moins stricte qu'en Afrique du Sud. Lorsqu'on demande à des patrons pourquoi ils n'emploient pas d'Africains pour telle ou telle tâche, ils objectent habituellement que les Noirs n'en sont pas capables. En Rhodésie, les cheminots sont tous Européens ; leur travail, dit-on, est spécialisé, lourd de responsabilités et ne peut être confié aux autochtones. Or lorsque les trains, venant du Sud, atteignent la frontière katangaise, le personnel rhodésien cède la place à celui des chemins de fer congolais. Transformation à vue : chauffeur, mécanicien, contrôleur, stewards, sont tous du plus beau noir. Et le train poursuit sa marche sans encombre. Cet exemple fait éclater le sophisme : lorsqu'on prétend que les Africains ne sont pas capables d'accomplir tel travail, on oublie d'ajouter qu'on n'a rien fait pour les y préparer.

Tout autres sont les conditions dans les territoires administrés par la Belgique et par la France. En règle générale, dès qu'un Africain montre les aptitudes requises pour un emploi, on le lui confie. Pareille politique ne peut s'appliquer que dans des pays où l'immigration blanche a été sévèrement contrôlée et s'est opérée de façon très selective. L'Européen n'est engagé au Congo ou en A. E. F. que dans la mesure où sa compétence paraît indispensable. On ne lui demande pas seulement d'être un technicien hautement qualifié, on lui assigne en même temps un rôle de moniteur, chargé de préparer la relève.

Il y a un demi-siècle, tous les cheminots, par exemple, étaient européens ; ils sont aujourd'hui exclusivement africains. Lorsque les locomotives à vapeur furent remplacées par des automotrices-diesel, des techniciens européens vinrent initier les conducteurs au maniement des nouveaux engins. Dès que les cheminots africains furent suffisamment familiarisés avec les nouvelles machines,

ils remplacèrent les techniciens venus d'Europe pour les former.

Cependant, ainsi que le note J. WIGNY,

« Il faut avouer que cette relève maintient la discrimination. Elle prend en effet la forme d'une substitution ; les indigènes progressent dans la hiérarchie des emplois, sans se mêler aux Européens ; ceux-ci abandonnent les postes plus modestes pour se confiner dans les fonctions importantes. De ce fait, les relations entre Belges et autochtones restent celles d'administrateur à administré, d'employeur à employé, bref, de colon à colonisé » [302, p. 31].

Mais le rôle de tuteur assumé par l'Européen n'est-il pas, en définitive, la seule vraie justification de la colonisation ?

En Afrique noire, le seul exemple de véritable fusion interraciale dans le monde du travail se rencontre en Angola. Nous nous sommes un jour arrêté, à Luanda, devant un immeuble en construction. Dix maçons, travaillant côte à côte, élevaient un mur. Parmi eux se trouvaient 4 Européens et 6 Africains. Tous accomplissaient le même travail et dans les mêmes conditions.

Cette intégration des races, qui n'a rien d'exceptionnel dans les grandes villes d'Angola, est rendue possible, nous paraît-il, grâce à deux conditions qui s'y trouvent réalisées. Les Portugais qui partent pour l'Angola ne sont pas nécessairement des techniciens hautement qualifiés ou des cadres dirigeants. En fait, la majorité des émigrés est constituée de prolétaires sans travail et de paysans sans terres. Ces nouveaux citoyens d'Angola sont prêts à accepter n'importe quel travail pourvu qu'il leur permette de vivre, les tâches manuelles aussi bien que les autres. Contrairement aux autres pays centrafricains où les Européens, pour la plupart, ne s'installent qu'à titre temporaire et pour valoriser au maximum leur compétence, les Portugais installés en Angola, province portugaise, le sont à titre définitif.

Il n'est donc pas question de leur payer un sur-salaire ou une indemnité d'expatriation. Les salaires des Européens, équivalents à ceux de la métropole, peuvent être plus facilement accordés aux Africains. On arrive de la sorte à réaliser, du moins pour la catégorie des civilisés, une égalisation progressive des salaires qui permet une réelle fusion des races où seuls entrent en jeu la qualification professionnelle et le rendement.

3. — Le problème des salaires.

Bien que la question des salaires relève des sciences économiques plutôt que de la géographie, il nous paraît indispensable d'en donner ici un aperçu. De la structure et du taux des salaires, en effet, dépend le niveau de vie des populations. Ils rendent compte de bien des aspects de la vie urbaine, en particulier dans le domaine de l'habitat.

Dans les pays occidentaux, la notion de salaire paraît simple et le mot très clair ; en Afrique centrale, ce vocable peut désigner des réalités extrêmement diverses. C'est sans doute au Congo belge que les formes de salaires sont les plus complexes et, partant, les plus différentes de nos conceptions européennes. Aussi porterons-nous une attention particulière à la structure des salaires dans ce pays.

Malgré certains abus qui ont pu se manifester dans les premiers temps de la colonisation, la protection des autochtones fut toujours l'objet de réelles préoccupations de la part de l'Administration. Une série de décrets fixa les conditions dans lesquelles pouvaient être conclus les contrats de travail entre indigènes et non-indigènes.

Le principe de base qui guida ici la politique administrative semble avoir été le suivant : avant toute autre chose, l'employeur doit assurer à sa main-d'œuvre un minimum vital équivalent à celui dont jouissait le

travailleur dans son village ; en d'autres termes, il doit d'abord le loger et le nourrir. Comme cela n'aurait pas suffi à attirer la main-d'œuvre sur les chantiers, il fallut bien distribuer aux travailleurs, en guise de primes, des articles de traite : cotonnades, machettes, bimbeloterie, etc ...

Lorsque des commerçants se furent installés dans les villes naissantes, les employeurs trouvèrent plus simple de donner aux travailleurs une petite somme d'argent qui leur permit d'acheter eux-mêmes des objets à leur choix. Ce fut l'introduction de l'économie monétaire et la première forme de salaire : une gratification en espèces, ajoutée au logement et à la nourriture exigés par la législation en vigueur. On comprend mieux, dès lors, la conception que les Africains se firent du salaire : l'essentiel étant assuré, le salaire ouvre la porte à la fantaisie, au superflu, au caprice.

Cependant, dans la mesure où les villes se développaient, où les marchés et les boutiques offraient en abondance et à des prix normaux les produits de base de l'alimentation, la législation put être quelque peu assouplie. Là où ils le jugent raisonnable, les Commissaires de district peuvent autoriser les employeurs d'une ville déterminée à verser à leurs travailleurs la contre-valeur en espèces de la ration journalière et la fixent périodiquement par arrêté.

Si l'Administration avait imposé la construction de camps pour loger la main-d'œuvre des grandes entreprises elle ne considérait cette solution ni comme idéale, ni comme définitive. De multiples initiatives encouragèrent la construction d'habitations privées. Et les employeurs furent autorisés à payer une indemnité de logement à ceux de leurs travailleurs qui vivaient dans les cités. Outre le salaire, la ration, le logement, l'ouvrier a encore droit à une modeste indemnité d'équipement et à des allocations familiales, s'il y a lieu.

Pour fixer les idées, nous indiquerons les taux des salaires et indemnités en vigueur à Léopoldville, en janvier 1957, pour des manœuvres non qualifiés effectuant un travail ordinaire :

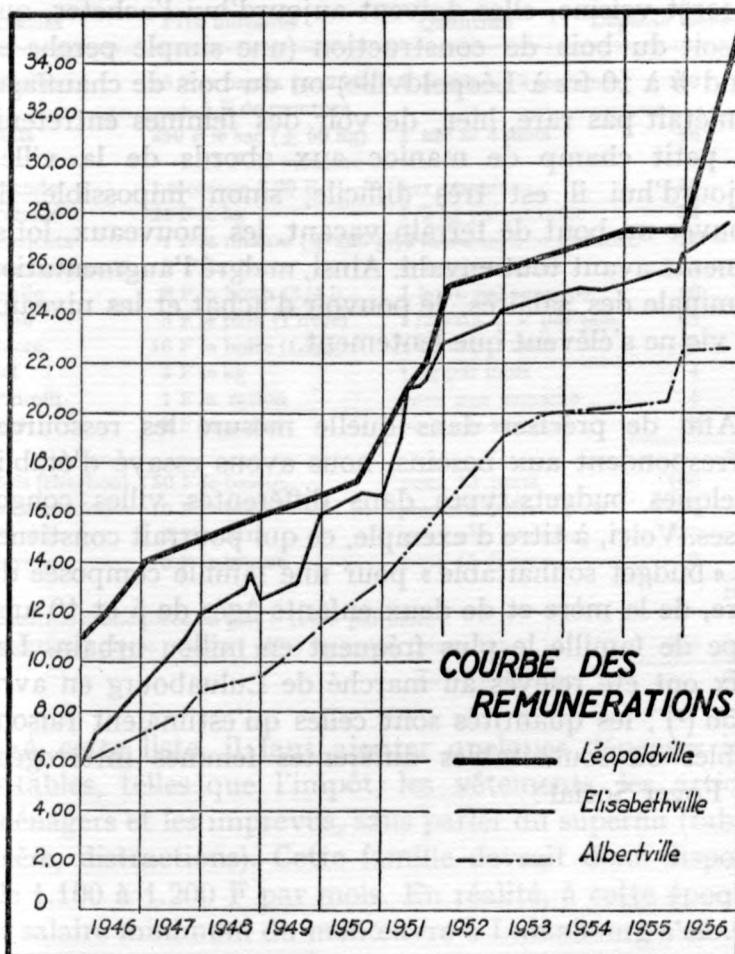
Tableau 27. — Salaire et indemnités à Léopoldville.

	Salaire	Ration	Logem.	Equipem.	All. Fam.	Total
Célibataire	18,-	13,-	4,80	0,20	—	36,—
Marié sans enfants	18,-	13,-	7,20	0,20	—	38,40
Marié avec 1 enfant	18,-	13,-	9,60	0,20	9,75	50,55
Marié avec 3 enfants par enfant supplémentaire	18,-	13,-	12,—	0,20	16,25	59,45
					3,25	

Il s'agit ici, nous le répétons, des taux minima journaliers pour des manœuvres non qualifiés et débutants. La rémunération des ouvriers qualifiés va de 2.000 à 4.500 F par mois, dans cette même ville, alors que les traitements des employés de bureau s'échelonnent entre 3.000 et 10.000 F. Malheureusement, dans toutes les villes d'Afrique centrale, les manœuvres forment la grande masse des salariés. D'après un rapport du Service des Affaires indigènes et de la Main-d'œuvre, Léopoldville comptait, en 1955, plus de 20.000 travailleurs ne percevant que le salaire minimum. Dans d'autres villes les rapports parlent de 30,40 et même 50 % de travailleurs dans ce cas ; en quelques-unes cependant la proportion paraît moindre.

Cependant, même pour les non-qualifiés, les salaires ont progressé, au cours des dernières années, à une allure nettement plus rapide que le coût de la vie. Nous avons retracé l'évolution des salaires minima, depuis dix ans, dans trois villes congolaises assez différentes (*Fig. 40*). La rémunération globale du manœuvre célibataire est passée, à Albertville, de 6 à 22,60 ; à Élisabethville,

de 6 à 27,60 ; à Léopoldville, de 11 à 36 F, soit une augmentation de 380, 460 ou 330 %.



40. — Évolution du salaire minimum légal (indemnités comprises) pour le manœuvre célibataire débutant.

A première vue, cette progression paraît extraordinaire. A-t-elle réellement augmenté le pouvoir d'achat des Africains ? La question doit se poser, car si l'indice des prix ne s'est élevé qu'à un rythme assez modéré, les besoins des citadins se sont multipliés dans la mesure

même où les villes se développaient. Par exemple, là où naguère les femmes faisaient provision de bois dans la forêt voisine, elles doivent aujourd'hui l'acheter, que ce soit du bois de construction (une simple perche se vend 5 à 10 frs à Léopoldville) ou du bois de chauffage. Il n'était pas rare, hier, de voir des femmes entretenir un petit champ de manioc aux abords de la ville ; aujourd'hui il est très difficile, sinon impossible, de trouver un bout de terrain vacant, les nouveaux lotissements ayant tout envahi. Ainsi, malgré l'augmentation nominale des salaires, le pouvoir d'achat et les niveaux de vie ne s'élèvent que lentement.

Afin de préciser dans quelle mesure les ressources correspondent aux besoins, nous avons essayé d'établir quelques budgets-types dans différentes villes congolaises. Voici, à titre d'exemple, ce qui pourrait constituer un « budget souhaitable » pour une famille composée du père, de la mère et de deux enfants âgés de 5 et 10 ans, type de famille le plus fréquent en milieu urbain. Les prix ont été relevés au marché de Luluabourg en avril 1956 (¹) ; les quantités sont celles qu'estimaient raisonnables ou souhaitables différentes femmes interrogées au Foyer Social :

(¹) Les prix pratiqués par les revendeurs au marché sont souvent plus élevés que dans les magasins. En s'y approvisionnant au jour le jour et par petites quantités, les ménagères n'utilisent pas rationnellement leur pouvoir d'achat. Mais nous relatons ici comment bon nombre de femmes procèdent et non comment elles devraient faire.

Le taux des loyers est manifestement exagéré ; il équivaut à un rapport annuel de 15 à 20 % du capital investi dans les constructions. Mais ce sont les prix réellement en vigueur au C.E.C., à cette époque.

Tableau 28. — Budget familial à Luluabourg.

Articles	Prix unitaires	Quantités	Dépense mensuelle
Manioc	65 F le bassin (\pm 25 kg) + 5 F de mouture	1 bassin = 2 semaines	160
Maïs	250 F le sac (\pm 50 kg) + 15 F de mouture	1 sac = 4 mois	66
Viande	1 morceau à 20 F	par semaine	80
Poisson	24 F le kg	1/2 kg par semaine	54
Haricots	1 F la mesure (\pm 125 gr)	2 mesures, 2 \times par sem.	18
Légumes verts	3 F la botte	4 \times par semaine	54
Huile	9 F la bout. (3/4 l)	1 bout, par semaine	40
Pain	5 F le pain (1 livre)	1/2 pain, 6 \times par sem.	65
Sucre	16 F la boîte (1 kg)	1 boîte par mois	16
Sel	4 F le kg	1 kg par mois	4
Pili-pili	1 F la ration	pour une semaine	4
Thé	3 F le sachet	pour une semaine	12
			563
Bois (charbon)	50 F le bassin	pour 15 jours	100
Bois (sticks)	10 F la botte	pour 15 jours	20
Pétrole	7 F le litre	pour une semaine	30
Savon	5 F la brique	pour 15 jours	10
			160
Location d'une pièce en pisé :	100 F par mois		
Location 2 pièces pisé ou 1 pièce cimentée, toit en tôle		200	200
Total mensuel :			923

A cette liste, il faut ajouter quelques dépenses inévitables, telles que l'impôt, les vêtements, les articles ménagers et les imprévus, sans parler du superflu (tabac, bière, distractions). Cette famille devrait donc disposer de 1.100 à 1.200 F par mois. En réalité, à cette époque, le salaire minimum du manœuvre à Luluabourg s'élevait à 26,25 toutes indemnités comprises, soit 658 F par mois, et 30 à 40 % des travailleurs ne touchaient que le salaire minimum. Dans ces conditions, à moins que la mère de famille ne subvienne par quelque moyen (cultures, commerce etc.) aux besoins du ménage, il faut réduire les dépenses de moitié : se contenter d'une seule chambre et, pour l'alimentation, de manioc, de haricots, d'huile et d'un morceau de viande ou de poisson les jours fastes.

Les salaires des ouvriers qualifiés et des employés de bureau sont notablement plus élevés et permettent à ceux-ci de vivre décemment [178]. Par contre, les niveaux inférieurs dans l'échelle des salaires rendent impossible l'évolution sociale des travailleurs urbains. Ainsi que le notait William TOP dans une excellente étude rédigée en 1951 :

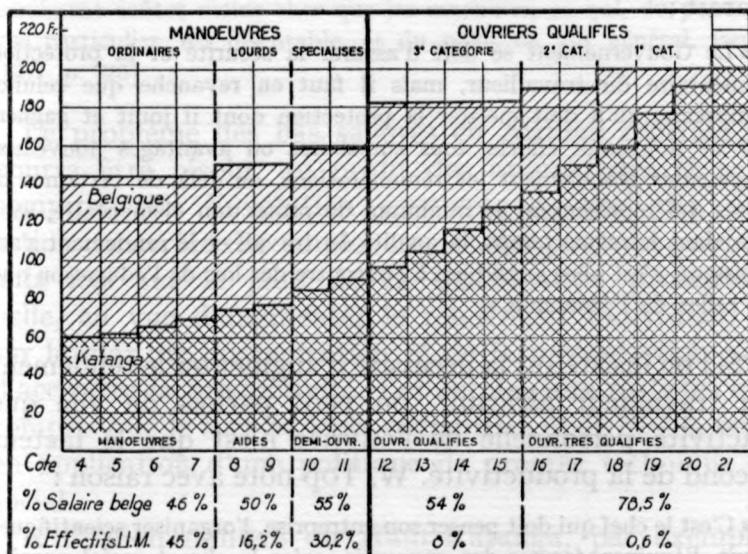
« Le taux très faible du salaire minimum obligatoire ne met les travailleurs non-qualifiés des villes qu'à l'abri des besoins les plus urgents. Ils vivent médiocrement, s'entassent dans des baraqués ou des taudis, sont peu incités à travailler assidûment, perdent la sécurité de la solidarité tribale, s'irritent contre les conditions de vie qui leur sont faites et sont la proie facile des agitateurs. Ce problème est particulièrement grave pour les jeunes » [107, p. 258].

L'écart entre les salaires extrêmes se révèle comme une anomalie due à l'inadaptation temporaire des travailleurs africains au travail dur et régulier de l'industrie. Si l'on compare la tension des salaires en fonction de la qualification, dans l'industrie des fabrications métalliques en Belgique d'une part, et dans la principale entreprise métallurgique congolaise d'autre part, on constate que le décalage se situe au point de départ (*Fig. 41*). Les barèmes ici comparés sont ceux qui étaient en vigueur en 1954, pour des ouvriers mariés et pères de deux enfants, toutes indemnités comprises.

La majorité des travailleurs congolais touche donc moins de 50 % du salaire belge correspondant. Par contre, si la proportion d'ouvriers très qualifiés est minime au Katanga (0,6 %), les salaires de cette catégorie rejoignent le niveau belge. Alors que la tension à la qualification est, en Belgique, de 1 à 1,38, elle est à l'Union minière de 1 à 3,52 et à Léopoldville de 1 à 4,76.

Les autorités coloniales devront donc s'employer à promouvoir toutes les mesures propres à atténuer cet écart par une élévation progressive des salaires de base.

Ces mesures cependant ne peuvent être prises à la légère et encore moins faire l'objet de surenchères démagogiques. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, qu'au relèvement général des salaires minima, considéré comme indispensable du point de vue social, s'opposent de sérieux obstacles sur le plan économique. Nier ces obstacles serait s'engager dans la voie d'une politique finalement préjudiciable aux intérêts des Africains que l'on prétend défendre.



41. — Comparaison, en fonction de la qualification, des salaires belges et congolais dans l'industrie des fabrications métalliques.

Sur le plan des investissements, la création d'une industrie nouvelle en Afrique centrale coûte incontestablement plus cher qu'en Europe, il suffit de comparer les prix des matériaux de construction, des transports, de l'énergie, des techniciens indispensables. Si le taux élevé des investissements n'avait pas été compensé par des salaires modiques, l'industrialisation de l'Afrique n'aurait jamais connu l'essor qui fut le sien.

Par ailleurs, le rendement des ouvriers africains est

encore loin, dans la plupart des cas, d'égaler celui des ouvriers européens, ce qui justifie déjà une certaine disparité dans les salaires. Il faut absolument relever les rémunérations minima des travailleurs africains, mais on ne le pourra que dans la mesure où progresseront et le rendement des ouvriers et la productivité des entreprises.

Dans son discours inaugural au Conseil de Gouvernement de 1952, le gouverneur général PÉTILLON déclarait :

« Le Gouvernement se doit d'assurer la sécurité et la protection élémentaire du travailleur, mais il faut en revanche que celui-ci comprenne qu'il doit mériter la protection dont il jouit et gagner, par de nouveaux efforts, tous sursalaires ou avantages nouveaux. Augmenter globalement les rémunérations, au delà de certaines limites qui représentent le minimum de protection élémentaire, sans que, dans le même temps, la qualité du travail et le rendement s'accroissent, c'est aller aussi bien à l'encontre des lois de l'éducation que de celles de l'économie. »

Si l'on insiste sur la nécessité d'augmenter le rendement du travailleur africain, on perd parfois de vue que l'activité personnelle de l'ouvrier n'est que le facteur second de la productivité. W. Top note avec raison :

« C'est le chef qui doit penser son entreprise, l'organiser scientifiquement, l'équiper, former des apprentis, créer le climat social propice aux rendements élevés. C'est à lui de consentir les sacrifices financiers que requièrent la modernisation, les machines, les mises au point techniques, les transformations indispensables à toute rationalisation » [107, p. 261].

On n'en est certes plus au temps où, dans les ports par exemple, des processions de manœuvres défilaient de la cale des navires aux entrepôts ; aujourd'hui un seul homme — bien payé — transporte en un seul mouvement de sa grue géante autant que cent porteurs d'hier. Mais on rencontre encore, dans certaines grandes villes, des brigades d'entretien de la voirie fauchant les herbes

trois par trois, à la machette. La charge sociale imposée à la communauté urbaine par ces « travailleurs non productifs » est absolument disproportionnée à leur rendement.

Utiliser des manœuvres nombreux et mal payés est le fait d'une politique à courte vue, néfaste pour l'économie. Le Gouverneur EBOUÉ ne déclarait-il pas déjà, en 1941 :

« On emploie trop de main-d'œuvre et on l'emploie mal. Le taux peu élevé des salaires a fait et continue de faire illusion ; les hommes paraissent coûter moins cher que les machines, ce qui, du point de vue particulier, est discutable, et du point de vue général, faux » [127, p. 26]

Le problème des bas salaires en Afrique centrale ne pourra être résolu, au profit des autochtones et sans compromettre l'évolution économique, que par une action concertée des employeurs et des pouvoirs publics, à la fois sur le plan de la qualification professionnelle, en vue d'augmenter le rendement individuel, et sur le plan de l'organisation et de la mécanisation afin d'accroître la productivité. Les employeurs réalistes ont compris que le sort de leurs entreprises était lié à la mise en application d'une politique de progrès technique et social.

A l'Union minière du Haut-Katanga, par exemple, entre 1920 et 1955, le tonnage excavé est passé de 115 à 920 tonnes par travailleur et par an, soit de 1 à 8. Sans doute l'augmentation de la production par homme/année est due en grande partie à la mécanisation, mais au cours de ces 35 ans le rendement individuel a plus que doublé. D'ailleurs la mécanisation — facteur principal de productivité — n'aurait pas pu être réalisée, si la qualification du travailleur congolais n'avait pas progressé simultanément. De 1920 à 1950, la qualification professionnelle moyenne du travailleur est passée de la cote 4,5 à 7,5 c'est-à-dire du stade du manœuvre tout à fait ordinaire à celui du manœuvre spécialisé en voie

de devenir un bon aide-ouvrier. A la fin de 1955, la qualification moyenne atteignait 8,5 et l'on espère qu'elle se situera, d'ici quelques années vers la cote 11. Alors qu'en 1920 toutes les machines et tous les engins mécaniques étaient conduits par des Européens, aujourd'hui presque toutes les machines ont des conducteurs indigènes. Pendant la même période, le rendement du mineur congolais est passé de 15 à 39 U. M. T./heure, à comparer à 60 U. M. T. en Belgique, soit de 25 à 65 % du rendement du mineur belge [290, p. 245-248].

Ainsi donc de réels progrès, aussi bien dans le rendement que dans la productivité, sont possibles. Ils constituent la condition *sine qua non* d'un indispensable relèvement des salaires et par conséquent du niveau de vie des populations laborieuses.

4. — Chômage et non-emploi.

L'industrialisation de l'Afrique centrale et le développement des villes n'ont été rendus possibles que grâce aux migrations. Les déplacements de main-d'œuvre, d'abord provoqués ou encouragés par les employeurs et les autorités administratives, sont devenus aujourd'hui tellement spontanés et ont revêtu une telle ampleur qu'en certaines régions le marché de l'emploi se trouve saturé, parfois même engorgé. Alors que dans les années 1940 à 1950 tout le monde se plaignait de la pénurie de main-d'œuvre, on entend parler maintenant, dans la plupart des villes, d'envahissement, de surpopulation et de chômage.

Pour éviter toute équivoque, il importe de distinguer nettement les chômeurs des sans-travail. Un exemple précisera ces notions. A Fort-Lamy, en 1955, il n'y avait, aux dires de l'Inspection du Travail, pas un seul chômeur. Selon la définition classique, le chômeur est en effet un salarié ayant perdu son emploi et auquel un autre emploi

ne peut être offert, bien qu'il ait capacité et volonté de travailler.

Et cependant pour une population d'environ 12.000 hommes adultes, Fort-Lamy ne comptait, à cette époque, que 5.400 salariés. Les autres étaient des visiteurs, amis ou parents, venus en ville plutôt par curiosité, par attrait de la nouveauté et des distractions que poussés par une nécessité économique. L'hospitalité africaine ne s'encombre pas toujours de scrupules : chacun sait qu'il trouvera des frères pour le nourrir et l'héberger, quitte à leur rendre quelques menus services. Seul le désir de s'offrir un objet de luxe : chapeau, montre, chemise décide parfois le parasite à chercher un peu de travail, mais uniquement jusqu'à ce qu'il ait rassemblé la somme nécessaire pour payer l'objet qu'il convoite.

C'est ainsi qu'à Fort-Lamy, on peut voir chaque matin, sur la place de la Mosquée, plusieurs centaines d'hommes qui attendent une occasion. Les employeurs le savent et, lorsqu'ils ont besoin de main-d'œuvre, ils y envoient un camion. Ce dernier n'a pas besoin de s'arrêter ; sitôt qu'ils l'aperçoivent, les Africains se précipitent, s'efforcent d'y grimper et de repousser de là-haut les assauts des concurrents. Dès que le chauffeur estime qu'il a à peu près sa charge, il accélère et file avec son contingent.

On peut répartir les habitants d'une ville en deux catégories : d'une part, les travailleurs réels et, d'autre part, les travailleurs occasionnels, les chômeurs et les parasites de toute espèce. L'importance relative de chaque catégorie a de graves répercussions sur l'évolution de la cité. Les masses laborieuses d'une ville peuvent supporter un certain nombre d'oisifs, volontaires ou non. Mais lorsque la proportion de ces derniers devient excessive, elle bloque tout effort de promotion sociale et condamne les citadins les plus méritants à un état de

stagnation et de médiocrité auquel il leur est impossible de s'arracher.

Ce phénomène nous a été révélé de manière très frappante par l'étude des quartiers africains de Coquilhatville, entreprise immédiatement après celle de Bangui. Alors que dans cette dernière ville l'habitat africain (exception faite pour une partie de la Kouanga) consistait encore en cases en matériaux provisoires de type traditionnel, à Coquilhatville la construction était en plein essor : toute la cité de Coq. II se couvrait d'habitations en matériaux définitifs, maisonnettes et bungalows du plus charmant effet.

L'explication de cette différence ne fut pas longue à trouver. A Coquilhatville, pour 29.805 habitants, on comptait 7.829 salariés et 1.686 travailleurs indépendants ou, en d'autres termes, un revenu faisait vivre, en moyenne, 3 personnes. A Bangui, par contre, pour 78.000 habitants, on ne comptait que 8.000 salariés et 2.000 indépendants environ ; chaque revenu devait donc assurer la subsistance de 8 personnes.

En d'autres termes encore, 100 hommes à Coquilhatville devaient supporter la charge de 17 non-productifs, tandis qu'à Bangui 100 hommes au travail doivent supporter 120 hommes sans ressources. Les revenus étant complètement absorbés par la subsistance de la famille et de ses hôtes, il n'est pas possible d'en consacrer une partie à l'amélioration du niveau de vie du travailleur, de son habitat en particulier.

Dans chacune des villes centrafricaines on observe un nombre plus ou moins important de sans-travail. Quelle est parmi eux la proportion de chômeurs véritables, il est bien difficile de le préciser. L'Administration n'est, en général, pas équipée pour suivre de près le mouvement des travailleurs. Elle doit se fier au bon vouloir des entreprises ou des travailleurs eux-mêmes lorsqu'ils recourent à ses services.

La situation à Léopoldville, en décembre 1955, se présentait, pour l'ensemble de l'agglomération, à peu près de la manière suivante :

Salariés dans entreprises européennes	82.562
Salariés dans entreprises africaines	4.801
Boys au service des Européens	6.250
Boys au service des Africains	700
Travailleurs indépendants	8.623
Policiers et soldats	3.639
	106.575

Si l'on tient compte du fait que Léopoldville comptait, à ce moment, 122.300 hommes adultes, on constate que 87 % d'entre eux exerçaient une activité lucrative. Pour les 13 % d'hommes non au travail, les chiffres sont évidemment moins précis sauf pour certaines catégories :

Détenus	1.364
Hospitalisés	987
Étudiants	387
Vieillards et pensionnés	2.000
Visiteurs de longue durée	3.000
Chômeurs	8.000
	15.738

Les premiers étant supportés par la communauté, seuls les chômeurs, les visiteurs et les vieillards non pensionnés restent à charge des individus. Mais la proportion des sans-travail est telle qu'ils peuvent vivre aux dépens de la population active sans compromettre trop gravement l'évolution de la communauté urbaine.

Dans une ville comptant plus de 100.000 travailleurs, il est normal de disposer d'un volant de main-d'œuvre de quelques milliers d'individus. D'après l'enquête effectuée par l'Administration en mai et juin 1955, les chômeurs se répartissaient également entre toutes les catégories professionnelles (4 à 6 %) sans que l'une d'elles parût particulièrement affectée.

Un phénomène plus inquiétant est la constitution d'une catégorie, chaque jour plus importante, de chômeurs inaptes ou hostiles à tout reclassement ; que ce soient des manœuvres non qualifiés éliminés par la mécanisation ou des employés de bureau évincés par des candidats mieux formés. Nous avons souvent eu l'occasion d'observer qu'un clerc licencié se refuse presque toujours à solliciter un autre emploi, estimant indigne de lui tout travail manuel. Pour avoir fréquenté l'école pendant quelques années, beaucoup parmi eux se prennent pour des intellectuels et végètent aux dépens de leur parenté, en attendant qu'on fasse appel à leur compétence. Ils risquent d'attendre longtemps.

Cette situation est particulièrement grave pour les jeunes citadins, nés en ville ou y arrivés très tôt. Rien que dans le Centre extra-coutumier urbain d'Elisabethville, nous avons repéré, au cours de notre enquête, près de 500 garçons, âgés de 12 à 19 ans, qui, de l'aveu même des parents, n'étaient ni en classe ni au travail. Une revalorisation du travail manuel s'impose, tant sur le plan social que sur le plan économique, si l'on ne veut pas voir se constituer une catégorie de faux-intellectuels aigris, prêts à toutes les outrances, pour le plus grand danger de la paix sociale.

5. — Les travailleurs indépendants.

Au cours de ce chapitre, nous n'avons guère parlé que des salariés dont le travail dépend directement de l'initiative européenne. Les Africains cependant s'adonnent de plus en plus au commerce et à l'artisanat, voire à la petite industrie, et leurs activités ne doivent pas être sous-estimées. La naissance d'une classe nouvelle de travailleurs indépendants et de petits patrons est intimement liée à la vie urbaine, au contact et à l'exemple des entreprises européennes.

Au Congo belge, c'est d'une façon assez inattendue que l'Administration et le public découvrirent l'importance de ce qu'il convient déjà d'appeler les classes moyennes africaines. Au cours de l'année 1953, des feuilles d'impôts sur les revenus furent distribuées aux commerçants des cités africaines de Léopoldville. On constata avec stupéfaction que 100 contribuables déclaraient pour cette année des bénéfices allant de 700.000 francs à un million et que 200 autres reconnaissaient des profits de 300 à 700.000 francs, soit au total près de 175 millions pour 300 commerçants. A plus ample examen, bon nombre de ces déclarations parurent nettement exagérées, les contribuables novices ayant cru de bon ton de présenter leurs entreprises sous le jour le plus flatteur. Malgré tout, l'importance économique des indépendants apparaissait incontestable.

Une enquête détaillée et précise sur les activités indépendantes à la Cité indigène de Léopoldville fut entreprise en 1954 par le Service de la Population noire en collaboration avec le Commissariat au Plan décennal [192]. Cette enquête reste, à ce jour, la plus complète qui ait été réalisée dans une ville d'Afrique centrale ; c'est à elle surtout que nous nous référerons pour les données chiffrées de ce paragraphe.

Léopoldville comptait, en janvier 1954, 7.070 indépendants avec 4.619 salariés et apprentis à leur service. En décembre 1955, ces chiffres s'élevaient respectivement à 8.623 et 4.801, soit 11 % de la population masculine totale. On peut estimer que les indépendants représentent environ 10 % de la population active dans les grandes villes centrafricaines. Mais bien que les recensements mentionnent, en général, un nombre précis d'indépendants, ces chiffres doivent être considérés avec circonspection, le titre d'indépendant pouvant recouvrir des réalités très dissemblables.

Lorsqu'il s'agit d'un tailleur consacrant toutes ses journées à son métier, c'est clair. La qualité d'indépendant est moins évidente lorsqu'il s'agit, par exemple, d'un employé dans une entreprise européenne qui, le samedi après-midi et le dimanche matin, installe une chaise devant sa case et accroche un écriteau annonçant un « coiffeur-expert-spécialiste, comme à Paris »⁽¹⁾. C'est pourquoi, dans son enquête, P. COLIN a pris soin de distinguer ceux qui exercent une activité indépendante à titre principal et ceux qui l'exercent à titre secondaire. Il faudrait encore distinguer ceux qui exercent des « petits métiers », tels que porteurs d'eau, tireurs de pousse, vendeurs de pain ou de gâteaux : expédients temporaires plutôt que véritables métiers.

Le recensement de Léopoldville a dénombré plus de soixante métiers ou activités, allant du vannier, du boulanger ou du photographe à l'entrepreneur et à l'exploitant de cinéma.

Si bon nombre des métiers exercés par les indépendants constituent des activités nouvelles importées du monde occidental (mécaniciens, plombiers, électriciens, horlogers etc) il est des activités traditionnelles qui ont connu un essor nouveau par suite du fait urbain.

Les populations riveraines des fleuves ou des lacs se sont depuis toujours adonnées à la pêche. Or les débouchés offerts par les grandes villes ont rendu ce métier extrêmement rémunérateur. A Coquilhatville, par exemple, sur 11.000 hommes on comptait, fin 1955, 1057 pêcheurs. Ces pêcheurs travaillent avant tout « pour l'exportation » ; ils vendent leurs prises aux équipages des bateaux descendant vers Léopoldville. Ce commerce se pratique sur une telle échelle que la ville souffre d'une pénurie de poisson et que l'on fut parfois contraint d'importer du poisson de mer, via Matadi, pour satisfaire les besoins du marché local !

⁽¹⁾ Noté dans une rue de Yaoundé, Cameroun.

Les possibilités nouvelles offertes par le commerce et l'artisanat dans les agglomérations centrafricaines ont été exploitées assez inégalement par les divers groupes ethniques. Dans chaque ville, en effet, telle ou telle ethnie se révèle plus particulièrement habile et entreprenante. DIZIAIN a clairement montré comment, à Douala, les Haoussa et les Bamileke s'efforçaient de monopoliser le commerce [125].

Quant à l'importance des indépendants, elle varie énormément de l'un à l'autre, du gagne-petit au brasseur d'affaires. Alors que le plus grand nombre des indépendants exercent seuls leur activité, à Léopoldville, en 1954, 1600 d'entre eux occupaient de la main-d'œuvre. Parmi ces petits patrons, on en comptait 34 qui employaient au moins 10 travailleurs, le plus important occupant 55 personnes à son service.

La propriété foncière n'était pas encore reconnue aux autochtones dans les agglomérations urbaines, à cette époque, mais 36 % des indépendants possédaient le droit d'occupation d'une ou de plusieurs parcelles ; quelques-uns détenaient ce droit pour 3, 4 et même 6 parcelles. L'équipement commercial peut aller de tréteaux branlants installés sous une « barza » ou en plein air, jusqu'aux vastes bâtiments en matériaux définitifs et équipés, comme certains bars, de tous les perfectionnements modernes : éclairage fluorescent, glacière, radio ou orchestre, etc.

Nous aurons l'occasion de revenir un peu plus loin sur l'équipement commercial des cités africaines⁽¹⁾. Nous voulions simplement noter ici l'apparition d'une classe moyenne autochtone. Si cette classe nouvelle existe incontestablement, son évolution rencontre encore plus d'un obstacle. Le sens de la gestion commerciale,

⁽¹⁾ Cfr 3^e Partie, chapitre 4, n° 2, pp. 333-340.

par exemple, n'accompagne pas toujours l'habileté manuelle des artisans, que ce soit dans l'établissement des prix de revient ou dans la tenue de la comptabilité. La superficie des parcelles est souvent trop exiguë pour le développement de certains ateliers : fabrication de blocs de ciment, menuiseries, garages. Un grand nombre de commerçants et d'artisans attendent depuis des années leur raccordement au réseau électrique. Ceux qui disposent du téléphone sont encore l'exception. Malgré tout, le départ est donné : la classe des indépendants constitue déjà une fraction notable de la population et témoigne de son degré de stabilisation en milieu urbain.

CHAPITRE DEUXIÈME.

L'HABITAT URBAIN I

Les quartiers européens ne sont pas seulement distincts des quartiers africains ; ils en diffèrent totalement à la fois par l'aménagement urbanistique et par la qualité des habitations. Il convient donc d'étudier séparément les uns et les autres.

1. — L'habitat européen.

Nous n'accorderons qu'une brève attention à l'habitat européen ; il ne se signale, en général, ni par le cachet esthétique, ni par l'originalité de sa conception. Certes, le caractère national ou les traditions métropolitaines des coloniaux transparaissent souvent de quelque façon. Pour le fonctionnaire britannique, rien ne vaut un cottage précédé d'un gazon impeccable. Et s'il parvient à acclimater quelques rosiers, ses rêves sont comblés. L'idéal bourgeois du colon belge se matérialise dans la grosse villa qui doit être, avant tout, confortable. Quant au Français, il ne répugne pas à un brin de fantaisie, voire de bohème. Les styles portugais traditionnels ont pu être transposés en Angola avec assez de bonheur. Ce qui n'a pas empêché certains architectes contemporains de se lancer dans un modernisme hardi. Les villas et les blocs d'appartements situés sur le cordon littoral de Lobito montrent, à cet égard, quelques brillantes réussites.

Au total, cependant, malgré quelques notes originales ici et là, l'habitat européen peut se ramener à trois types. La case coloniale, classique depuis plus de 50 ans dans toute l'Afrique intertropicale : bungalow de bois ou de briques, construit sur piliers pour éviter les ravages des termites, entouré de vérandas (appelées *barzas* au Congo) et couvert de tôles ondulées. Cette construction basse s'érige au milieu d'une vaste parcelle ombragée par des palmiers, des flamboyants ou des jacarandas. Jusque vers 1940, la presque totalité des résidences privées était de ce type ; on peut encore en voir dans chaque ville d'Afrique centrale.

Dans les régions en expansion économique et démographique, ces habitations coloniales tendent à disparaître rapidement ; elles ne seront bientôt plus que les vestiges d'une époque révolue, l'époque des pionniers. C'est que l'afflux de résidents européens, au cours des dernières années, a provoqué la montée en flèche du prix des terrains. Dans le quartier commercial de Kinshasa à Léopoldville, par exemple, des terrains se sont vendus à 2.000 F le m², en 1955, terrains qui, 50 ans plus tôt, valaient à peine quelques centimes.

L'augmentation de la population européenne, la rareté progressive de terrains vacants et les spéculations foncières qui en ont résulté ont imposé un nouveau type d'habitat, l'immeuble à appartements multiples. A partir d'un certain volume de population, la construction en hauteur devient indispensable si l'on veut éviter dans la ville une extension horizontale démesurée et les gaspillages que celle-ci entraîne dans les travaux d'infrastructure et d'équipement. Par ailleurs, des constructions en hauteur, bien orientées, peuvent être mieux adaptées au climat ; elles captent la moindre brise tandis que les maisons au sol baignent dans une chaleur moite.

La vie en appartement présente cependant des in-

convénients, en particulier pour les enfants qui ont besoin d'espace pour s'ébattre librement et en sécurité. Il est aussi bien des adultes, en Afrique comme en Europe, qui aspirent à un coin tranquille dans la verdure pour se détendre après le labeur quotidien. De leur désir est né un troisième type d'habitat : la banlieue résidentielle. A Léopoldville, par exemple, des centaines de villas et de pavillons grimpent à l'assaut des collines du Sud de la ville, se campent au Parc Hembise, à Binza, Djelo-Binza et s'égrènent, le long de la route de Kasangulu, jusqu'au Mont Gafula. Le calme, la fraîcheur et l'espace compensent l'inconvénient de la distance et un moindre confort.

En résumé, l'habitat européen en Afrique centrale ne présente guère de caractères originaux. Les ensembles architecturaux sont rares ; on ne voit guère, comme exemple à citer, que l'Avenida Dias de Novais à Luanda. Bâtiments aux lignes simples, pratiques mais anonymes, parfaitement interchangeables avec ceux que l'on rencontre dans les villes modernes des pays ensoleillés, que ce soit en Californie, au Brésil ou en Australie. Cela dit, nous étudierons l'habitat africain qui mérite, à plus d'un titre, de retenir toute notre attention.

2. — Les camps de travailleurs.

Lorsqu'on parcourt les quartiers indigènes d'une ville centrafricaine, on ne peut manquer d'être étonné par l'extrême diversité des formes d'habitat. Si, à l'intérieur d'un même quartier, on observe des constructions assez hétérogènes, les différences sont encore plus sensibles d'un quartier à un autre. En fait, chaque quartier reflète une étape de l'évolution urbaine. Mais cette évolution fut si rapide et la pénurie de logements si pressante que les différents types d'habitat, au lieu de se succéder, se sont juxtaposés. Pour la clarté de l'exposé, nous distin-

guerons l'habitat dû à l'initiative des employeurs et celui qui résulte de l'initiative privée, aidée ou non par les pouvoirs publics. Nous suivrons l'évolution, au cours des années, de chacun de ces types d'habitat.

Les premiers établissements fixes créés par la colonisation consistent en quelques postes militaires et administratifs, quelques missions chrétiennes, quelques postes de traite, suivis un peu plus tard de chantiers miniers et de plantations. Ces activités nouvelles requéraient une main-d'œuvre chaque jour plus abondante. Nous avons déjà vu comment cette main-d'œuvre fut recrutée. Mais les recrutements s'opérant parfois très loin du lieu de travail et les agglomérations naissantes n'étant nullement équipées pour absorber cet afflux de population, les autorités coloniales crurent de leur devoir d'exiger des patrons le logement, le ravitaillement et l'équipement indispensable pour les travailleurs. En principe, avant de recevoir l'autorisation de recruter dix hommes, il fallait montrer dix cases ou paillettes et prouver que l'on pouvait entretenir ces dix travailleurs. En pratique, assez souvent, l'employeur laissait quelques journées libres aux nouveaux engagés afin qu'ils se construisissent un abri.

L'évolution des camps de travailleurs fut très différente selon qu'il s'agissait d'établissements temporaires ou permanents. Aucune société industrielle ne pourrait, sans courir à la ruine, investir dans des campements éphémères un capital de construction durable qu'elle n'aura jamais le moyen d'amortir. Il faut bien se contenter d'un minimum de confort et d'hygiène.

Mais il en va tout autrement pour les entreprises qui disposent de puissants moyens financiers et qui, en outre, ont l'avantage d'exploiter des gisements compacts ou des plantations permanentes. Les améliorations apportées par ces employeurs au logement des tra-

vailleurs s'inscrivent dans le cadre des efforts visant à stabiliser la main-d'œuvre. Cette stabilisation ne peut se concevoir que dans la mesure où le travailleur a la possibilité de mener une vie de famille normale, entouré de sa femme et de ses enfants. Au lieu des dortoirs ou des logettes qui sont encore en usage dans les compounds du Witwatersrand, par exemple, on vit surgir, en particulier au Congo belge et plus tard dans le Copperbelt, des maisonnettes familiales construites en matériaux durables.

Les sociétés qui, pour des raisons techniques autant qu'économiques, désiraient s'attacher une main-d'œuvre fidèle, comprirent que leur intérêt allait de pair avec une politique sociale progressiste. Il faut reconnaître, en toute objectivité, que les plus importantes sociétés congolaises allèrent délibérément au delà des exigences légales. Peu à peu les camps de travailleurs se transformèrent en véritables cités avec écoles, hôpitaux et maternités, foyers sociaux, terrains de sport, centres récréatifs, etc. Nous ne citerons, parmi d'autres, que deux exemples : le camp de l'Union Minière à Shinkolobwe et celui de l'Otraco à Matadi.

La formule paternaliste des camps de travailleurs fut certainement utile et même nécessaire pour assurer à la main-d'œuvre des conditions de vie décentes auxquelles n'auraient pu atteindre les individus laissés à eux-mêmes et que les pouvoirs publics, avec leurs moyens limités, n'auraient pu offrir. Les initiatives d'employeurs éclairés ont joué un rôle supplétif indispensable et bienfaisant ; les résultats obtenus dans les domaines de la santé, de l'éducation et de la morale en sont un témoignage irrécusable.

Et cependant, nous n'hésiterons pas à prétendre que, dans les agglomérations urbaines, la formule des camps ne constitue qu'un pis-aller ou, à tout le moins, un

palliatif provisoire. Outre les inconvenients psychologiques inhérents à la vie en milieu fermé, où l'initiative et la fantaisie n'ont guère de place, ce système nous paraît présenter un grave inconvenient, celui de lier trop étroitement le travailleur à son patron. Lorsque, pour une raison ou pour une autre et sans qu'il ait quoi que ce soit à se reprocher, l'ouvrier perd son emploi, il perd en même temps son logement et tous les avantages acquis et il se retrouve à la rue complètement démunis. Aussi, là où les circonstances le permettent, certains employeurs ont-ils pris l'initiative de faciliter aux membres de leur personnel l'acquisition d'une maison dans la cité africaine.

3. — Les cités africaines.

En même temps que les camps de travailleurs, ont surgi et se sont développées des agglomérations groupant des indigènes détribalisés : travailleurs au service de petits patrons, pêcheurs, commerçants, artisans et tous les chercheurs d'aventure attirés par la présence européenne. Pour loger cette population assez disparate et livrée à elle-même, les autorités choisirent un terrain quelconque sur lequel fut tracé un carroyage sommaire. Les parcelles délimitées de la sorte furent attribuées aux autochtones sous forme d'un droit d'occupation et chacun s'intalla du mieux qu'il put.

Dans les villages africains de Brazzaville, de Bangui ou de Yaounde, comme dans les centres extra-coutumiers de Léopoldville, de Stanleyville ou d'Usumbura, ou encore dans les *parishes* de Kampala, l'habitat dû à l'initiative des Africains paraît à la fois traditionnel et hétéroclite. Si, dans les débuts tout au moins, une totale liberté fut laissée aux immigrés de construire à leur guise, la pauvreté des moyens les obligea fréquemment à recourir à des techniques de fortune. L'homme qui,

en brousse, était le bâtisseur traditionnel de la case, est devenu, en ville, un salarié dont les loisirs sont comptés. Il n'a plus guère de temps à consacrer à la construction et à l'aménagement de son logis ; il n'en a plus toujours le goût non plus.

Les cases construites selon les canons traditionnels africains sont tellement variées qu'il n'est pas possible de les décrire toutes. Nous nous contenterons de signaler les types les plus fréquents tant par la forme que par les matériaux.

Ce n'est que dans l'est de l'Afrique centrale, dans la zone correspondant aux territoires sous administration britannique et sur la frontière orientale du Congo belge, que l'on découvre dans les villes des cases rondes, assez petites, et ne comptant en général qu'une seule pièce.

Dans le centre et l'ouest, aussi bien dans les territoires belges, français ou portugais, la case rectangulaire s'est imposée dans toutes les agglomérations urbaines. Cette forme, en effet, semble beaucoup plus pratique. La case peut s'allonger presque indéfiniment, suivant les besoins, par simple juxtaposition de pièces supplémentaires. Longues de trois à dix ou douze mètres, ces cases ont rarement plus de trois ou quatre mètres de profondeur et sont surmontées d'un toit à double pente débordant en auvent le long de la façade principale.

La case de forme carrée ne se rencontre qu'exceptionnellement car elle exige un toit à quatre pans qu'il n'est pas facile de réaliser avec les matériaux traditionnels. Les exigences du climat ont contraint les musulmans, aussi bien à Bangui qu'à Usumbura, à abandonner leur type traditionnel d'habitation. Il faut remonter jusqu'à Fort-Lamy pour le rencontrer : logettes groupées autour d'un cour fermée ne présentant vers l'extérieur qu'un mur aveugle.

Quand aux matériaux utilisés, ils varient selon les

ressources naturelles locales. Le type le plus primitif subsiste à Bukavu : quelques perches plantées en rond dans le sol et reliées entre elles au sommet supportent une couverture d'herbes sèches disposées dans le sens de la pente pour faciliter le ruissellement. A quelque distance, on croirait voir des meules de foin, n'était la fumée qui s'échappe, diffuse, de ces huttes misérables.

Dans les zones forestières, le bois sera largement utilisé comme matériau de construction. Sur une carcasse faite de rondins et de gaules assemblés au moyen de lianes, de fils de fer ou de clous, les habitants de Libreville fixent des écorces d'*ogana*, préalablement déroulées et aplatis. Ce revêtement, bien qu'assez fragile, assure une protection suffisante.

A Douala, par contre, on utilise plus fréquemment la planche éclatée. Le tronc d'un arbre tendre, l'*etan* par exemple, est débité à la hache ou à l'aide de coins en planches grossières. Celles-ci sont fixées sur la carcasse horizontalement et à partir du sol, de telle sorte que la planche supérieure recouvre légèrement la planche inférieure, un peu à la manière de tuiles.

Mais ce procédé exige pas mal de travail. Aussi, ceux des Africains qui en ont les moyens, trouvent-ils plus simple d'acheter des planches rabotées, parfois même languettées. Les gagne-petit doivent se contenter de matériaux de remplacement, des planches de caisse par exemple. Il arrive ainsi que leurs cases portent des inscriptions saugrenues, telles que « fragile », « craint la chaleur », ou fassent une publicité gratuite et inattendue pour telle marque de champagne, de savon ou de lait en poudre ...⁽¹⁾.

Si les maisons en bois sont nombreuses à Douala et dans les villes gabonaises, leur aire d'expansion est beaucoup plus réduite que la zone forestière. Elles sont

⁽¹⁾ LASSEURRE a donné une excellente description de l'habitat africain dans l'article déjà cité : *Le paysage urbain des Librevilles noires*, pp. 375-382.

très rares ou même inexistantes dans des villes comme Yaounde, Bangui, Stanleyville où le bois ne fait cependant pas défaut. En fait, le type de construction le plus fréquent en Afrique centrale est la case en terre. Les meilleures habitations de ce genre sont construites de la manière suivante : perpendiculairement à une armature de perches plantées dans le sol, on fixe, du côté intérieur comme du côté extérieur, des baguettes de toute genre, nervures de palmier, bambous refendus, de façon à constituer un solide clayonnage double. A l'intérieur de ce clayonnage on entasse de l'argile pétrie, en guise de mortier ; les surfaces sont enduites de la même matière et ensuite plus ou moins habilement lissées. Les murs construits de la sorte et protégés contre la pluie par une toiture largement débordante peuvent durer un certain nombre d'années, surtout si la terre utilisée (l'argile latéritique de Yaoundé, par exemple) est de bonne qualité.

Ce type de case en boue séchée, plus connue sous le nom de « poto-poto », est très répandu, surtout dans la partie nord de l'Afrique centrale. Les constructions de ce genre sont les plus nombreuses à Kampala, Stanleyville, Coquilhatville, Bangui, Yaoundé. Mais la quantité de bois exigée par les cases de ce type est assez considérable, tant pour l'armature que pour le clayonnage.

Aussi, au fur et à mesure que l'on descend vers le sud et que l'on passe des régions forestières aux zones de savanes, les cases en briques sèches se mêlent de plus en plus aux cases en poto-poto. Il en va de même dans les régions naguère boisées mais que de grandes agglomérations urbaines ont méthodiquement pillées, comme à Brazzaville, à Léopoldville et surtout à Matadi. Au Katanga et en Angola, la brique adobe règne sans conteste. Outre l'argile, la terre de termitière, abondante dans le Haut-Katanga et toute la Rhodésie, fournit une excellente matière première.

valeur en espèces du logement. Cet octroi d'une indemnité de logement part d'une excellente intention chez le législateur : encourager le désir des Africains d'accéder à la propriété privée. Malheureusement, cette mesure est sans portée pour la grande masse des travailleurs. En effet, le taux de l'indemnité mensuelle dans les principales villes congolaises se situait, fin décembre 1955, aux niveaux ci-après :

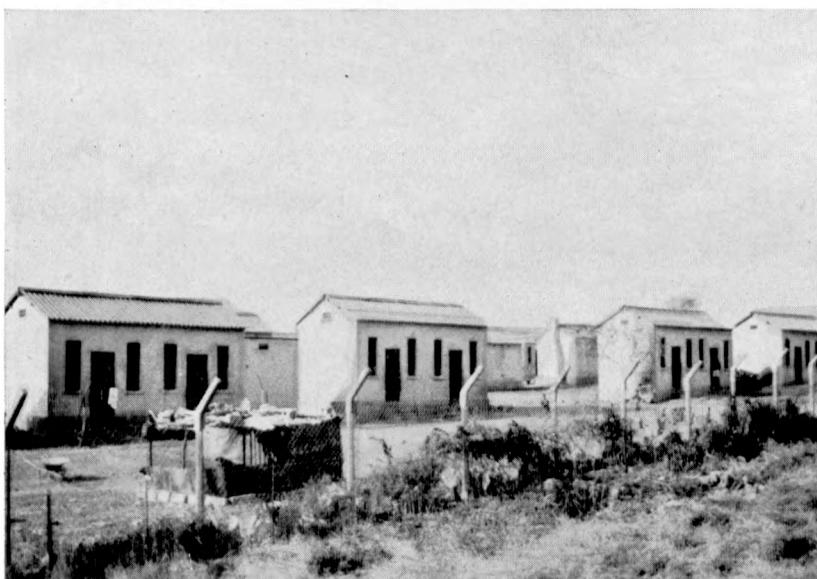
Tableau 29. — Indemnités de logement.

Villes	Célibataires	Mariés avec 4 enfants
Luluabourg	50,—	120,—
Coquilhatville	50,—	125,—
Matadi	62,50	125,—
Élisabethville	75,—	240,—
Léopoldville	100,—	250,—

On le voit, l'indemnité de logement suffit à peine pour louer une ou deux chambrettes, le prix minimum de celles-ci étant, en général, de 100 F par mois. Abandonné à ses seules ressources, le prolétaire africain ne peut même pas rêver de posséder un jour une habitation décente.

Pour permettre à des Congolais travailleurs et méritants d'améliorer leur habitat, la Mission catholique de Léopoldville créa, dès 1932, une caisse de prêt immobilier. Le succès remporté par cette initiative et l'ampleur de la tâche dépassèrent vite les possibilités de la Mission. En 1935, le District urbain reprit cette activité à son compte. Enfin, en 1947, fut institué le Fonds d'Avance sur dotation de la Colonie.

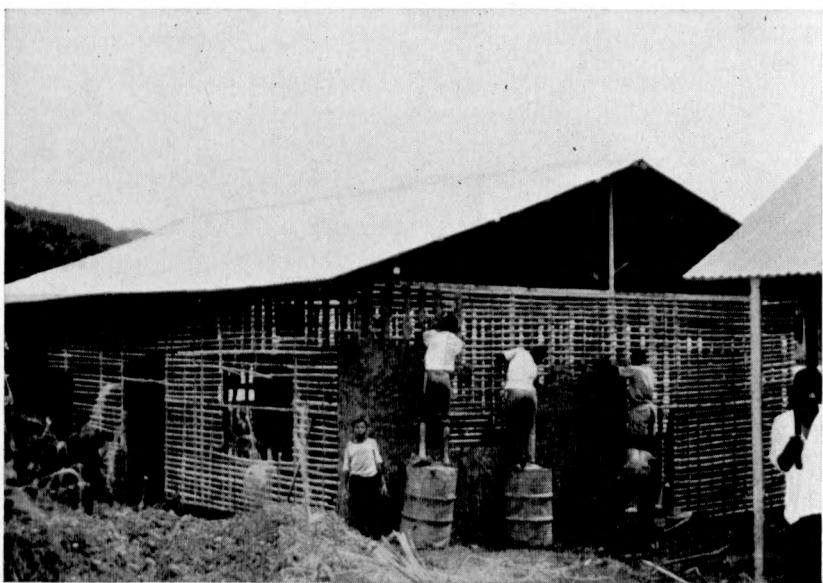
Des organismes du même genre furent rapidement mis en place dans tous les centres urbains de quelque importance. Fin décembre 1955, le nombre total de prêts consentis et leur montant s'établissaient comme suit [274, 1956, p. 99] :



17. — Le *compound* d'une importante cimenterie en Rhodésie.



18. — Le camp du personnel des chemins de fer à Luluabourg.



19. — Évolution de l'habitat traditionnel. Murs en clayonnage, mais dimensions plus vastes et toiture en tôles (Yaoundé).



20. — Œuvre d'un artisan congolais utilisant des briques en terre sèche, cette demeure ne manque pas d'ambition (Matadi).

Tableau 30. — Le Fonds d'Avance
au Congo belge.

Province	Nombre de prêts	Montant global	Montant moyen
Léopoldville	8.090	454.611.965	56.194
Équateur	1.431	29.608.497	20.691
Orientale	645	26.256.667	40.708
Kivu	246	12.832.304	52.164
Katanga	11.991	292.324.903	24.378
Kasai	703	36.791.203	52.335
Total	23.106	852.425.539	36.892

Les prêts du Fonds d'Avance étant consentis, par priorité, aux familles nombreuses, on peut estimer à près de 120.000 le nombre de personnes qui ont bénéficié d'un meilleur habitat, grâce à cette institution. Ce qui représente une avance de 7.000 F en moyenne par habitant, somme très raisonnable, on en conviendra. Les prêts sont remboursables par des versements mensuels proportionnés aux ressources et aux charges familiales des bénéficiaires et échelonnés sur 5 à 15 ans.

En règle générale, les remboursements s'opèrent de façon très satisfaisante. A Matadi, par exemple, 1265 prêts avaient été consentis, au 31 décembre 1955, pour un montant total de 23.546.290 F. A cette date, 5.484.452 F auraient dû être remboursés. Sur cette somme, 5.132.119 F l'étaient effectivement. Les retards représentaient donc à peine 6,4 %, soit un pourcentage équivalent à celui qui est habituellement enregistré par les sociétés de crédit immobilier en Belgique.

Élisabethville est peut-être l'agglomération africaine où le Fonds d'Avance a obtenu le plus franc succès. Le tableau suivant permet de s'en faire quelque idée [254, p. 39].

Tableau 31. — Prêts du Fonds d'Avance à
Élisabethville.

Année	Nombre de prêts	Maisons terminées	Crédits annuels	Remboursements annuels
39-49	793	793	10.726.818	4.491.344
1950	1.062	1.062	12.009.541	715.804
1951	843	843	16.319.278	6.579.893
1952	1.836	1.836	51.144.148	12.081.020
1953	2.128	2.128	62.957.921	18.727.049
1954	735	348	32.984.766	23.175.237
1955	694	162	25.591.382	24.877.591
1956	1.003	595	35.848.000	33.508.000
Totaux	9.094	7.767	247.582.854	124.155.938

Ce tableau appelle quelques remarques. Le montant moyen des prêts (27.000 F) est nettement moins élevé que dans les autres centres urbains. Ce fait tient au mode de construction mis en œuvre à Élisabethville, comme nous le verrons plus loin. En outre, sur les 247 millions engagés, plus de 124 ont déjà été remboursés, soit 50 %. Enfin, l'examen des opérations de caisse en 1955 et 1956 laisse prévoir que, sans nouveaux crédits, le Fonds pourrait, par le réinvestissement des capitaux récupérés, financer annuellement la mise en chantier d'un millier de maisons nouvelles à raison de 35.000 F l'une.

En créant les Fonds d'Avance, les autorités belges ont rendu possible une réelle amélioration de l'habitat africain dans les villes. La majorité des bénéficiaires cependant est constituée par les travailleurs semi-qualifiés ou qualifiés, les clercs et les indépendants. Les gagne-petit ne peuvent distraire 3, 4 ou 500 F par mois pour le remboursement d'un prêt immobilier ; ces sommes représentent 30 à 50 % du salaire d'un manœuvre, salaire à peine suffisant pour vivre.

C'est pourquoi, à l'issue de son voyage au Congo, en

1955, et en témoignage tangible de l'intérêt qu'il portait à ses sujets africains, le Roi Baudouin a-t-il voulu créer un Fonds du Roi. Ce Fonds est destiné à aider, par des libéralités, les Congolais méritants mais économiquement faibles à améliorer leur habitat. Grâce à ces subventions, qui vont de 75 à 150 F par mois, de nouvelles catégories de travailleurs peu favorisés par la fortune pourront prétendre à bénéficier du Fonds d'Avance, car ils seront en mesure de faire face aux obligations de remboursement.

Dès 1956, quelques mois après sa création, le Fonds du Roi entrat en activité et dans chaque province on procédait aux premières attributions. La mise en route de la nouvelle institution fut peut-être un peu précipitée ; les dossiers furent constitués à la hâte et suivant des critères assez mal définis. De toute façon il faudra attendre de voir fonctionner régulièrement cet organisme avant de formuler un jugement sur son efficience.

5. — Aide technique à la construction.

Un certain capital ayant été mis à sa disposition pour améliorer l'habitat africain, chaque ville essaya d'en tirer le meilleur parti. Les problèmes à résoudre étaient multiples : il s'agissait de construire vite, de construire beaucoup, de construire des habitations décentes et de construire à bon marché, les ressources financières des particuliers et des pouvoirs publics étant limitées. Chaque administration locale s'efforça de mettre au point une formule adéquate pour faire face à ses problèmes propres. Nous décrirons brièvement les principales méthodes adoptées dans les villes congolaises. La confrontation de ces expériences donnera matière à d'utiles réflexions.

La dangereuse surpopulation d'Élisabethville, en 1948, et l'état pitoyable de la cité indigène amenèrent le

Commissaire de district à concevoir et à mettre en œuvre un plan hardi et réaliste. La « méthode GRÉVISSE » a été définie à grands traits par son auteur :

« D'un point de vue technique et financier, elle consiste essentiellement à mettre en commun les moyens de l'État, de la municipalité, de l'employeur et du travailleur.

» L'État a une double charge. Il équipe à ses frais l'agglomération, construisant routes, digues et ponts, installant l'eau, l'électricité, les égouts et les stations d'épuration, niveling et lotissant. En outre, il finance un « Fonds de roulement » qui permet de mettre à la disposition des constructeurs indigènes un ensemble de matériaux.

» La municipalité, elle, exécute les travaux, distribue les parcelles, établit les contrats et cède les matériaux en se portant garante de la bonne fin des travaux et des opérations financières. Elle contribue, sur son propre budget, à compléter les efforts de l'État en bien des domaines.

» Les employeurs paient des indemnités de logement. Bon nombre d'entre eux, mus par un esprit social ou par les sentiments qui les attachent à de vieux serviteurs, épaulent les constructeurs et leur remettent des fonds, des matériaux, etc.

» Quant aux travailleurs, ils édifient leur maison soit de leurs propres mains, avec l'aide de leur femme, de leurs enfants ou amis, soit en recourant à de la main-d'œuvre qualifiée lorsque, comme c'est le cas depuis 1952, la valeur des matériaux à mettre en œuvre les convainc que le travail entrepris a le caractère du définitif.

» Les types de construction qu'ils érigent restent évidemment simples, à la mesure de leurs capacités et de leurs moyens financiers. Maisons à quatre pièces, en général, de $3,25\text{ m} \times 3,25\text{ m}$ chacune, posées sur des fondations en béton, munies de portes et fenêtres, toutes élevées, depuis 1952, en briques cuites ou en blocs de ciment, couvertes de tôles. Pièces encore fonctionnellement indifférenciées, en attendant que le ménage trouve pour s'installer plus à l'aise la possibilité qui lui viendra lorsque la maison sera payée.

» Ces maisons à l'extérieur très diversifié ne sont pas également réussies, mais toutes séduisent leur constructeur en voie de devenir propriétaire. Car là est le but social du système appliqué. Quelle que soit la rémunération mensuelle du travailleur concerné, il est à même de payer en moins de dix ans le montant du prêt accordé. Généralement, son indemnité de logement et le loyer à provenir de la location d'une ou de deux pièces lui permettent d'apurer sa dette en moins de huit ans. Il ne prélève rien ou fort peu sur son salaire sauf, et c'est

souvent le cas, lorsqu'il tend à rembourser plus rapidement que prévu » [246, p. 69].

Les résultats obtenus par ce système répondirent largement aux espoirs de leurs promoteurs. En 1949 et 1950, 1.700 maisons furent construites : fondations en béton, murs en briques adobes crépies au ciment, portes et fenêtres, toiture en tôles, et ce pour un prix moyen de 11.000 F. De 1951 à 1953, 4.800 maisons en matériaux durables (briques cuites ou parpaings) furent édifiées au quartier Kenya et surtout à la Katuba. De 1954 à 1956, on bâtit 1.100 maisons nouvelles et 1.600 propriétaires d'habitations en briques adobes remplacèrent ces dernières par des matériaux définitifs. Au total, plus de 8.000 maisons ont été construites entre 1949 et 1956.

Ces habitations ne sont pas sans défauts, mais elles ont au moins le mérite d'exister. Elles ont permis de loger rapidement, décemment et à bon compte, des dizaines de milliers de citadins. A une grande partie de la population évilloise, elles ont épargné les misères physiques et morales des taudis surpeuplés.

Le succès de cette formule l'a fait adopter par d'autres villes congolaises, en particulier Jadotville et Kolwezi. Ce système permet à tous les Africains courageux d'améliorer leur sort. Notre enquête à Jadotville, par exemple, a révélé que parmi les 3.315 propriétaires, 1.260 étaient de simples manœuvres [207, p. 57]. Tout commentaire est superflu. Nous faisons nôtre la conclusion de F. GRÉVYSSÉ :

« ... la coopération de l'indigène et de l'Administration, dans une mise en commun du travail de l'un et des ressources financières et techniques de l'autre, peut conduire rapidement à un valable résultat » [227, p. 202].

Cette conclusion est confirmée par tous ceux qui

se sont inspirés des mêmes méthodes. Nous ne citerons que le témoignage d'un expert de l'Unesco, A. CARNEY :

« ... il faut faire confiance aux populations et avoir foi dans leur aptitude à accomplir des tâches difficiles, à la seule condition d'être convenablement guidées et surveillées » ⁽¹⁾.

Des expériences similaires, adaptées aux circonstances locales, ont été tentées dans d'autres villes. Nous citerons l'Entreprise Régionale de Construction (Entreco) à Matadi. Cet organisme, qui dispose d'entrepôts et de camions, fournit à pied d'œuvre les pierres, le sable, l'argile dont les constructeurs ont besoin. Il vend le ciment, le bois de charpente, les tôles, les portes et fenêtres. Procédant à des achats massifs et ne prenant pas de bénéfices (sauf pour couvrir les frais de gestion) l'Entreco peut mettre à la disposition de ses clients des matériaux de bonne qualité pour un prix très raisonnable.

Au cours des trois dernières années, le montant des ventes et des prestations assurées par cet organisme s'est élevé aux totaux suivants :

1953	:	11.384.555 F
1954	:	12.870.687 F
1955	:	17.691.976 F

soit plus de 42 millions, alors que le total des sommes mises à la disposition du C. E. C. depuis l'ouverture du Fonds d'Avance ne se monte qu'à 23 millions, pour 1265 prêts (moyenne 17.000 F).

Ces chiffres illustrent bien la méthode souple et réaliste adoptée par les autorités de Matadi pour satisfaire les désirs variés de la population, tout en tenant compte des ressources et des possibilités de chacun. Les bien-nantis, clercs, ouvriers qualifiés et commerçants, peuvent obtenir des prêts se montant à 80 ou 100.000 F, qu'ils

⁽¹⁾ CARNEY, A., *Aide à la construction privée à Porto Rico et dans la région des Caraïbes*, Bull. du CEPSI, Élisabethville, n° 21, 1953, p. XCV.

remboursent par des mensualités de 1.000 à 2.000 F. Ils peuvent ainsi se faire construire de belles maisons en matériaux durables, telles qu'on en voit dans les quartiers Baobabs et Foyer social.

Les travailleurs aux revenus plus modestes empruntent au Fonds d'Avance 12 à 15.000 F pour se procurer les matériaux nécessaires. Ils se mettent alors au travail et, avec l'aide de leur famille et des amis, bâtissent leur maison.

Quant aux gagne-petit, aux ressources mal assurées et qui ne présentent pas les garanties nécessaires pour bénéficier du Fonds d'Avance, il leur est quand même loisible de constuire ou d'améliorer leur habitat, en se procurant à bon compte auprès de l'Entreco des matériaux de construction, dans la mesure de leurs disponibilités.

Parmi les initiatives de même type observées en dehors du Congo, nous citerons l'expérience sociale du village-pilote de Bangui. Expérience modeste certes, puisqu'elle ne porte que sur un ensemble de 80 cases, mais expérience intéressante par l'esprit qui anime ses réalisateurs. Il s'agit en fait d'une tentative « d'éducation de base » en milieu urbain. Des volontaires européens et africains unissent leurs efforts, leurs ressources, leurs compétences et leur travail, non seulement pour construire des habitations mais pour donner à ce quartier un véritable esprit communautaire et fraternel. Salle de réunion, centre social, chapelle, bibliothèque, atelier de bricolage constituent autant d'équipements destinés à structurer une communauté humaine au milieu du magma urbain.

Dans un rapport destiné à solliciter des pouvoirs publics une aide financière, les promoteurs du village-pilote précisaienr nettement leurs intentions :

« Nous ne demandons pas un cadeau, gratuit, sans contrepartie, mais un soutien, un encouragement dans la tâche immense que nous avons entreprise ; car nous demeurons convaincus que la réussite dé-

pend avant tout de notre travail et de notre ténacité. D'ailleurs, nous avons conscience que l'œuvre, pendant que nous la réalisons, contribue plus à notre humanisation que les satisfactions et les avantages qu'elle nous apportera une fois terminée. »

Il arrive cependant que les formules faisant appel à la collaboration active des futurs propriétaires ne rencontrent pas le succès escompté, et cela pour des raisons très valables. Le travailleur qui rentre chez lui, après journée faite, et qui se remet aussitôt au travail pour bâtir sa maison, fait preuve d'un courage héroïque et entreprend une œuvre de longue haleine. Bien souvent, il sera contraint de recourir à de la main-d'œuvre salariée, artisans africains ou entrepreneurs européens, ce qui grève lourdement le coût de la construction.

C'est pourquoi, afin de réduire autant que possible le prix de revient des habitations et ainsi d'atteindre de plus larges couches de la population, certains fonctionnaires dynamiques se sont-ils efforcés de mettre sur pied des organismes de construction économique. Un des mieux organisés et des plus efficaces nous paraît être la « Régie de construction de maisons pour Congolais », à Coquilhatville.

La Recomaco est conçue comme un service autonome quoique placée sous contrôle administratif. Lorsqu'un Congolais veut faire construire une maison, au moyen de ses économies ou, plus souvent, grâce à un crédit du Fonds d'Avance, il s'adresse, s'il le veut, à la Recomaco comme il s'adresserait à un autre entrepreneur. A-t-il imaginé un plan pour sa maison, il peut le proposer et la Régie exécutera le projet, à condition qu'il soit raisonnable, techniquement et financièrement.

En général cependant, le candidat-propriétaire choisit un des plans de base établis par la Recomaco, quitte à l'enjoliver avec *barza*, auvent, rotonde, toiture à 4 pentes, etc. moyennant un léger supplément. Les plans de base vont de la petite maison de 29 m² à 25.000 F



21. — Type I (30.000 F) des maisons RECOMACO à Coquilhatville. Les angles ont été laissés à nu à la demande du propriétaire qui espère agrandir dès qu'il en aura les moyens.



22. — Maison d'évolué construite par la RECOMACO selon les désirs du propriétaire.

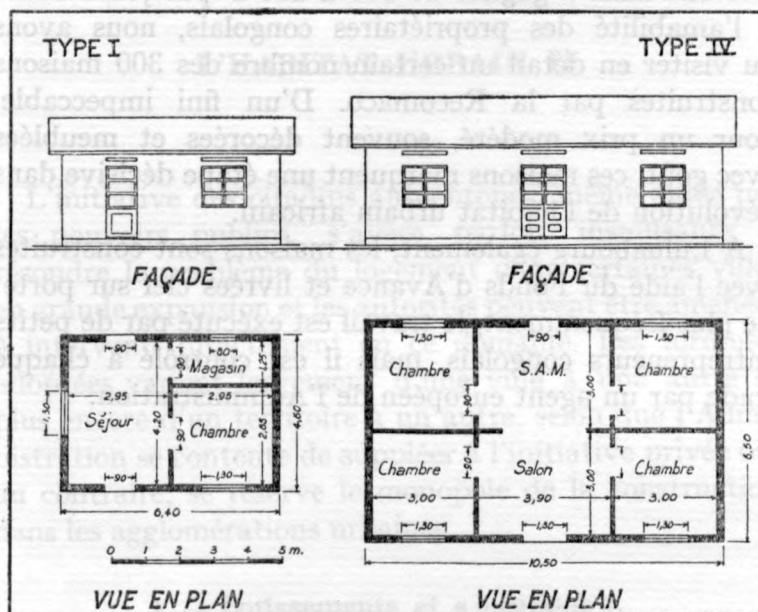


23. — Une maison bâtie selon la formule GRÉVISSE à Élisabethville.



24. — Maisons à étage de l'Office des Cités africaines dans l'avenue principale du quartier Bandalungwa (Léopoldville).

(Fig. 42, Type I) convenant pour un célibataire ou un jeune ménage, jusqu'à la grande maison de 68 m² à 80.000 F (Fig. 42, Type IV) adaptée aux familles nombreuses, en passant par des types intermédiaires de 47 et 54 m².



42. — Types d'habitations construites par la Recomaco à Coquilhatville.

Ces prix (1) s'entendent pour une maison complètement terminée, livrée clef sur porte : fondations en moellons de limonite, murs en blocs de ciment, toiture en tôle, plafonds, pavement cimenté, huisseries, peinture intérieure et extérieure. Ajoutons que toutes les maisons de la Recomaco sont conçues pour pouvoir être agrandies sans difficultés, ce qui constitue un avantage appréciable.

La Régie dispose de plusieurs équipes de maçons, charpentiers, peintres, travaillant à la tâche. Cette formule permet de disperser les chantiers dans les différents

(1) Valeur janvier 1956.

quartiers, de construire des modèles variés, de supprimer la surveillance des travailleurs. Ces derniers ont tout intérêt à travailler vite et bien ; ils en sont les premiers bénéficiaires. Dès qu'une tâche est terminée, le gestionnaire vérifie, réceptionne et paie. De bons ouvriers arrivent ainsi à gagner de 100 à 200 F par jour. Grâce à l'amabilité des propriétaires congolais, nous avons pu visiter en détail un certain nombre des 300 maisons construites par la Recomaco. D'un fini impeccable, pour un prix modéré, souvent décorées et meublées avec goût, ces maisons marquent une étape décisive dans l'évolution de l'habitat urbain africain.

A Luluabourg également, les maisons sont construites avec l'aide du Fonds d'Avance et livrées clef sur porte. Le plus fréquemment, le travail est exécuté par de petits entrepreneurs congolais, mais il est contrôlé à chaque stade par un agent européen de l'Administration.

CHAPITRE TROISIÈME.

L'HABITAT URBAIN II

L'initiative des citadins autochtones, même aidée par les pouvoirs publics, s'avère parfois insuffisante à résoudre le problème du logement dans certaines villes en grande expansion et les autorités peuvent être amenées à intervenir directement en ce domaine. Les formules adoptées varient largement d'une ville à une autre et plus encore d'un territoire à un autre, selon que l'Administration se contente de suppléer à l'initiative privée ou, au contraire, se réserve le monopole de la construction dans les agglomérations urbaines.

1. — Lotissements et « locations ».

Dans les territoires sous administration française, Cameroun et A. E. F., c'est la formule du « lotissement pour petits bourgeois » qui semble prévaloir. Les autorités font aménager et lotissent un terrain ; elles confient alors la construction à une société immobilière. Une réalisation de ce genre serait, par exemple, le Lotissement des Sources à Yaoundé. Sur un terrain accidenté et boisé, situé au delà de Mokolo, ont été construites, après un aménagement sommaire des infrastructures, quelques douzaines d'habitations en dur, dont un bon nombre du type « wagons de chemin de fer accolés ».

Un lotissement assez semblable a été aménagé à la

sortie de Douala, le long de la route vers Edea. Malheureusement, par suite de la complexité des problèmes fonciers en cette région, l'Administration n'a pu disposer que d'un terrain exigu. Elle s'est efforcée de l'utiliser au maximum, d'où l'impression de « cages à lapins » qui se dégage de ce quartier nouveau.

La Société Immobilière d'A. E. F. s'efforce d'améliorer l'habitat africain, en particulier à Bangui (La Kouanga), à Brazzaville et à Pointe-Noire (Tié-Tié). Cette société d'économie mixte vise à réaliser des maisons d'habitation en matériaux définitifs, adaptées aux conditions climatiques et au genre de vie des régions où elle construit, pour les mettre à la disposition de la clientèle africaine aux meilleures conditions possibles.

Les maisons édifiées par la S. I. A. E. F. depuis 1954 ont, en général, belle allure, grâce à la qualité des matériaux employés et au fini de la construction. Voici leurs caractéristiques : fondations en agglomérés de ciment pleins, dalle et chape en ciment, murs en agglomérés creux enduits au ciment sur les deux faces, avec peinture hydrofuge à l'extérieur, huisseries en bois dur persiennées et peintes à l'huile, plafonds en contre-plaqué, charpentes en bois et toiture en tôles peintes, installations sanitaires comprenant : douche, évier-lavoir, w. c. à la turque, avec fosse septique et puisard, raccordement au réseau électrique.

Mais toute médaille a son revers ; la qualité et le confort de ces habitations ont pour corollaire un prix de revient élevé. Citons quelques prix relevés en mai 1955, à Pointe-Noire où les matériaux d'importation sont les moins coûteux, puisqu'ils ne sont pas grevés par de longs transports intérieurs. Le prototype n° 7 qui consiste en une maison modeste comprenant trois pièces avec bloc sanitaire et cuisine, le tout d'une superficie de 43 m², se vend 289.000 F C. F. A. Le prototype n° 10,

grande habitation de six pièces, sur 86 m² de superficie, se vend 478.000 F C. F. A. (¹).

Il va sans dire que les Africains disposant d'un capital suffisant pour engager pareille dépense sont extrêmement rares. Aussi la S. I. A. E. F. doit-elle mettre ses habitations en location ou, ce qui vaut mieux, en location-vente. Les contrats de location-vente portent sur 3, 5 ou 10 ans ; le prix de vente étant majoré d'un intérêt de 5 % environ.

La formule adoptée dans les territoires français, si elle a permis quelques belles réalisations, comporte cependant, à nos yeux, deux inconvénients majeurs. Tout d'abord, les maisons coûtent cher, ce qui les réserve à une petite minorité de bien-nantis. Par ailleurs, les budgets municipaux limités ne permettent de construire annuellement qu'un petit nombre d'habitations et le problème du logement pour la masse garde toute son acuité. Deuxièmement, la formule « lotissement » n'envisage que l'aspect logement du problème urbain. Elle ne contribue pas, ou très peu, à structurer la vie sociale des citadins. Sans équipements communautaires, le lotissement n'est pas un quartier, un centre de vie et d'échanges. A ce point de vue, le modeste village-pilote de Bangui joue un rôle incontestablement plus efficace.

Dans les territoires sous administration britannique, on assiste actuellement à une évolution vers la création de véritables cités. Nous avons déjà signalé que l'habitat africain se présentait dans les agglomérations urbaines sous deux formes : les *compounds*, camps de travailleurs et les *locations* édifiées par les municipalités. Pendant longtemps et maintenant encore, *compounds* et *locations*

(¹) Rappelons qu'à cette époque le F.C.F.A. valait 0,27 F belge. Les habitations construites par la S.I.A.E.F. coûtaient donc de 78.000 à 129.000 F ; le prix moyen au mètre carré s'élevait à 1.635 F belges.

n'étaient que des assemblages d'unités de logement, sortes de remises pour le matériel humain.

Mais un heureux changement se dessine. A Kampala, l'African Housing Estate de Naguru réservé aux fonctionnaires du gouvernement, à Ndola, à Lusaka, à Bulawayo (Luveve), les *locations* les plus récentes sont conçues selon les règles d'un sain urbanisme et convenablement équipées.

Certes le principe foncier reste inchangé : nul Africain n'est autorisé à construire à l'intérieur du périmètre urbain des agglomérations. Les autorités se réservent exclusivement — ou concèdent aux principaux employeurs — le droit et la charge de loger la population autochtone. Que ce droit soit aujourd'hui exercé avec une plus large compréhension des nécessités sociales, c'est incontestable. Mais il n'est pas question, pour les citadins, d'initiative dans le domaine de l'habitat, pas même d'initiative contrôlée.

2. — L'Office des Cités africaines.

Pour tenter de résoudre le problème de l'habitat urbain africain, l'effort le plus considérable tant par la hardiesse des projets que par l'ampleur des capitaux investis, fut entrepris au Congo belge. Dans le cadre des services spéciaux prévus par le Plan décennal, fut institué, en 1949, un Office des Cités africaines. Après quelques tâtonnements et une réorganisation de ses structures administratives, en 1952, l'Office déploya une activité spectaculaire dans les principales agglomérations congolaises.

Dans l'esprit de ses créateurs, l'O. C. A. devait non seulement bâtir des maisons, mais créer de véritables villes. Il lui fallait pour cela affronter une multitude de problèmes, aux solutions souvent inconciliables, problèmes d'ordre technique, financier, social, voire psycho-

logique ou politique. En première urgence, l'O. C. A. fut chargé de construire, le plus rapidement possible, un grand nombre de maisons en matériaux durables, au plus juste prix. L'Office devait en outre exécuter tous les travaux d'infrastructure et assurer les équipements communautaires des cités nouvelles.

Un crédit de 4.800 millions fut inscrit au budget du Plan décennal pour financer cette entreprise devant aboutir à la construction de 40.000 logements, avant décembre 1959. Vers la fin de 1956, 27.000 habitations étaient achevées ou en construction, pour une dépense globale de 1.740 millions ; les travaux d'infrastructure avaient coûté 585 millions et les bâtiments communautaires 120 millions. Au total, plus de deux milliards et demi avait été investis dans cette entreprise grandiose [281]. L'état d'avancement des études et des travaux laisse prévoir que l'O. C. A. aura accompli dans les délais prévus, la tâche qui lui fut assignée.

On peut voir dès à présent les réalisations de l'Office à Léopoldville, dans les quartiers Christ-Roi et Renkin, mais surtout dans les cités de Yolo, Matete, Bandalungwa et Lingwala ; à Stanleyville, dans les cités Mangobo et Lumbu-Lumbu ainsi que dans la partie reconvertisse du Belge I ; à Bukavu, dans la cité nouvelle de Bagira et la cité de Katutu reconvertisse ; à Usumbura, la cité Ngagara et à Élisabethville, la cité Ruashi.

Dans un volume abondamment illustré de plans et de graphiques, l'administrateur-gérant de l'O. C. A. a longuement décrit les différents types de maisons construites par l'Office [245]. Le lecteur particulièrement intéressé par ce sujet pourra se reporter à cet ouvrage et le fera avec profit. Nous nous contenterons de reproduire ici quelques photographies des habitations les plus caractéristiques de la manière et du style O. C. A.

Il est difficile de porter un jugement équitable sur les

réalisations de l'O. C. A. Nous ne pouvons suivre les uns dans leurs éloges dithyrambiques, ni les autres dans leurs critiques systématiques ; l'Office ne mérite « ni cet excès d'honneur, ni cette indignité ». Comme toute œuvre humaine, celle-ci a ses défauts qui ne sont d'ailleurs pas tous imputables à la direction de l'O. C. A. Si nous croyons utile de rapporter ici quelques-unes des critiques le plus fréquemment émises à l'encontre de l'Office, c'est autant pour le disculper des critiques non-fondées que pour inviter ses dirigeants à la réflexion à propos des autres.

Le rêve du citadin africain — l'opinion est unanime à ce sujet — est de posséder un jour une maison indépendante, entourée d'un bout de jardin, dans une parcelle bien close. Ce rêve, légitime en soi, peut assez facilement être satisfait dans de petites agglomérations, telles que Coquilhatville, où le terrain ne manque pas. Dans une grande ville, par contre, c'est une impossibilité absolue.

Imaginons que l'on veuille donner aux 120.000 ménages de Léopoldville, par exemple, une parcelle de 500 m², comme on le faisait naguère, la superficie occupée représenterait 6.000 hectares. Avec la voirie, les bâtiments publics, marchés, plaines de sports, etc. on dépasserait les 10.000 hectares, soit la superficie de la ville de Paris. Et encore, une série d'obstacles, tels que les chemins de fer, les vallées marécageuses, etc. morcelant le bloc, les quartiers résidentiels africains couvriraient ... une province.

En outre — et ceci vaut également pour les agglomérations moins importantes — une trop faible densité d'occupation du sol rend le coût des travaux d'aménagement et d'équipement urbain absolument prohibitif. Ceci est vrai absolument, mais encore bien plus lorsque les possibilités de contribution des habitants sont quasi nulles. Alors il faut choisir ; ou bien on se contente de

« villages » démesurés ou bien on bâtit une ville avec tout ce que cela comporte : rues praticables en toute saison, égouts pour les eaux de pluie et les eaux usées, distribution d'eau potable, éclairage public et distribution d'électricité et de force motrice, lignes téléphoniques, etc ...

Si l'on veut mettre à la disposition des habitants un véritable équipement urbain, il faut bâtir sur un mode urbain. Pour que les investissements soient rentables, au moins dans une certaine mesure, la dépense doit pouvoir être répartie sur le plus grand nombre possible de citadins. Afin d'obtenir un minimum raisonnable de densité, l'O. C. A. a groupé les maisons par blocs de 4, 6 ou 8 unités (ce qui entraînait en même temps une économie de matériaux), il a également construit des maisons à un étage. Cette décision était sage. On peut même s'attendre à voir construire des immeubles à appartements, lorsque l'évolution de la population citadine le permettra.

On reproche parfois aux habitations de l'O. C. A. d'être de dimensions trop restreintes. Certes, comparées aux résidences des Européens en Afrique, elles font un peu figure de maisons de poupées. Mais, si on les compare aux maisons ouvrières des pays européens et, à fortiori, aux cases traditionnelles d'Afrique, elles ne font pas trop piètre figure. Il ne faut pas perdre de vue que le pouvoir d'achat des Africains, lié au problème des rendements et des salaires, reste encore très limité. Et l'intervention de l'État, si importante soit-elle, est nécessairement limitée, elle aussi, étant donné le grand nombre d'habitations à construire. En dépensant plus par unité de logement, on en aurait bâti un moins grand nombre qui eussent été réservées à une minorité de privilégiés.

Une critique assez souvent adressée à l'O. C. A., c'est la monotonie et l'anonymat de ses réalisations : quelques types standardisés sont reproduits à des centaines, voire à des milliers d'exemplaires, alignés en longues files

parallèles. A cela on répond que l'orientation uniforme selon l'axe est-ouest constitue la protection la plus simple et la plus économique contre les ardeurs du soleil équatorial. Par ailleurs, le souci d'abaisser les prix de revient imposait la production en grandes séries de quelques types standardisés.

Cependant, un emploi plus varié des couleurs, quelques éléments décoratifs ça et là auraient pu rompre un peu la monotonie. En outre, il convient d'attendre que les plantations, prévues dans les projets, soient réalisées. Cela s'applique surtout à Léopoldville, où les cités africaines sont bâties dans une plaine désertique. Les mêmes types d'habitation donnent une impression toute différente à Élisabethville (Ruashi) et Bukavu (Bagira) où le décor végétal a été respecté dans toute la mesure du possible.

Poussée par le louable souci de loger au plus vite des milliers de citadins sans abri, l'Administration imposa à l'O. C. A. un programme d'urgence : bâtir avant tout les maisons, pour le reste on verrait plus tard. Du point de vue technique, cette politique compliqua singulièrement la tâche des constructeurs. C'est ainsi que l'eau destinée au mortier, par exemple, dut parfois être amenée en camion-citerne à travers un terrain où des ornières tenaient lieu de rues.

Quant à résoudre la crise du logement, cette politique d'urgence n'y contribua guère ; elle fut même, à notre avis, la raison principale de l'échec rencontré par l'O. C. A. dans certaines villes. A Léopoldville, à Stanleyville, à Usumbura, des centaines, voire des milliers de maisons hâtivement terminées restaient inoccupées, tandis que les vieux quartiers étaient de plus en plus surpeuplés.

Les avantages des maisons O. C. A. n'existaient guère que sur le papier. A quoi sert, en effet, d'avoir un w. c.-

douche dans la maison, lorsqu'il n'existe ni distribution d'eau, ni réseau d'égouts, et que l'on en est réduit à creuser un trou dans la parcelle et à le dissimuler avec des matériaux de fortune. Nous avons connu des habitants de Matete (Léopoldville) qui, deux ans après leur installation, devaient encore se rendre chaque jour à la rivière pour y faire la lessive, se laver ou...se désaltérer, alors que dans l'ancienne cité il existe des bornes-fontaines en grand nombre. Ne parlons pas de ces espaces destinés à devenir, un jour, des rues. Mais pour le marché, les magasins, l'église, l'école, le dispensaire ou les bureaux de l'Administration, pour tout il fallait retourner à la vieille cité. Rien d'étonnant dès lors si les Africains préféraient y demeurer.

Si les techniciens de l'O. C. A. ont résolu assez heureusement les problèmes urbanistiques, architecturaux et financiers, ils n'ont peut-être pas accordé une attention suffisante aux aspects sociaux et psychologiques de ces problèmes. Puisqu'il s'agissait d'une révolution dans le domaine de l'habitat africain, il eût été souhaitable d'en atténuer la brutalité par une préparation de l'opinion publique.

L'adoption de standards européens, en matière d'habitat urbain, est sans doute justifiée. Encore faut-il ne pas perdre de vue qu'ils bouleversent les habitudes des autochtones, ce dont l'Office a paru — ce n'était peut-être qu'une apparence — se désintéresser totalement. Ainsi que l'écrivait un Congolais : « Ce n'est pas l'œuvre de ces Offices, en matière de logement, qui déçoit la population, mais la manière ».

Eût-il été impossible de confier à une assistante sociale, par exemple, la tâche d'accueillir les nouveaux occupants, de déterminer avec eux la meilleure affectation des locaux, la meilleure disposition du mobilier, la décoration intérieure, d'expliquer à la mère de

famille comment organiser sa cuisine ou entretenir les installations sanitaires, bref de fournir avec la maison un « mode d'emploi » adapté concrètement ? Il s'agit de bien peu de chose, semble-t-il, mais ce petit rien eût changé radicalement le climat psychologique de l'opération-relogement dans les cités O. C. A.

Bon nombre de Congolais reprochent à l'O. C. A. d'exercer dans certaines villes un monopole de fait, à telle enseigne que l'Administration n'accorde plus aucune parcelle aux habitants qui seraient désireux — et financièrement capables — de se faire construire une habitation à leur goût.

Par ailleurs, le prix des maisons O. C. A., pour modique qu'il soit, reste encore hors de portée pour une partie notable de la population. On a bien imaginé un système « d'occupation variable », selon lequel un jeune ménage pourrait louer ou acquérir une habitation assez importante et faire face à la dépense grâce aux revenus tirés de multiples sous-locations. Au fur et à mesure de l'accroissement de la famille et des revenus, le propriétaire récupérerait progressivement les locaux loués [245, p. 110-114].

Sur le plan théorique, cette formule paraît séduisante. Elle est d'ailleurs, depuis longtemps, mise en pratique dans les cités du Katanga. Mais pour l'O. C. A. précisément elle est impraticable. Par suite de la pénurie de logements dans les grandes agglomérations, les maisons O. C. A. sont attribuées, par priorité, aux familles nombreuses. Ces dernières, comptant au moins six personnes, ont besoin de toute la maison et ne peuvent donc pas sous-louer. Les célibataires et jeunes ménages, même s'ils ont des revenus suffisants, sont écartés provisoirement et inscrits sur des « listes d'attente ».

Quant aux jeunes ménages économiquement faibles, ceux, par exemple, dont le mari, simple manœuvre,

ne gagne que 7 à 800 F par mois, toutes indemnités comprises (Bukavu, Stanleyville, Usumbura en 1956), il est encore moins question pour eux de prétendre à une maison O. C. A., même s'il en était de disponibles. Pour reprendre l'exemple, cité par LEJEUNE, d'une maison de 60 m², cela représenterait un versement mensuel de 573 F pendant 20 ans. Nous ne connaissons aucun comptable de l'O. C. A. en Afrique qui pousserait le goût du risque jusqu'à autoriser un travailleur à souscrire un engagement représentant les trois-quarts de son salaire global. Et encore le dit travailleur devrait-il d'abord verser une somme de 7.200 F, acompte de 10 % exigé de tout candidat-propriétaire, pour que sa demande soit prise en considération. Certes, en cas de location, le travailleur en question ne devrait payer que 456 F par mois. Mais ce serait à fonds perdus, et donc sans garantie pour l'avenir.

Que les maisons de l'O. C. A. ne soient pas accessibles aux petits salariés, cela ressort à l'évidence du fait que les autorités ont dû prendre des mesures supplétives. Le loyer financier étant trop élevé, on n'exige de certaines catégories de travailleurs qu'un loyer social, le trésor public prenant en charge la différence. C'est ainsi qu'à Usumbura, en octobre 1956, sur 1294 familles occupant des maisons O. C. A. à Ngagara, 346 seulement, soit 26 %, payaient le loyer financier et les autorités étaient obligées d'intervenir pour les trois-quarts des familles.

Toute entreprise comporte inévitablement quelques imperfections. Il est indéniable cependant que l'Office des Cités africaines a largement contribué à atténuer la crise du logement dans les grandes agglomérations congolaises. Mais peut-être le moment est-il venu de faire le point, en tenant compte des diverses expériences tentées ça et là en Afrique centrale. L'O. C. A. gagnerait sans doute en efficience et s'acquerrait plus certainement la

sympathie reconnaissante des populations, en montrant un peu plus de souplesse dans ses formules et en collaborant davantage avec les autres services affrontés aux mêmes problèmes. L'union active de toutes les ressources humaines, financières et techniques est requise impérieusement si l'on ne veut pas perdre pied devant l'ampleur de la tâche qui reste à accomplir.

3. — Problèmes en suspens.

La générosité des efforts déployés dans la plupart des villes d'Afrique centrale, au cours des dernières années, n'a réussi le plus souvent qu'à empêcher une aggravation de la crise du logement, elle ne l'a pas résolue. Nous avons montré à quel rythme les villes centrafricaines s'étaient développées (¹). Léopoldville, par exemple, entre 1946 et 1956, a vu sa population s'accroître de 240.000 habitants. Il aurait donc fallu, rien que pour absorber cet accroissement, construire chaque année 5 à 6.000 logements nouveaux.

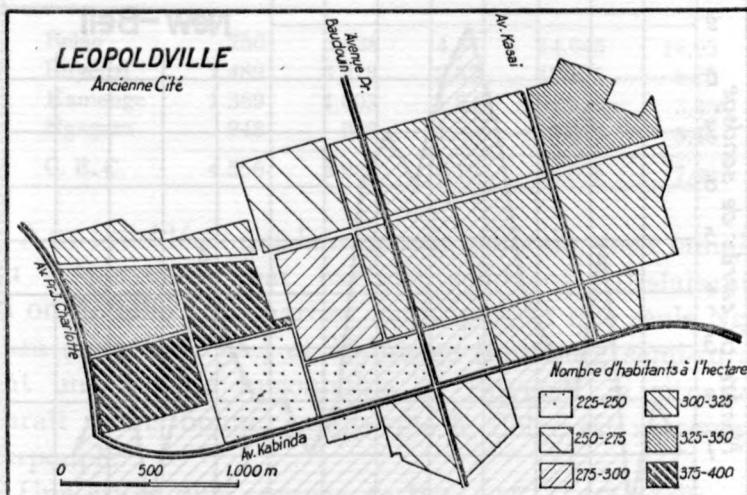
Établir un inventaire des besoins réels de chaque ville en matière d'habitat se révèle une tâche difficile sinon impossible. Il faut, en effet, tenir compte de plusieurs éléments diversément appréciables. Les besoins de logements nouveaux requis par l'accroissement naturel de la population peuvent être évalués avec une précision suffisante, mais estimer le nombre d'habitations nécessaires pour loger les immigrants relève de la conjecture. Les migrations, nous l'avons vu, sont sujettes à des variations brusques, souvent imprévisibles. Il faut aussi envisager le remplacement progressif des taudis et des cases provisoires par des habitations décentes.

Inutile de dire qu'aucune ville centrafricaine n'a pu, jusqu'ici, dresser un inventaire complet et détaillé de

(¹) Voir 1^{re} Partie, chapitre 4.

l'habitat, en vue de déterminer les besoins actuels et de prévoir les exigences de demain. On se contente, en général, d'estimations fondées sur des éléments plus ou moins précis.

Parmi les données susceptibles d'éclairer quelque peu ce problème, citons tout d'abord la densité du peuplement. Prise à l'échelle d'une ville entière, la notion de densité perd toute signification. Léopoldville, par exemple, comporte des quartiers européens à faible densité, des espaces verts (zone neutre, aérodrome, etc.) à densité nulle et des quartiers africains de densité très variable. Une commune mesure, une densité moyenne pour toute l'agglomération urbaine, donnerait une image trompeuse de la réalité.

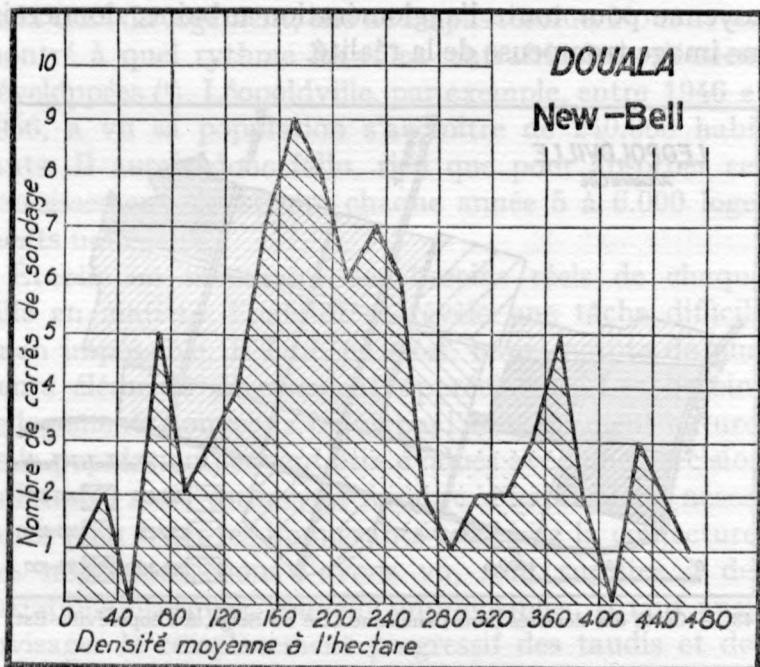


43. — Carte des densités dans l'ancienne Cité du Belge, à Léopoldville-Est.

Il faut donc étudier séparément chaque zone fonctionnelle. Nous avons indiqué sur une carte (*Fig. 43*) le nombre d'habitants à l'hectare pour chacun des 16 quartiers constituant l'ancienne cité (Belge) de Léo-Est, d'après le recensement de fin 1955. Alors que la densité

moyenne est de 302 habitants à l'hectare, la densité réelle va de 225 à 400 habitants, selon les quartiers.

A Léopoldville, les recensements se font par quartier. Il n'en va pas de même dans toutes les villes. A Douala, le village de New Bell est un enchevêtrement de cases disposées en tous sens et habitées par une population disparate. Pour recueillir quelques données de base concernant les habitants de cette cité, il fut procédé, en 1952, à un sondage aréolaire, seul procédé utilisable dans ce cas. Sur une carte au 5.000^e, New Bell fut découpé en carrés d'un centimètres de côté, soit 50 mètres dans la réalité. Un carré sur dix fut retenu pour l'enquête.



44. — Répartition des densités de population.

Chacun des carrés de sondage fut inventorié avec grand soin. Pour les 83 carrés, on dénombra 4.973 habitants, soit une densité moyenne de 59 par carré

ou de 236 par hectare. La densité la plus fréquente est de 180 à l'hectare. Mais, en fait, toutes les densités entre 0 et 480 sont représentées (*Fig. 44*). Le graphique dressé à partir de ces données montre bien l'inégale répartition des habitants à l'intérieur d'une cité apparemment homogène (¹). La densité à l'hectare n'est donc qu'une première approximation, utile mais insuffisante.

Le nombre de personnes ou de familles par parcelle habitée donne une idée plus exacte de la réalité et révèle parfois un surpeuplement effrayant dans certaines cités. Voici la situation à Usumbura, fin 1955 (²) :

Tableau 32. — Densité de population à Usumbura.

Quartiers	Parcelles	Familles	Fam. / Parc.	Personnes	Pers. / Parc.
Belge	750	3.428	4,57	14.945	19,93
Buyenzi	1.489	3.918	2,63	13.125	8,82
Kamenge	1.369	1.693	1,24	4.727	3,45
Ngagara	948	948	1,—	3.279	3,46
C. E. C.	4.556	9.987	2,19	36.076	7,92

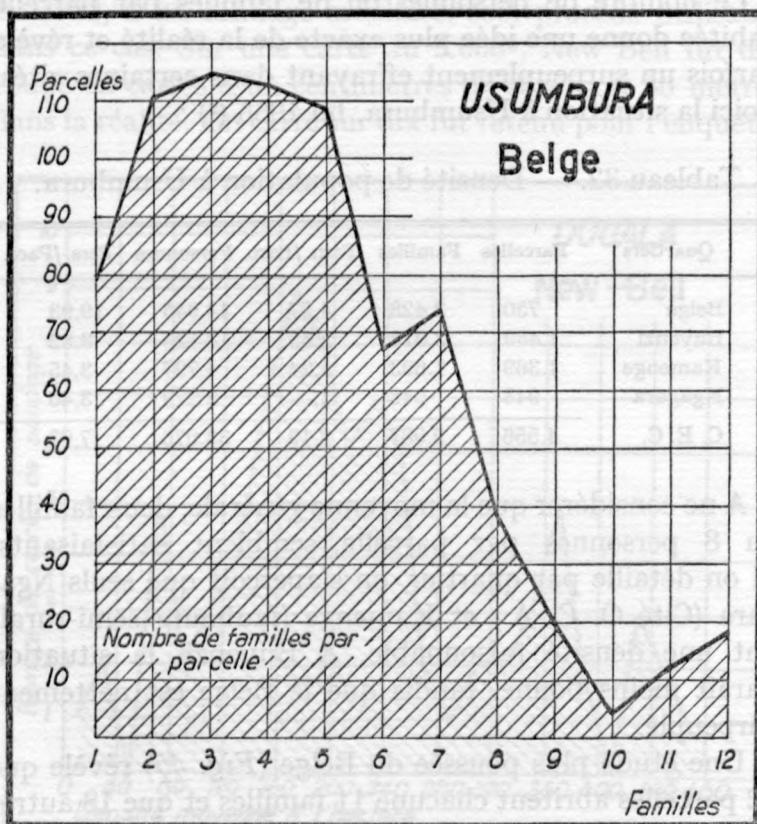
A ne considérer que la moyenne générale, deux familles ou 8 personnes par parcelle, semblent satisfaisants. Si on détaille par quartier, on s'aperçoit que seuls Ngagara (Cité O. C. A.) et Kamenge (faubourg semi-rural) ont une densité raisonnable. A Buyenzi, la situation paraît moins bonne, tandis que le Belge est nettement surpeuplé.

Une étude plus poussée du Belge (*Fig. 45*) révèle que 12 parcelles abritent chacune 11 familles et que 18 autres en abritent chacune 12. Dans certains cas, l'entassement est inimaginable ; 4 parcelles comptent chacune 10

(¹) Les chiffres utilisés pour ce graphique nous ont été aimablement communiqués par l'auteur de l'enquête, M. MÈSLE, Directeur de l'IFAN.

(²) Centres extra-coutumiers d'Usumbura, Rapport annuel pour 1955, p. 90-91.

familles et totalisent 312 habitants, soit une moyenne de 78 personnes par parcelle. Et ces chiffres n'ont rien d'exceptionnel. A Léopoldville et à Matadi, en particulier, nous avons découvert plus d'une parcelle abritant 60 ou 70 personnes. Inutile de souligner que pareil entassement et la promiscuité qu'il suppose ne peuvent avoir qu'une influence déplorable sur la santé et les mœurs des habitants.



45. — Répartition des parcelles selon le nombre de familles qui y vivent.

Lorsqu'on parle de densité de peuplement en milieu urbain, on ne peut se contenter d'établir le rapport entre le nombre d'habitants et la surface occupée. Il importe

grandement de tenir compte du mode d'occupation du sol. Une densité de 400 habitants à l'hectare, par exemple, signifie ici un réel surpeuplement et là un habitat aéré et confortable, selon qu'il s'agit de bicoques sans étage (dans la plupart des villes centrafricaines) ou ... d'une unité d'habitation du type LE CORBUSIER. C'est pourquoi, on peut prétendre que la plupart des quartiers africains se caractérisent à la fois par un surpeuplement de fait et par une trop faible densité d'occupation ; la contradiction n'est qu'apparente. Cette situation paradoxale résulte de ce qu'on a laissé bâtir en milieu urbain des habitations qui ne sont pas de type urbain.

Dans ce bref aperçu des retards à combler en matière d'habitat, nous n'avons souligné jusqu'ici que l'aspect quantitatif. Sur le plan de la qualité, le retard est plus considérable encore, tant dans les matériaux utilisés que dans les types d'habitation adoptés. De nombreux logements, en effet, ne sont que de pitoyables taudis, édifiés en matériaux provisoires et qui devront nécessairement être remplacés par des constructions plus solides et plus décentes. La nature même des cases et paillotes rend impossible la mise en place de l'équipement souhaitable : réseau d'égouts, distribution d'eau et d'électricité, etc ... Pour équiper une habitation, il faut que cette dernière existe. Et on ne peut guère accorder ce nom aux paillotes du quartier Katutu à Bukavu, par exemple, faites de quelques perches nouées au sommet et couvertes d'herbes sèches !

Quant aux équipements urbains proprement dits, tels que la voirie, l'éclairage public, etc., ils ne peuvent être envisagés que dans les quartiers où la densité d'occupation est suffisante, et où, surtout, le mode d'occupation du sol est rationnel. Dans bien des cas, il faudra en venir au regroupement de l'habitat en séries de maisons contiguës et à la construction de maisons à étage.

Dans toutes les villes d'Afrique centrale, on devra donc, pendant longtemps encore, construire un grand nombre d'habitations pour remédier tant à la pénurie de logements qu'à l'état miséreux des logis existants. Mais une politique massive de construction suscite de graves problèmes d'ordre financier. Nous avons vu que pour la plupart des travailleurs, les salaires permettaient à peine d'assurer les besoins élémentaires de la vie⁽¹⁾. Le capital privé, constitué par l'épargne, reste donc encore très modique : une goutte d'eau pour irriguer un désert. Même si les investissements s'opèrent sous forme d'avances récupérables, c'est le trésor public qui doit procurer la quasi-totalité des fonds nécessaires pour résoudre le problème de l'habitat dans les villes.

Si, déjà dans les métropoles, les budgets se caractérisent par une lutte constante pour assurer un certain équilibre entre les ressources et les dépenses, que dire des colonies centrafricaines, où pour répondre à des besoins démesurés on ne dispose que de moyens financiers strictement limités !

Diverses solutions peuvent être adoptées, qui offrent, chacune, des avantages et des inconvénients. Est-il préférable de consacrer les fonds publics à établir d'abord des infrastructures définitives ou à construire, en priorité, des habitations. Dans le premier cas, on procédera à l'aménagement de l'assiette foncière de la cité (drainage, remblayage, niveling), on dressera un plan d'urbanisme détaillé, on entreprendra la mise en place du réseau d'égouts, des canalisations d'eau, des lignes électriques et on construira une voirie définitive. Après répartition des terrains à bâtir, les habitants seront invités à se débrouiller pour un mieux afin de se loger. Lorsque l'Administration disposera de nouvelles ressources, elle aidera les citadins à améliorer, voire

(1) Cfr 3^e Partie, chapitre I, n° 3.

à reconstruire leurs maisons. Le cadre dans lequel s'inscriront les constructions nouvelles aura été tracé définitivement ; la cité pourra faire peau neuve sans qu'il soit remis en question ou remanié à grands frais.

D'un point de vue théorique, ce planning est parfaitement rationnel. Mais il ne résout pas le problème des sans-logis. C'est pourquoi les autorités ont parfois adopté une politique diamétralement opposée : des maisons d'abord, le reste plus tard. Cette politique d'urgence comporte de nombreux inconvénients : implantation fantaisiste ou selon des règles rudimentaires, absence d'équipements élémentaires, inconfort et insécurité. L'urbanisation de telles cités, lorsqu'on l'entreprend, entraîne des expropriations et des démolitions. L'organisation des chantiers est souvent compliquée et le coût des travaux est nettement plus élevé. On se demande alors s'il est préférable d'accorder la priorité aux infrastructures ou s'il vaut mieux l'accorder aux habitations. La première formule semble plus logique, mais chacune a ses partisans.

Dans la construction des habitations, un nouveau choix s'impose. Faut-il bâtir des maisons solides, bien faites, mais en petit nombre ou, au contraire, un grand nombre de maisons modestes, semi-durables, en parpaings de terre par exemple ? Les promoteurs du premier système diront qu'ils font œuvre définitive. Mais peut-on parler de définitif en ce domaine, surtout en Afrique ? Dans le quartier commercial de Kinshasa, à Léopoldville, près de 75 % des bâtiments « définitifs » construits avant 1930 ont dû être rasés et remplacés par des immeubles convenant mieux aux nécessités actuelles. Peut-on dire que dans 50 ans les maisons des Africains seront encore parfaitement adaptées ? Il semble, en tout cas, que 50 ans soit un maximum.

Les partisans des habitations semi-durables et bon

marché soulignent que ce système permet de loger rapidement et décemment un grand nombre de sans-logis. Dans dix ou vingt ans, lorsque la population urbaine sera stabilisée et que les salaires auront atteint un niveau normal, on pourra alors envisager du définitif, s'il y a lieu. Mais les habitations provisoires, souvent mal entretenues, se détériorent rapidement. Investir les fonds publics dans des habitations provisoires, n'est-ce pas les verser dans un tonneau des Danaïdes ? Et on cite l'exemple du quartier Kenya, à Élisabethville, où, moins de dix ans après leur achèvement, un certain nombre de maisons ont dû être reconstruites. En fait, l'objection ne vaut pas car le coût de ces habitations était amorti. C'est même la raison pour laquelle les propriétaires ont pu remplacer les murs de briques sèches par des murs définitifs en briques cuites ou en parpaings de ciment.

Outre les aspects techniques et financiers, il reste une foule de problèmes sociaux qui attendent une réponse. L'adaptation des coutumes aux situations nouvelles créées par la vie urbaine ne se fait pas sans hésitations ni sans heurts. Ce n'est pas le lieu de traiter ici pareil sujet dans le détail. Nous nous contenterons de souligner quelques aspects du problème, en raison de leur importance ou de leur méconnaissance.

Aucune administration coloniale, qu'elle soit belge, britannique, française ou portugaise, ne semble, jusqu'à présent, avoir résolu de façon adéquate le problème foncier. Sous régime britannique, le droit de propriété foncière dans les *municipal areas* est simplement dénié aux autochtones. Dans les territoires français, la législation est complexe et changeante. Au Cameroun, par exemple, l'autorité tutélaire a reconnu que toutes les terres, sans exception, appartenaient en droit aux indigènes. Conséquence pratique : lorsque l'Adminis-

tration veut construire une rue ou aménager un terrain de sport à Douala, elle doit d'abord verser une « indemnité » aux chefs coutumiers !

Au Congo belge, en application du principe, aujourd'hui contesté, selon lequel les terres vacantes sont terres domaniales, l'État s'est considéré comme propriétaire de l'assiette foncière des villes. Aux Européens, les terrains peuvent être vendus ou concédés pour une période déterminée (30 à 99 ans). Aux autochtones, on attribue, gratuitement, un droit d'occupation de parcelle. En cas de nécessité, pour permettre certains aménagements urbanistiques par exemple, l'occupant peut être évincé de sa parcelle. Dans ce cas, l'Administration veille à lui en procurer une autre. Mais l'occupant n'est indemnisé que pour la valeur actuelle des constructions édifiées par ses soins. En fait, le droit d'occupation est considéré de plus en plus par les citadins congolais comme un véritable titre de propriété qui peut faire l'objet de spéculations. Alors que le droit d'occupation est un titre précaire et non indemnisable, nous en avons vu céder, à Léopoldville, pour 80 et même 120.000 F.

Depuis le décret de 1954, les citadins congolais peuvent acquérir la propriété foncière de leur parcelle. Mais, dans la plupart des villes, ce décret est resté lettre morte. Sa mise en application requiert l'établissement préalable de plans cadastraux, œuvre de longue haleine. Et par ailleurs, la distinction entre droit d'occupation et titre de propriété n'apparaît pas tellement importante aux yeux des autochtones, pas assez en tout cas pour les décider à engager cette dépense. Quelques ventes de terrains ont été réalisées, à Léopoldville et à Élisabethville en particulier, mais le nombre de propriétaires fonciers reste infime par rapport à la masse des occupants de parcelles.

Bien qu'elle soit inspirée par de louables soucis, la reconversion de certains quartiers, c'est-à-dire la démolition des cases provisoires et leur remplacement par des maisons de type européen, constitue une catastrophe pour certaines catégories d'habitants. Il est, en effet, d'anciens travailleurs ou des veuves âgées dont les attaches avec le milieu coutumier ont été usées par un séjour prolongé à la ville. Leurs seules ressources consistent dans la location de quelques bicoques construites naguère dans leur parcelle. Lorsque, pour des raisons d'intérêt général, l'Administration ordonne l'évacuation et la destruction des vieux quartiers, ces gens perdent l'essentiel de leurs revenus. Même si, comme c'est souvent le cas, on les loge gratuitement dans des habitations nouvelles, ils n'ont ni la permission ni la possibilité de sous-louer. Ils sont mieux logés, sans doute, mais ils n'ont plus de quoi vivre.

Si, au cours de cette étude, nous avons insisté particulièrement sur toutes les initiatives destinées à faciliter aux Africains l'accès à la propriété privée, c'est que nous sommes convaincu que la propriété d'une habitation familiale décente est un élément de sécurité et de stabilité, un des fondements assurés d'une évolution sociale heureuse.

Malgré les efforts considérables déployés dans la plupart des villes pour procurer aux autochtones un logement décent, le plus grand nombre des économiquement faibles (et ils constituent la majorité de la population) doit se contenter du sort peu enviable de locataire. On pourrait écrire tout un volume sur « la grande pitié des locataires ». Les registres des tribunaux indigènes fournitiraient une ample moisson de documents. A cause de la pénurie de logements, les immigrés récents sont livrés sans défense à la rapacité des citadins « installés ».

Pour donner quelque idée de l'ampleur du problème, nous reproduisons certaines données recueillies, lors d'une enquête administrative, à Élisabethville :

Tableau 33. — Les locations à Élisabethville.

	Quartier Albert	Quartier Kenya	Quartier Katuba	Total C.E.C.
Maisons soumises à l'enquête	100	100	100	300
Nombre de chambres louées	505	321	188	1014
Superficie des ch. louées (m ²)	4337	3171	2123	9631
Superf. moyenne des ch. (m ²)	8,58	9,88	11,29	9,50
Nombre d'occupants	1125	927	522	2574
Habitants par chambre	2,21	2,88	2,76	2,54
Superficie par occupant (m ²)	3,85	3,42	4,07	3,75
Montant total des loyers (F)	80210	44090	24385	148685
Loyer moyen par chambre	158	137	129	147
Loyer moyen au m ²	18,50	13,90	11,50	15,40

On ne peut considérer cette enquête comme un sondage scientifique ; l'Administration s'est contentée de choisir, au hasard, cent maisons dans chacun des quartiers. Il est permis cependant de dégager des résultats obtenus quelques indications valables sur le problème qui nous préoccupe.

Pour l'ensemble du centre extra-coutumier, chaque propriétaire offre en location, en moyenne, trois chambres et héberge de la sorte 7,6 étrangers. Si on ne dénombre que les hommes, pour un propriétaire on trouve 2,6 locataires (¹). La superficie des chambres louées est, en général, fort réduite : 3 × 3 m. De plus, chacune de ces chambrettes est manifestement surpeuplée puisqu'elles abritent, en moyenne, 2,5 personnes. Le taux des loyers est certainement excessif, surtout si l'on tient

(¹) A titre de comparaison, au cours de notre enquête entreprise 9 mois plus tard, dans les mêmes quartiers, la proportion était de 2,4 Cfr DENIS, *Elisabethville*, op. cit., p. 187, tableau 27.

compte du caractère primitif et du manque de confort de ces chambrettes⁽¹⁾.

Il n'est ni possible, ni indispensable que chaque citadin soit propriétaire de son habitation. Mais les locataires ne pourront être efficacement protégés contre les spéculateurs que le jour où le marché immobilier aura été assaini, grâce à un effort gigantesque de construction. Les règlements fixant les prix maxima de location, tels qu'ils furent édictés dans certaines villes, ne sont qu'une dérision. Tant que durera la pénurie de logements, les sans-abri seront contraints de louer n'importe quoi et à n'importe quel prix.

(1) Un fait intéressant à noter et qui confirme de nombreuses observations faites en d'autres villes, est que la proximité des centres d'attraction, et, en particulier, des quartiers commerciaux européens, confère une réelle plus-value aux habitations. Les chambres du quartier Albert, bien qu'elles soient plus petites et souvent moins confortables encore que dans les autres quartiers, se louent beaucoup plus cher. Alors que le prix moyen au m², au quartier de la Katuba, cité récente et bien bâtie, n'est que de 11,50 F, il s'élève à 18,50 au quartier Albert.

CHAPITRE QUATRIÈME.

LES ÉQUIPEMENTS URBAINS

L'amélioration de l'habitat est un facteur important de l'urbanisation. Mais une ville n'est pas un certain nombre de maisons juxtaposées. Une ville suppose un site urbain assaini et aménagé, des infrastructures établies, des services publics organisés, un équipement commercial et social, enfin la solution de ces problèmes multiples et complexes dont nous n'évoquerons que quelques aspects.

1. — Aménagement du sol, infrastructures et services publics.

Ainsi que le notait P. CHARLES :

« Ce ne sont pas des conditions de salubrité qui déterminent l'emplacement d'une cité indigène ; ce sont des raisons économiques. On ne les construit pas, comme des sanatoriums dans de beaux endroits, choisis tout exprès. Elles naissent souvent sur le sol, à cause des caprices du sous-sol, à cause du cuivre, de l'étain, de l'or, du diamant, qui ne se soucient pas des moustiques. Elles s'établissent près d'un port, dont la rade est peut-être idéale pour la navigation, mais dont les lagunes hébergent les stégomyies meurtrières. Elles se placent aussi bien dans un désert qu'au milieu d'un marécage, et seule la colonisation romantique d'autrefois rêvait de constituer à peu de frais, dans la nature tropicale, qu'on croyait généreuse et qui est surtout exigeante, de merveilleux paradis terrestres. » [186, p. 92].

Ce qu'écrivait cet auteur concernant la salubrité des sites urbains se vérifie également pour l'aménagement

urbanistique. Le choix des sites répond à des impératifs économiques ou politiques, plus déterminants que leur aptitude à remplir le rôle qu'on leur assigne. Pentes abruptes ou marécages, il faut s'en contenter et apprivoiser au mieux à leur fonction nouvelle les terrains disponibles, ce qui ne se réalise ni sans peine, ni sans frais.

En règle générale, les Européens, créateurs des villes, se sont adjugé les meilleurs emplacements. Nous avons souligné les lignes-maîtresses du relief à Fort-Lamy (¹). Sur le croquis (*Fig. 2*) apparaît une zone privilégiée, la rive droite du fleuve, naturellement exhaussée par d'anciens dépôts alluvionnaires. La ville européenne épouse les contours de cette éminence naturelle, tandis que les quartiers africains s'étalent en contrebas, dans une plaine naguère marécageuse et qui reste exposée aux inondations.

A Bukavu, les quartiers européens s'étirent le long du lac et sur les presqu'îles digitiformes, tandis que les cases africaines s'accrochent vaille que vaille aux collines environnantes.

A Léopoldville, les Européens, après avoir occupé le Mont Léopold, s'installèrent sur l'énorme banc de grès rouge qui s'étend, le long du fleuve, de Kinshasa à la baie de Galiéma et dont le sommet se situe à environ dix mètres au-dessus de la plaine. Les quartiers africains ont envahi la plaine, y compris les dépressions des anciens chenaux du fleuve.

Depuis que la cité de Léopoldville existe, on entreprend chaque année de nouveaux travaux d'élargissement, d'approfondissement ou de rectification du cours des rivières qui sillonnent la plaine et que gonfle subitement chaque orage. La rivière Belgika qui traversait l'ancienne cité du Belge a été détournée vers la Funa par un large

(¹) Cfr I^e Partie, chapitre 1, n° 2, p. 55.

canal, la tranchée Cabu. Néanmoins en saison des pluies, lorsque les tornades s'abattent sur la ville, la cité est fréquemment inondée. En 1956 encore, plus d'une centaine de cases se sont écroulées.

Pour éviter de pareils désastres, on s'est résolu à entreprendre, dans les lotissements destinés aux nouveaux quartiers, de gigantesques travaux de drainage. Au quartier de Yolo-Sud, par exemple, pour une superficie de 60 hectares, il n'a pas fallu creuser moins de 8 kilomètres de fossés, à 3 mètres de profondeur, pour y enfouir les drains. Le sol consistant en un sable très fin (granulométrie moyenne, 78 microns) on fut obligé, pour éviter les éboulements, de creuser des tranchées largement évasées jusqu'à 10 mètres d'ouverture en surface. Aussi, ces drains ont-ils coûté 800 F le mètre courant, soit un peu plus de 100.000 F à l'hectare. Dans d'autres quartiers on a installé les drains, constitués de gros blocs poreux entourés d'un filtre à triple granulométrie, sous le réseau des égouts, à un mètre de profondeur, mais espacés de 40 mètres seulement au lieu de 80 comme à Yolo.

Le drainage et l'assainissement des 125 hectares de la cité Ngagara, à Usumbura, ont nécessité le creusement de 83 kilomètres de drains et fossés, soit une dépense de 17 millions de francs. On pourrait encore citer le cas de Bangui avec l'égouttage du quartier de la Kouanga ou celui de Coquilhatville dont plusieurs quartiers européens ont été non seulement drainés mais remblayés.

Malgré les travaux entrepris pour les apprivoier à la construction, certains sols restent spongieux et instables. A Fort-Lamy, lors des crues, le sol gorgé d'eau gonfle et se dilate pour se contracter ensuite et se craqueler, en fin de saison sèche. La pression vers le haut qui, au moment des crues, est de plus d'un kilo au cm², soulève les habitations légères des autochtones sans trop les endommager ; mais les constructions en dur et les

immeubles d'une certaine importance, il faut les bâtitir sur pilotis de béton enfouis à cinq ou six mètres. En ménageant entre le niveau du sol et la base de la construction un vide sanitaire de 30 à 50 cm, on permet au sol de se dilater autour des piliers sans ébranler l'édifice.

Certaines villes doivent donc conquérir leur site sur des plaines basses et marécageuses. Il en est d'autres qui ne peuvent s'étendre à cause des inégalités du relief. *Bulldozers* et *scrapers* doivent alors niveler le terrain ou adoucir les pentes, entailler les reliefs ou combler les ravins.

Nous avons déjà évoqué le site montueux de Matadi et celui de la cité africaine de Katutu à Bukavu. Le site primitif de Luanda était constitué par une plate-forme d'abrasion marine que dominait une falaise échancrée par quelques ravins. Au cours des siècles, des travaux ont relié peu à peu la ville basse et la ville haute par des pentes qui apparaissent assez douces, au moins dans le centre de la ville. La topographie du site urbain est en perpétuelle évolution. On imagine sans peine à quel point les formes du relief primitif ont été bouleversées lorsqu'on observe à l'ouest de la ville, les travaux de nivellement de la falaise exécutés entre le Palais du Gouverneur et l'Hôpital général, ou à l'est, en contrebas du Collège St. Joseph.

La circulation — un des éléments essentiels de la vie urbaine — exige un réseau de rues praticables en toute saison. Dans les quartiers européens de la plupart des villes, ce réseau est presque complètement aménagé. A Coquilhatville cependant, en janvier 1956, il n'existant pas encore un seul mètre de rue asphaltée. Aussi, à l'occasion des manifestations officielles, en était-on réduit à recourir au procédé, bien connu dans les colonies africaines, qui consiste à faire arroser les rues par des

prisonniers, des soldats ou par une main-d'œuvre d'appoint, quelques instants avant le passage du cortège.

Ce qui est devenu aujourd'hui une exception dans les quartiers européens reste souvent encore la règle générale dans les cités africaines : l'état de la voirie y est lamentable. Les piétons et les cyclistes qui, en saison de pluies, doivent chaque jour patauger dans la boue et dans les mares d'eau stagnante ou, en saison sèche, traîner leur vélo dans le sable, apprécient peu le pittoresque de la situation. Les véhicules qui s'aventurent dans les quartiers africains tressautent sur les cassis et les nids-de-poule, au grand dommage des ressorts qui se brisent et des carrosseries qui se disloquent. En saison sèche, ils soulèvent des nuages de poussière qui envahissent les moindres recoins des habitations.

Certes, l'établissement d'une voirie définitive est un travail considérable et dispendieux. L'asphaltage d'une rue de six mètres de large coûte environ un million de francs au kilomètre. Et comme, en général, aucun plan d'urbanisme n'a présidé au développement des villes, c'est par centaines de kilomètres que se chiffre le réseau routier dans bon nombre de villes africaines. Notons cependant que, pour répondre aux exigences de la circulation automobile, les autorités municipales s'efforcent d'aménager au moins quelques artères de grand trafic, telles que l'Avenue Baudouin à Léopoldville, l'Avenue de Paris à Brazzaville ou l'Avenue du 27 Août à Douala. Dans la mesure de leurs ressources financières, certaines villes ont entrepris la modernisation et l'équipement de la voirie. Dans les cités construites par l'O. C. A. à Léopoldville, à Stanleyville, à Élisabethville, à Usumbura ou à Bukavu, c'est aujourd'hui chose faite ou en passe de l'être. A Élisabethville, les rues principales des cités Kenya et Katuba ont été aménagées. A Matadi et à Jadotville les travaux sont en cours.

Dans les cités naissantes, chacun se débrouillait pour se procurer l'eau nécessaire, soit en creusant un puits, soit en allant puiser à la rivière. Mais le développement urbain et la pollution des eaux de surface rendirent nécessaires les services de distribution d'eau.

On ne trouve plus guère de traces aujourd'hui des procédés de naguère, sauf peut-être à Fort-Lamy où la corporation des porteurs d'eau reste florissante. Ceux-ci déambulent dans les rues, portant sur l'épaule une longue perche à laquelle sont suspendus deux bidons cabossés et proposent leur provision aux ménagères, en échange de 5 ou 10 F C. F. A., selon l'éloignement du fleuve et la pureté relative du liquide.

Dans une grande capitale comme Léopoldville, on voit encore pas mal d'Africains procéder à leur toilette ou faire la lessive dans les eaux suspectes de la Funa, de la Ngombe ou de la tranchée Cabu. Toutefois, c'est la rivière Lukunga, dont les eaux sont captées, épurées et ozonisées dans des installations modernes, qui assure principalement le ravitaillement de la ville en eau potable. Le débit de cette rivière étant trop faible en saison sèche, on a installé un captage direct au fleuve dans la baie de Galiéma. Pour mesurer l'importance de ce problème de l'eau, il suffit de noter qu'en 1956 la capitale en consommait plus de 35.000 m³ par jour.

Toutes les villes centrafricaines possèdent maintenant une station d'épuration et ont installé un réseau de canalisations pour distribuer l'eau potable. Mais tandis que chaque habitation européenne jouit d'un raccordement privé à ce réseau, dans les quartiers africains la distribution n'est assurée, en général, que par des bornes-fontaines accompagnées, ça et là, de lavoirs publics. Tel était le cas à Léopoldville jusqu'en 1954. Depuis lors, en l'espace de deux ans, près de 7.000 habitations congolaises ont obtenu un raccordement individuel, en particulier dans les nouveaux quartiers Damier,



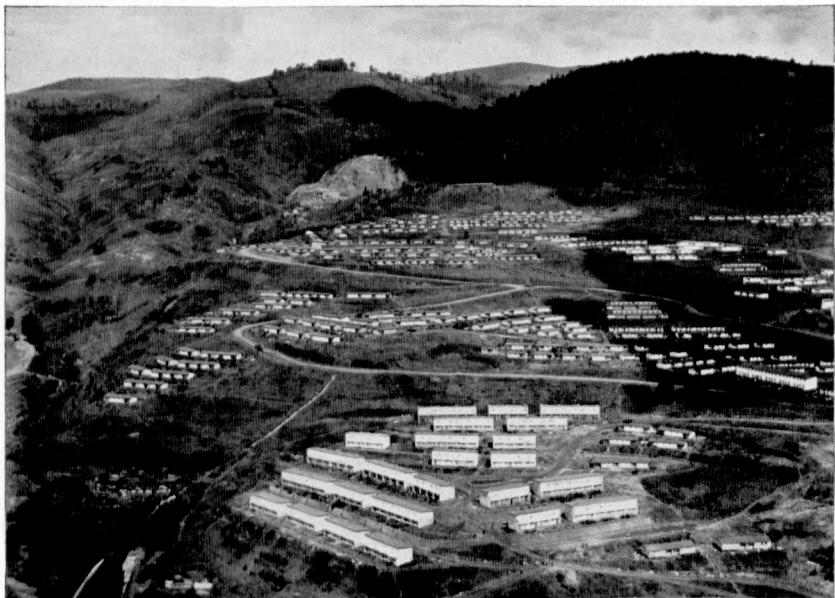
25. — Le long d'un bourbier dénommé rue, des cases en planches éclatées, couvertes de tuiles végétales (Douala).



26. — Aménagement par les citadins d'un site particulièrement rebelle (Matadi).



27. — Clairière dans la forêt, voici le plus récent quartier africain de Coquihalla-ville. Le *grid-pattern*, tient lieu de plan d'urbanisme.



28. — L'Office des Cités africaines s'est efforcé d'aménager au mieux un site difficile (Bukavu).

Immocongo, Yolo et l'on poursuit l'extension de ce travail dans les cités de Bandalungwa, Renkin et de Matete.

En traitant du drainage, nous avons eu l'occasion de signaler combien l'évacuation des eaux était parfois malaisée. En plaine, les pluies qui sont violentes et diluvienues ne peuvent être évacuées assez rapidement par les exutoires naturels. Sur les terrains en pente, elles provoquent souvent une érosion désastreuse. Ainsi Matadi est striée de sillons profonds creusés par les torrents. A Kikwit, la périphérie du plateau est déchirée par une érosion qui a provoqué l'éboulement de nombreuses habitations.

Quant à l'évacuation des eaux usées, elle est habituellement assurée, dans les quartiers européens, par des fosses septiques. Dans les cités africaines, le système des *bored holes* est le plus fréquent. Il n'offre pas trop d'inconvénients en sol sablonneux et sec, mais il constitue un danger pour l'hygiène et la salubrité publique en terrain imperméable ou dans les zones exposées aux inondations. D'ailleurs, la densité de population dans la plupart des villes africaines rend chaque jour plus impérieuse la nécessité d'établir un véritable réseau d'égouts.

Nous sommes tellement habitués aux bienfaits de la « Fée Électricité », que nous n'imaginons plus une vie urbaine sans elle. La force motrice est indispensable pour les usines et les ateliers ; l'éclairage public et privé est une commodité fondamentale si on veut prolonger au delà des heures diurnes les activités ou les occupations d'une vie familiale et sociale ordonnée.

Produite naguère, en Afrique, par des centrales thermiques, et en particulier par des groupes Diesel, l'électricité aujourd'hui est fournie de plus en plus par des centrales hydrauliques. Il est assez normal qu'on en vienne à

utiliser essentiellement la houille blanche, dès que les possibilités de consommation sont suffisantes, lorsqu'on connaît le potentiel énergétique des fleuves et rivières centrafricains.

La centrale d'Edea sur la Sangha alimente Douala au Cameroun ; celle de Boali approvisionne Bangui et celle du Djoué, Brazzaville. Pour couvrir les énormes besoins en électricité de la capitale congolaise, il fallut édifier les centrales de Sanga et de Zongo et même recourir temporairement à celle du Djoué. L'aménagement de la Tshopo à Stanleyville est un point de départ pour l'industrialisation du nord-est congolais. Quant aux villes du Haut-Katanga, elles ont une situation privilégiée, puisqu'elles disposent d'électricité en abondance grâce à la série de centrales hydroélectriques établies sur le Lualaba et la Lufira, centrales qui desservent jusqu'aux centres urbains du Copperbelt. Lorsque le gigantesque barrage de Kariba sur le Zambèze sera terminé, les villes rhodésiennes connaîtront sans doute un nouvel essor.

On pourrait presque évaluer l'expansion des villes et leur degré d'urbanisation en suivant l'évolution de leur consommation d'électricité. La consommation de Léopoldville qui était de 20 millions de kWh en 1945, est passée à 40 millions en 1950, à 83 millions en 1955, pour atteindre près de 100 millions en 1956. Sans doute l'industrie se réserve-t-elle la part du lion avec 78 %. Par ailleurs, tandis que la consommation des Européens est de 20 % et celle des services publics de 1,5 %, celle des consommateurs autochtones reste nettement marginale puisqu'elle ne représente que 0,5 % (1955). C'est dire que l'électrification se limite encore, dans les quartiers africains, à quelques points lumineux le long des grandes avenues et à l'éclairage de quelques bars et d'un petit nombre d'habitations privées. Ce n'est qu'en 1956, par exemple, qu'Usumbura a été dotée de ses

premiers lampadaires dans le populeux quartier du Belge.

Il est regrettable que l'éclairage public dans les cités africaines ait été si longtemps négligé. D'autant plus que l'obscurité reste un facteur d'insécurité qu'il incombe aux autorités administratives d'éliminer. Dans certains quartiers de telles villes, les femmes, les enfants et même bon nombre d'hommes ne se risquent plus à sortir de leur parcelle, dès la nuit tombée, par crainte des chenapans en quête d'un mauvais coup. Lorsqu'éclata le mouvement Mau-Mau au Kenya, une des premières mesures de sécurité prises par les autorités de Nairobi fut de répandre la lumière dans tous les coins sombres de la ville, spécialement aux abords des cités africaines. Faudrait-il attendre que la paix fût troublée pour assurer aux villes un équipement aussi indispensable ?

Quant à la distribution de l'électricité aux consommateurs privés autochtones, il serait souhaitable qu'elle fût activement entreprise dans la mesure qu'exigent les commodités élémentaires de la vie familiale, les nécessités de l'éducation et les aspirations culturelles. Aussi longtemps que les habitations africaines consistèrent en paillotes et en cases provisoires, il n'était pas possible d'y installer l'électricité, mais aujourd'hui bon nombre de villes comptent des quartiers nouveaux où toutes les constructions sont en matériaux définitifs.

Si les travaux d'électrification des cités africaines ne sont pas plus avancés, la faute en retombe moins sur les autorités, parfaitement conscientes de l'intérêt de cet équipement et sincèrement désireuses de le voir entreprendre, que sur les Sociétés concessionnaires, lesquelles, ne considérant que la rentabilité immédiate, abusent parfois du monopole qui leur fut concédé. Quelques lignes, extraites d'un rapport établi par l'Administrateur d'une ville importante, dénoncent cette politique déplorable :

« Une petite amélioration a été obtenue de la Société X : les promesses de raccordement privé faites en 1938 au quartier A ont commencé à être tenues (10 raccordements exécutés fin 1954) toutes les autres installations ayant dû être remplacées ; au quartier B, les installations faites par la Société X en 1946 ont été enfin raccordées dans une vingtaine de maisons et promises dans une quarantaine d'autres. Enfin, quelques indigènes installés à proximité des câbles de distribution ont également pu être raccordés, mais il a fallu des démarches sans nombre et des rappels constants. On dirait vraiment que la Société X cherche à n'installer le courant dans les quartiers africains que lorsqu'il n'y a plus moyen de faire autrement ».

La destruction des immondices ne pose pas de problèmes dans les villages coutumiers. Guère davantage dans les agglomérations urbaines, lorsque celles-ci sont situées à proximité d'un fleuve ou d'un lac : on nourrit les poissons. Mais, dans les grandes villes, un service d'enlèvement des immondices s'impose de toute nécessité, si on ne veut pas transformer les quartiers autochtones en dépotoirs, comme c'est le cas à Alexandratown (Johannesburg), où chacun se débarrasse de ce qui le gêne dans les fossés, dans les terrains vagues ou tout simplement dans la rue.

La plupart des villes d'Afrique centrale ont un service d'enlèvement et de destruction ou de récupération des immondices, qui fonctionne régulièrement. A Léopoldville, au cours de l'année 1954, les camions de la Voirie ont effectué plus de 20.000 voyages. Une partie des immondices est transformée en compost qui est livré aux maraîchers établis dans la zone suburbaine.

En résumé, dans les zones européennes, la vie urbaine est organisée de manière satisfaisante. Dans les quartiers africains, par contre, s'il est indéniable que de vastes efforts ont été déployés, il reste beaucoup à faire. Il serait trop simple — et injuste — d'en tirer argument pour accuser les autorités de réservier toutes leurs faveurs aux Européens. Il ne s'agit pas ici de discrimination

raciale. Cette priorité de fait s'explique par des raisons très prosaïques. Lorsqu'on entreprend des travaux à leur bénéfice, les Européens paient la note, tandis que la participation des Africains n'est jamais guère plus que symbolique.

Or, d'après DEKOSTER, un kilomètre d'aménagement urbain (voirie, égouts, éclairage public, distribution d'eau et d'électricité) coûtait déjà 2.500.000 F en 1950 [202, p. 484]. Et ce sont des centaines, voire des milliers de kilomètres qui doivent être aménagés dans les cités africaines.

En prenant comme base d'estimation l'indispensable, tel qu'en fait l'O. C. A. l'a réalisé dans les cités qu'il a équipées, on se fera une idée plus précise des dépenses à engager. Par exemple, la cité de Ngagara, à Usumbura, s'étend sur 125 hectares et compte près de 3.000 maisons c'est-à-dire de quoi abriter 12 à 15.000 personnes. Le coût des infrastructures s'est élevé à 105 millions de francs, ce qui représente 7 à 9.000 F par habitant. Sur cette base très raisonnable, l'aménagement de Léopoldville coûterait près de 3 milliards et celui des dix principales villes du Congo, 8 milliards environ.

Il faudra bien y passer, et le plus tôt sera le mieux. Mais on comprend qu'une entreprise d'une telle envergure et qui implique de tels investissements, sans que les bénéficiaires participent aux frais, exige quelques années pour être réalisée.

2. — Commerce et artisanat.

Plus une ville tend à se développer, plus l'économie de subsistance tend à céder le pas à une économie de marché. En milieu rural, la femme assure avant tout la production et la préparation des aliments ; l'homme bâtit la case et complète le ravitaillement par les produits de la pêche ou de la chasse. Si, aux abords des petites agglomérations

urbaines, les femmes peuvent parfois trouver un lopin de terre à cultiver et un coin de forêt pour y faire provision de bois, dans les grandes villes cela devient matériellement impossible. Quant aux hommes, le travail salarié auquel la plupart d'entre eux se livrent ne leur laisse guère de loisirs. Force leur est donc de s'en remettre à des intermédiaires, producteurs, fabricants ou distributeurs, pour les besoins de la vie quotidienne.

La première chose qui nous frappe dans une cité africaine, c'est l'animation bruyante et colorée des marchés, mais aussi la profusion de magasins, de boutiques et d'éventaires, d'échoppes et d'ateliers offrant leurs produits à la convoitise des passants.

Les statistiques des activités indépendantes confirment cette impression. A Élisabethville, en 1955, 1309 commerçants et artisans ont payé un impôt sur le revenu, ce qui représente un indépendant pour 62 habitants. A Brazzaville en dénombrait, en 1950, 1720 titulaires de patente, soit un pour 44 habitants [118, p. 676]. A Coquilhatville, en 1955, compte non tenu d'un bon millier de pêcheurs, la proportion était d'un indépendant pour 47 personnes. Léopoldville enfin, battait tous les records, puisque l'enquête de 1954 révélait l'existence d'une exploitation indépendante pour 31 habitants.

Une autre caractéristique du commerce et de l'artisanat dans les cités africaines, est leur extrême dispersion. Tandis que dans la ville européenne le commerce tend à se concentrer dans une zone bien définie, nettement distincte des quartiers résidentiels, dans les quartiers africains, au contraire, le commerce s'insinue partout. Il n'est guère de rue ou de ruelle qui n'ait sa boutique ou son échoppe.

L'activité commerciale est cependant plus vive, à certains moments de la journée, dans tel ou tel coin de la

ville. Dès le lever du jour, le marché central, qui joue un rôle économique essentiel dans la vie urbaine, draine vers ses éventaires les ménagères et les revendeurs. C'est là que se traitent les affaires de quelque importance. En fin d'après-midi, à l'heure où les ouvriers reviennent du travail, de petits marchés en plein air s'organisent dans chaque quartier. Un carrefour fréquenté, un bout de terrain libre, et de nombreux marchands, parmi lesquels les femmes sont majorité, installent leur éventaire et proposent aux chalands des chikwangues, des beignets ou des morceaux de pain, des bananes ou de minuscules tomates, du poisson fumé ou des brochettes de viande cuite.

Voilà pour le commerce ambulant. Quant aux boutiques installées, elles foisonnent dans les quartiers anciens, où la densité de peuplement est généralement plus forte et le pouvoir d'achat des « vieux citadins » plus élevé. Par ailleurs, le commerce étant le placement de prédilection des « capitalistes » africains, tant à cause du prestige social qu'il confère que de son rapport net, on voit proliférer dans les parcelles d'innombrables boutiques.

L'aménagement de certaines voies, l'asphaltage d'une rue par exemple, n'y draine pas seulement la circulation, il y attire inévitablement le commerce. On pourrait citer de multiples exemples, comme l'avenue Prince Baudouin ou l'avenue du Kasai à Léopoldville, l'avenue de Paris à Brazzaville, l'avenue du 27 Août ou l'avenue Bonnecarrère à Douala, etc.

Parmi les artisans, on rencontre aussi quelques ambulants, coiffeurs, tailleurs et autres, qui vont à la recherche de la clientèle dans les endroits plus fréquentés. Mais la nature même de leurs activités oblige le plus grand nombre à se fixer dans une parcelle.

Certaines villes musulmanes plus anciennes, telles que Kano, par exemple, ont un quartier des tisserands,

un quartier des teinturiers, un quartier des corroyeurs, etc. En Afrique centrale, il ne semble pas que les artisans se rassemblent par affinités professionnelles ; ils s'éparpillent à travers toute l'agglomération urbaine, sans préférence marquée pour un quartier ou pour un autre, trop heureux de trouver un coin pour s'établir.

Une troisième caractéristique du commerce et de l'artisanat autochtones, c'est la pauvreté des moyens d'exploitation. La plupart des « établissements » africains ne comportent, en effet, que des installations rudimentaires. Les magasins et les ateliers construits et aménagés pour des fins exclusivement professionnelles, constituent encore l'exception (¹). Le plus souvent, une pièce de la case sert de boutique. L'artisan travaille en plein air, en s'abritant contre le soleil et la pluie sous un appentis de palmes ou de tôles. Matériel d'exploitation, stocks de marchandises ou de matières premières, tout se caractérise par la médiocrité, sinon la pauvreté.

Disposant de peu d'articles, s'adressant à un petit nombre de clients, le commerçant ou l'artisan africain ferait donc plutôt figure d'économiquement faible. D'où vient alors l'engouement que leurs professions suscitent ? Certes, l'activité indépendante n'est parfois exercée qu'à titre complémentaire par des salariés. Mais, dans la plupart des cas, le citadin trouve plus agréable et moins fatigant de tenir boutique que de travailler dans une usine ou sur un chantier. Le commerce ne demande pas grande compétence et grâce à certaines pratiques, où la débrouillardise et l'usure jouent un rôle non négligeable, il se révèle en fin de compte assez lucratif.

L'importance relative des différentes catégories d'acti-

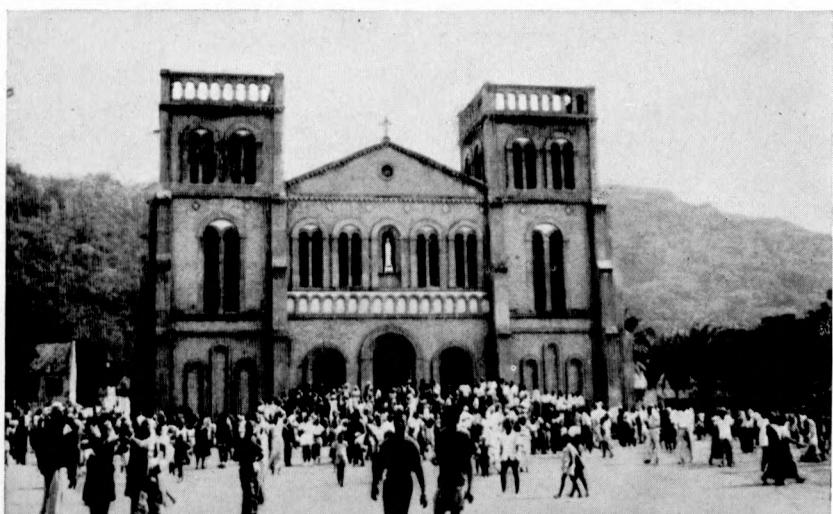
(¹) Sauf dans les quartiers récents construits par l'Office des Cités africaines au Congo belge.



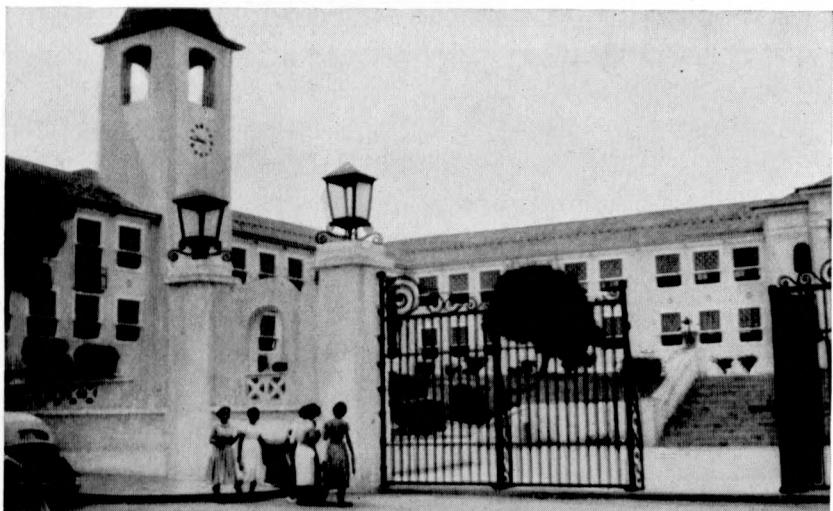
29. — Boutiques rudimentaires dans une rue de Douala.



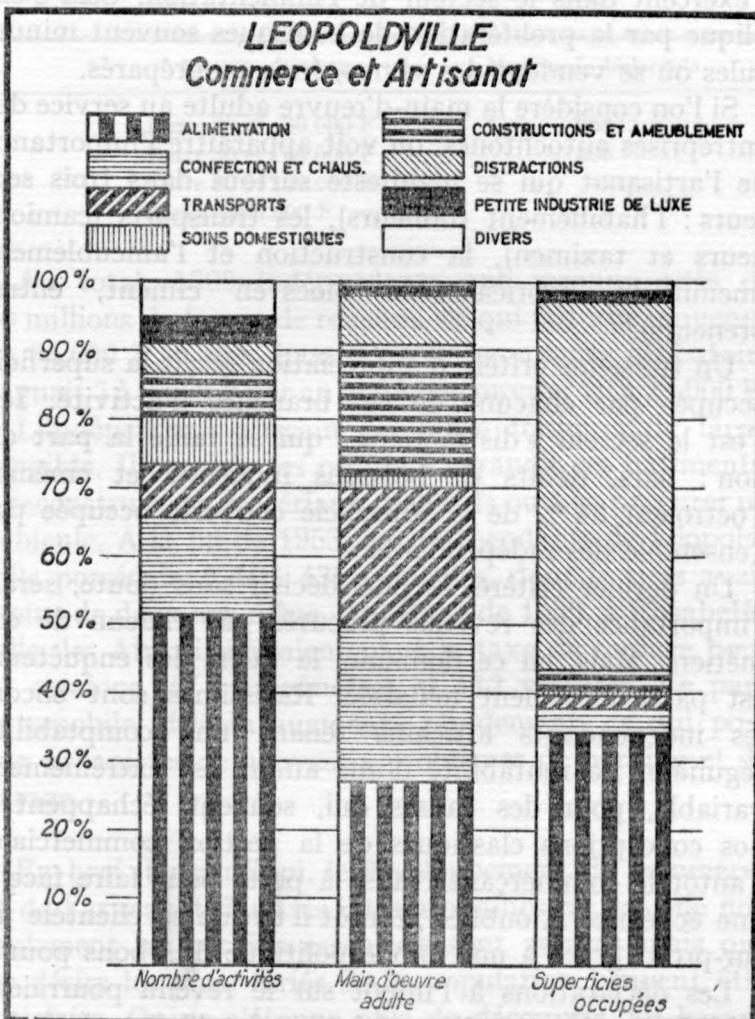
30. — Un groupe de magasins construits par l'O. C. A. (Léopoldville).



31. — Sortie de messe dominicale à la cathédrale de Bangui.



32. — Lycée national de Luanda.



46. — Les activités indépendantes africaines à Léopoldville.

vités ressort clairement de l'étude de P. COLIN [192]. D'après le tableau récapitulatif dressé par cet auteur (*Fig. 46*), plus de la moitié des activités indépendantes s'exercent dans le secteur de l'alimentation. Cela s'explique par la prolifération de boutiques souvent minuscules où se vendent des vivres, frais ou préparés.

Si l'on considère la main-d'œuvre adulte au service des entreprises autochtones, on voit apparaître l'importance de l'artisanat qui se manifeste surtout dans trois secteurs : l'habillement (tailleurs), les transports (camionneurs et taximen), la construction et l'ameublement (menuisiers, fabricants de blocs en ciment, entrepreneurs).

Un troisième critère d'appréciation serait la superficie occupée par chacune de ces branches d'activité. Ici, c'est le secteur « distractions » qui se taille la part du lion : bars, débits de boissons indigènes et cinémas s'octroient 54 % de la superficie couverte occupée par l'ensemble des indépendants.

Un dernier critère, le plus décisif sans doute, serait l'importance des revenus procurés par chacun de ces métiers. Mais, en ce domaine, la tâche des enquêteurs est particulièrement malaisée. Rarissimes sont encore les indépendants africains tenant une comptabilité régulière. La rentabilité d'une affaire est extrêmement variable, pour des causes qui, souvent, échappent à nos conceptions classiques de la gestion commerciale. Tantôt le commerçant réalise à perte pour faire face à une échéance ... oubliée ; tantôt il tire de sa clientèle un sur-profit grâce à une habile politique de « bons pour ».

Les déclarations à l'impôt sur le revenu pourraient fournir un élément d'appréciation. Le temps n'est plus où les contribuables se donnaient le chic de grossir leur chiffre d'affaires. Le fisc eut tôt fait d'éteindre leur enthousiasme et ils s'évertuent aujourd'hui à minimiser leurs bénéfices taxables. Voici, à titre d'exemple, les

revenus déclarés à Élisabethville, en 1955, et regroupés en 4 catégories :

Tableau 34. — Revenus déclarés à Élisabethville.

Revenus déclarés	Nombre de déclarants
Entre 20 et 30.000 F	664
Entre 30 et 60.000 F	596
Entre 60 et 100.000 F	47
Plus de 100.000 F	2

Au total, 1309 indépendants ont reconnu près de 50 millions de francs de revenus, ce qui fait une moyenne de 36.000 F, à une époque où le manœuvre célibataire gagnait 7 à 8.000 F par an et un bon ouvrier 20 à 25.000 F.

L'indépendant africain capitalise toujours de façon tangible. Il emploie ses profits à agrandir ses bâtiments, à reconstruire en matériaux définitifs ou à se procurer un véhicule. A la fin de 1953, les indépendants de Léopoldville possédaient déjà 436 véhicules, dont le tiers avait moins de deux ans d'âge. Au début de 1956, à Élisabethville, les Africains avaient payé la taxe de roulage pour 35 camions, 47 camionnettes et 112 voitures. Le parc automobile africain augmente rapidement, ce qui pose aux urbanistes de nouveaux problèmes de parking et de garage.

En bref, aujourd'hui, le développement du commerce et de l'artisanat dans les cités africaines est tel que non seulement les besoins essentiels sont assurés mais que les désirs les plus variés de la population peuvent être satisfaits. On ne s'étonne plus de découvrir, au hasard d'une promenade, des boutiques de photographes, de disquaires, d'horlogers, de relieurs, de casquettiers, de réparateurs de machines à écrire, de matelassiers ou d'experts-comptables. Certains maîtres-tailleur peuvent

confectionner un complet de coupe espagnole ou italienne, selon toutes les règles de l'art et il en est plus d'un qui comptent des Européens parmi leurs pratiques.

Outre le commerce africain installé au cœur même des cités, on rencontre, en bordure de celles-ci, opérant la transition avec les quartiers européens, un grand nombre de magasins dirigés par des Portugais, des Grecs, des Syriens ou des Asiatiques, et destinés avant tout à la clientèle africaine. L'expression « magasin portugais » est souvent synonyme de capharnaüm. Ces bazars regorgent de marchandises les plus diverses et en particulier de traditionnels articles de traite. Le client peut regarder, palper, essayer et discuter à loisir avant de fixer son choix ou ... d'aller voir ailleurs.

Dans le quartier commercial européen, les magasins généraux ont cédé la place aux commerces spécialisés dont le nombre, la variété et même le luxe n'ont rien à envier aux maisons similaires d'Europe, ou encore à de grands magasins à rayons multiples.

3. — Équipement social.

En admettant le fait urbain, les autorités responsables contractent l'obligation de doter les communautés nouvelles d'un équipement social qui facilite et encourage leur évolution vers des comportements urbains.

Une des préoccupations dominantes est la santé des citadins. D'où la construction d'hôpitaux, de lazarets, de dispensaires et de maternités. Nous l'avons noté à propos des naissances, ces institutions médicales jouissent d'un succès grandissant auprès des populations africaines. Il en est résulté une baisse sensible de la mortalité et une régression certaine de la morbidité générale.

Les nombreux établissements sanitaires et hospitaliers créés pour les autochtones assurent le dépistage des

maladies, accordent aux patients des soins compétents et dévoués, distribuent largement les remèdes et inculquent progressivement à la population des principes d'hygiène plus rationnels. Sur le plan de la santé, les citadins sont nettement privilégiés.

Néanmoins certaines maladies sociales ne peuvent être combattues qu'à grand-peine parce que leur diffusion résulte de la concentration de masses économiquement faibles et psychologiquement instables ainsi que du déséquilibre concomitant du *sex-ratio*. Les dispensaires anti-vénériens réussissent à limiter, en partie, les dégâts, ils n'enrayent pas le mal.

Quant à l'hygiène publique, elle reste un souci constant pour les administrateurs des cités africaines. Comme les autres régions chaudes et pluvieuses, l'Afrique centrale est ravagée par de terribles endémies. L'homme doit mener une lutte incessante et inégale contre la malaria, les dysenteries, la bilharziose, la maladie du sommeil ou la lèpre, sans parler de maladies importées ou diffusées par la colonisation.

Mais à l'échelle de la ville, où une population nombreuse se concentre sur un espace restreint, les problèmes de salubrité peuvent être circonscrits et efficacement résolus. GOUROU le souligne avec raison :

« Alors que chez nous la campagne, la forêt évoquent des idées de santé, en pays tropical rien n'est plus salubre que la ville, où le contact avec la nature sauvage est rompu, et où les mesures d'hygiène sont faciles à prendre » [79, p. 14].

Au lieu de « facile », il serait peut-être plus exact de dire « possible ». L'assainissement d'un site urbain, en effet, exige souvent des travaux considérables et ne se maintient que grâce à une vigilance constante. Le simple entretien de l'hygiène publique requiert un personnel nombreux et spécialisé. Notons à titre d'exemple, que

Stanleyville comptait, en 1955, deux agents sanitaires européens sous la direction d'un médecin-hygiéniste, 5 gardes sanitaires, 24 chercheurs-destructeurs de gîtes d'anophèles, 17 désinfecteurs de fosses d'aisance, 12 capteurs entomologiques, 3 chercheurs de mollusques (bilharzies), 3 chercheurs de rats, 4 capitaines-surveillants, 88 travailleurs pour petits assainissements (curage des fossés, drainage des mares, entretien des marchés et des dépotoirs, etc). Le détail de cette liste fera peut-être sourire ; il montre en tout cas que les édiles ne négligent rien pour assurer l'hygiène de la cité. L'entretien de la salubrité constitue une lourde charge financière, puisqu'on ne compte pas moins d'un agent pour 380 habitants. Mais les autorités se rendent compte que cette dépense est payante ; mieux vaut prévenir que guérir. Dans les grandes villes, on n'hésite pas à faire appel aux techniques les plus modernes : la pulvérisation d'insecticides au moyen d'hélicoptères est devenue un spectacle banal à Léopoldville.

Toutefois, ces initiatives et ces techniques ne s'avèreront pleinement efficaces que le jour où les conditions d'habitat dans les agglomérations africaines répondront aux exigences de l'hygiène sociale et où l'éducation des enfants dans les écoles et des femmes dans les foyers sociaux aura pu porter tous ses fruits.

Tout le monde s'accorde à reconnaître que l'éducation est une des conditions essentielles du progrès social. Sous peine de faillir à leur mission civilisatrice, les autorités coloniales doivent donc s'efforcer de mettre à la disposition des masses un équipement scolaire et culturel suffisant.

Ici encore, la ville jouit d'un tel avantage sur la brousse qu'elle attire bon nombre de jeunes gens. Il serait fastidieux et sans grand intérêt de décrire les innombrables établissements scolaires : écoles maternelles et jardins

d'enfants, écoles primaires, moyennes, secondaires classiques ou modernes, écoles artisanales ou professionnelles, techniques, médicales, artistiques, normales, jusqu'aux instituts de niveau universitaire inclusivement.

En général, l'attitude des Africains à l'égard de l'enseignement se caractérise, en milieu urbain, par un véritable engouement. Faute de locaux et de personnel, beaucoup d'établissements doivent refuser des candidats.

L'enthousiasme est-il égal chez tous les autochtones, quelle que soit leur appartenance ethnique ? Bien que cette question n'ait guère été étudiée, il semble qu'il faille faire certaines réserves. Quelques observations sommaires à Bangui et à Usumbura donnent à supposer une méfiance relative parmi les éléments islamisés de la population. A Fort-Lamy, le phénomène est très net. Alors que les Sara, non musulmans, représentaient à peine 20 % de la population totale, ils fournissaient, en 1955, 60 % des effectifs scolaires. A Douala, alors que, chez les garçons, le taux moyen de fréquentation scolaire s'élève à 51 %, chez les Haoussa il n'est que de 11 % [125, p. 58].

D'autre part, et sur ce point toutes les observations concordent, le nombre des filles fréquentant l'école est partout notablement inférieur à celui des garçons.

L'équipement scolaire des villes centrafricaines répond-t-il parfaitement en nombre et en qualité aux besoins et aux désirs des citadins ? Il est difficile de répondre de façon précise et nuancée. Une première approximation peut se fonder sur deux indices assez révélateurs. Le premier est le pourcentage d'enfants en âge de scolarité qui fréquentent, *de facto*, les établissements d'enseignement. Le second est le caractère interracial des écoles. Il semble, en effet, que le niveau des études, dans les établissements fréquentés également par des Européens

et par des autochtones, se situe à un degré sensiblement équivalent à celui des institutions similaires d'Europe.

L'équipement scolaire relevant des autorités, directement ou indirectement (par voie de subsides), il dépend donc étroitement de la politique adoptée, en matière d'enseignement, par les différentes puissances coloniales. Aussi nous paraît-il opportun de placer l'étude des deux critères définis plus haut, dans le cadre des frontières nationales des pays centrafricains.

Dans les territoires administrés par les Britanniques, spécialement en Rhodésie et au Nyasaland, le pourcentage de fréquentation scolaire, en milieu urbain, est encore nettement insuffisant. Dans le Copperbelt, la situation est souvent déplorable. Le petit nombre de locaux scolaires ne permet d'y admettre qu'un nombre très restreint d'écoliers. A Luanshya, par exemple, pour une agglomération d'environ 60.000 âmes, l'école primaire principale et ses deux annexes ne comptaient, en tout, que 800 élèves en 1956. Par ailleurs, les filles ne sont pas admises en classe avant l'âge de 7-8 ans et les garçons pas avant 9-10 ans, de telle sorte qu'à la fin des études primaires on puisse les faire passer directement de l'école au foyer ou au travail.

Les enfants qui ont suivi tout le cycle primaire (standard VI inclus) et ont subi avec succès l'examen final, n'ont pas pour autant la possibilité de poursuivre des études. C'est la Direction de l'Enseignement qui fixe chaque année le contingent de jeunes admis à fréquenter les institutions du degré secondaire. A Luanshya encore, en 1956, parmi les 55 élèves ayant réussi l'examen de sortie, 12 seulement ont été autorisés à continuer leurs études.

Les bâtiments scolaires sont de tout genre. A côté de constructions modernes comme les nouvelles classes inaugurées à Lusaka, en 1956, parfaites à tous égards,

on trouve encore parfois des hangars rustiques ou de misérables huttes. Dans le complexe scolaire principal de Luanshya, nous avons découvert une petite hutte ronde à moitié croulante, uniquement éclairée par l'ouverture de la porte, où une vingtaine de gosses s'entassaient assis à même le sol.

De fusion raciale, il n'est évidemment pas question. Toutefois, les établissements secondaires — trop rares, il est vrai — semblent bien équipés et procurent un enseignement de qualité, en particulier au collège de Munali (Lusaka), à l'école normale de Chalimbana, au collège pour jeunes filles de Mindolo et au Collège Canisius de Chikuni. Au degré universitaire, Makerere College (Kampala) compte quelques étudiants asiatiques et on espère y voir un jour des Européens. L'Université de Salisbury sera, en principe, ouverte à tous les étudiants.

En Angola portugais, l'enseignement n'est guère répandu et ne touche, même dans les villes, qu'une faible proportion de la jeunesse chez les « non-civilisés ». Les civilisés, par contre, qu'ils soient blancs, mulâtres ou noirs, ont à leur disposition de bonnes écoles primaires.

Quant à l'enseignement secondaire, il ne s'est développé que tout récemment. Le Lycée National Salvador Correia, à Luanda, fait, à juste titre, l'admiration de tous les visiteurs. Non seulement c'est une réalisation architecturale d'un goût parfait, mais le niveau des études est comparable à celui des meilleurs établissements du Portugal. On peut en dire autant, semble-t-il, du Lycée Diogo Cao à Sà da Bandeira. Il est seulement regrettable que l'enseignement secondaire ne soit pas plus répandu dans le pays. A titre de comparaison, en 1954-55, les lycéens et lycéennes de toutes races, pour l'ensemble de l'Angola, étaient moins nombreux que dans la seule Léopoldville (¹).

(¹) Repartição Técnica de Estatística Geral, Anuário Estatístico 1954 (Luanda, Imprensa Nacional, 1956, p. 173).

Dans les territoires français, un gros effort a été fait, tant par l'enseignement libre que par l'enseignement officiel, pour multiplier les écoles en milieu urbain.

Des statistiques précises manquent cependant pour apprécier le degré de scolarité dans les villes. Au quartier New Bell de Douala, parmi les jeunes de 5 à 15 ans, 51,2 % des garçons et 35,3 % des filles fréquentaient l'école [125, p. 57]. En A. E. F., les établissements du deuxième degré, lycées et collèges, situés en majorité dans les villes, comptaient, au 31.12. 1953, 1.860 élèves dont 243 filles. Sur ce nombre, on estimait la proportion d'autochtones à 80 % environ.

L'enseignement dans les villes aéfiennes ou camerounaises se caractérise par son aspect délibérément inter-racial. Tous les établissements sont ouverts, dans les mêmes conditions, aux élèves européens et africains. Les programmes sont calqués sur ceux de la métropole. La fusion des races entraîne inévitablement une assimilation culturelle. La solution de facilité consiste à choisir comme programme commun celui des écoles métropolitaines, le colonisateur estimant sa culture évidemment supérieure à celle du colonisé.

Au Congo belge, les autorités se sont assigné comme but la scolarisation intégrale dans les villes. L'augmentation spectaculaire des effectifs scolaires, au cours des dernières années, démontre que cet objectif est activement poursuivi.

Et, de fait, on voit surgir chaque année dans les villes congolaises des dizaines et des dizaines de classes nouvelles. Citons un seul exemple : durant l'année 1956, l'Office des Cités africaines a construit à Léopoldville 12 écoles définitives, comptant 140 classes ; il a en outre aménagé 280 logements neufs pour y abriter 252 classes provisoires et leurs annexes. Au total, en une année et pour cette seule ville, 392 classes nouvelles ont

pu accueillir plus de 12.000 enfants (¹). Le bilan est assez éloquent.

L'enquête que nous avons menée à Élisabethville a permis de fixer avec une précision suffisante le pourcentage de fréquentation scolaire en 1956 [206]. Nous résumons ci-dessous les résultats de ce sondage dans les 4 cités du C. E. C. urbain :

Tableau 35. — Fréquentation scolaire à Élisabethville.

Quartiers	Garçons		Filles	
	En classe	Pas en classe	En classe	Pas en classe
Albert	2.330	230	1.510	500
Kenya	4.490	1.080	3.470	1.540
Katuba	2.490	900	2.010	1.110
Ruashi	234	76	162	72
Totaux	9.544	2.286	7.152	3.222
% par sexe	80,6	19,4	69,-	31,-

Des indications recueillies dans les autres villes congolaises on peut induire que les garçons fréquentent l'école dans la proportion de 60 à 85 %, soit en moyenne les trois quarts, et les filles dans celle de 30 à 70 %, soit en moyenne une bonne moitié.

Le niveau général des études se rapproche peu à peu du niveau belge. L'admission d'élèves autochtones dans les établissements naguère réservés aux Européens exerce, à cet égard, une excellente influence. Pour que soit possible le passage d'une école africaine à une école interraciale, il ne peut exister un décalage trop marqué entre les deux. Actuellement, tous les établissements à programme européen sont ouverts, légalement et en fait, aux Africains, pourvu que ces derniers possèdent les qualités intellectuelles et morales indispensables.

(¹) Rapport du Conseil d'Administration de l'Office des Cités Africaines pour l'Exercice 1956 (Bruxelles, O.C.A., 1957, p. 27 à 34).

L'exemple le plus typique d'une politique scolaire saine et réaliste est sans doute fourni par le Collège d'Usumbura. Dans un décor grandiose et sobre, un corps professoral composé de religieux et de laïcs, blancs et noirs, dispense un enseignement de qualité à plus de 300 jeunes gens, Ruandais, Barundi, Congolais, Européens et Asiatiques, unis, par-dessus tous les préjugés, dans un même désir de s'instruire et de devenir des hommes. L'idéal de toute école ne devrait-il pas être : « à chacun sa chance et que le meilleur l'emporte » ?

Les équipements scolaires constituent une base, un point de départ, mais ils doivent être prolongés par un équipement culturel qui permette à la vie spirituelle des adultes de s'exprimer et de s'enrichir. La plupart des grandes agglomérations centrafricaines possèdent aujourd'hui des installations appropriées à une vie culturelle authentique : salles de théâtre, de conférences, de concerts, cinémas, cercles et clubs, bibliothèques publiques, etc. Les initiatives de ce genre rencontrent habituellement un franc succès. Encore faut-il qu'elles soient marquées au coin du réalisme.

Prenons un exemple : les bibliothèques. Dans de nombreuses villes, des bibliothèques publiques mettent à la disposition des lecteurs africains des ouvrages éducatifs et récréatifs. On s'étonne partout du peu de succès de cette initiative louable. N'oublie-t-on pas qu'à six heures la nuit tombe et que dans les cités sans électricité le lecteur doit déchiffrer son livre à la lueur fumeuse d'une lampe à pétrole ou d'une bougie ?

Au contraire, les bibliothèques aménagées en salles de lecture, confortables, bien éclairées et ouvertes tous les soirs, après le travail, voient affluer les adultes avides de s'instruire. Il suffit de visiter les bibliothèques de Ndola ou de Mufulira pour s'en convaincre.

Les villes ont généralement attiré, parmi les populations de l'Afrique centrale, les individus les plus dynamiques, ouverts au progrès et à toutes les formes occidentales de civilisation. Cette émancipation est largement tributaire de l'action des missionnaires chrétiens. Aussi n'est-il pas étonnant de constater que la majorité des citadins, et en particulier leurs élites réelles, se réclame de l'une ou l'autre des confessions chrétiennes [353].

L'interminable procession qui déroule ses fastes le long des rues de Luanda, le 15 août, les foules bariolées et exubérantes qui envahissent l'esplanade de la Cathédrale de Bangui ou de l'église St. Pierre, à Léopoldville, à la sortie des offices dominicaux, sont des spectacles familiers de la vie urbaine centrafricaine.

Plutôt que de décrire minutieusement l'équipement religieux des villes, nous voudrions souligner un aspect de l'action religieuse directement influencé par l'évolution urbaine. Pendant longtemps, la Mission répondit, de façon adéquate, aux besoins religieux de tous les fidèles. Mais la concentration urbaine, consécutive à l'industrialisation, non seulement étendit les agglomérations de façon démesurée, mais elle entraîna une diversification de plus en plus poussée des classes sociales. Aussi la pastorale doit-elle aujourd'hui organiser son action sur un double plan, vertical et horizontal. Sur le plan vertical, la paroisse, communauté réduite aux dimensions d'un quartier ou d'une cité, réalise l'intégration nécessaire des classes sociales et des groupes ethniques. Sur le plan horizontal, l'apostolat spécialisé apporte le complément de doctrine et les formes de spiritualité les mieux adaptées à chacune des strates sociales, selon son degré d'urbanisation ou son stade d'évolution.

La valeur du christianisme comme moyen d'éducation et d'émancipation et comme élément supérieur de cohésion dans une société atomisée par l'impact de la colonisation n'a pas échappé aux esprits les plus avertis.

L'admirable cathédrale Ste Anne, à Brazzaville, bâtie par un missionnaire catholique, avec l'aide d'un architecte protestant et l'appui d'un gouverneur général agnostique, prend figure de symbole.

Les équipements sanitaires, scolaires, culturels et religieux sont aussi nécessaires à l'homme qu'un toit et du pain, si l'on veut que la ville soit non pas le tombeau d'une société détruite par la prolétarisation, mais le creuset d'où sortira un monde nouveau et meilleur. La remarque pertinente de GOUROU :

« Rien de sérieux n'aura été réalisé si l'attention du monde moderne se concentre uniquement sur les moyens de vivre ; c'est aussi et plus encore d'un art de vivre que nous avons besoin » [79, p. 186],

rejoint la profonde sagesse du proverbe bassotto cité par RUARK :

« L'homme qui abandonne sa façon traditionnelle de vivre et rejette ses anciennes coutumes fera bien de s'assurer, d'abord, qu'il a pour les remplacer quelque chose de même valeur » [379, p. 7].

CONCLUSIONS

Bien des gens, mieux intentionnés sans doute qu'exactement informés, appellent sur la ville toutes les foudres du ciel. Nous avons essayé, au cours de cette étude de décrire et d'expliquer le phénomène urbain. Nous avons montré, sans passion sinon toujours sans compassion, que si la ville étalait bien des misères et recélait de graves dangers, elle offrait aussi aux populations centrafricaines l'espoir d'une vie plus ouverte, plus épanouie, en un mot plus humaine. Le fabuliste disait que la langue était la meilleure et la pire des choses ; on pourrait en dire autant de la ville.

Mais le phénomène urbain ne concerne pas seulement les citadins, il atteint et bouleverse profondément l'Afrique centrale toute entière. Il n'est plus guère aujourd'hui un coin de brousse qui n'ait subi, directement ou indirectement, l'influence de la ville. Le fait urbain s'est-il révélé néfaste ou bénéfique pour les populations demeurées en milieu rural traditionnel ? Nous voudrions répondre brièvement à cette question avant de conclure.

A. — Dépérisslement rural.

Les migrations déclenchées à travers l'Afrique centrale par les villes tentaculaires n'ont pas seulement opéré une redistribution des populations, elles ont profondément affecté les caractères démographiques, économiques et socio-culturels des groupements ruraux. Rien d'étonnant à cela : non seulement les hommes partent en grand nombre, mais ce sont surtout les plus jeunes et les plus dynamiques qui s'en vont.

L'ampleur des migrations varie évidemment beaucoup d'une région à une autre ; négligeable ici, elle peut revêtir là une importance catastrophique. Un missionnaire de Pelende, dans le pays des Yaka (sud du Kwango), a fait, en 1953, le compte de ses chrétiens (hommes adultes) partis pour Léopoldville [212, p. 493]. Voici la situation dans quelques-uns de ces villages.

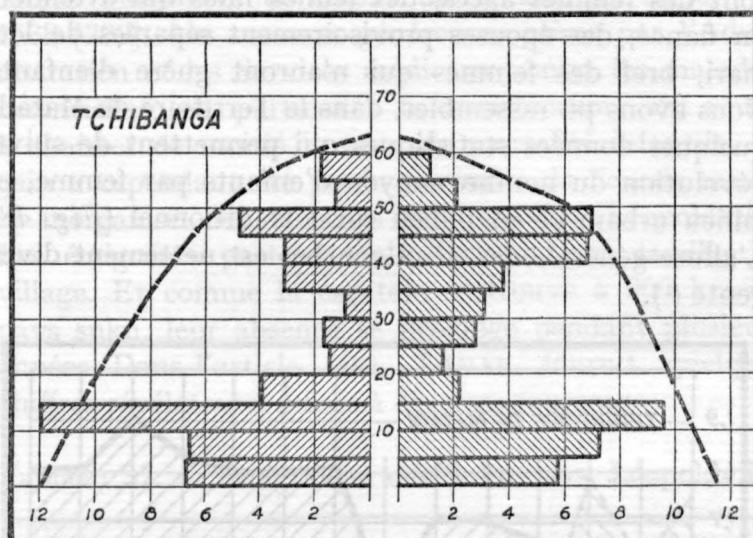
Tableau 36. — Émigration des Yaka vers Léopoldville.

Villages	Nombre de chrétiens	à Léopoldville nombre	%
Pelende	29	12	41
Kasansi	26	15	57
Mlopo Pelende	35	17	48
Kimbagata	44	24	54
Mwele	84	72	85

A l'extrême sud du pays des Yaka, dans la région de Panzi située à près de 800 km de Léopoldville, le taux des absences s'élevait à 60 % de la population mâle adulte. Dans un certain nombre de villages, les jeunes hommes célibataires ont presque tous disparu. Bien que dans une moindre proportion, les hommes mariés prennent, eux aussi, le chemin de la ville, abandonnant leur famille pendant de longues années, parfois même définitivement.

Les études démographiques consacrées aux villages atteints par l'émigration sont encore peu nombreuses. Les traits qui s'en dégagent et que confirment nos observations occasionnelles peuvent se résumer ainsi : chez les hommes, amenuisement des classes d'âge comprises entre 15 et 45 ans avec un creux maximum entre 20 et 35 ans ; chez les femmes, réduction un peu moins forte mais plus précoce, le creux le plus sensible se situant entre 15 et 25 ans ; chez les enfants, rétrécissement de la

pyramide d'âge vers la base, plus ou moins accentué selon l'ancienneté du mouvement d'émigration dans les classes adultes ; pour couronner le tout, un « chapeau » de vieillards.

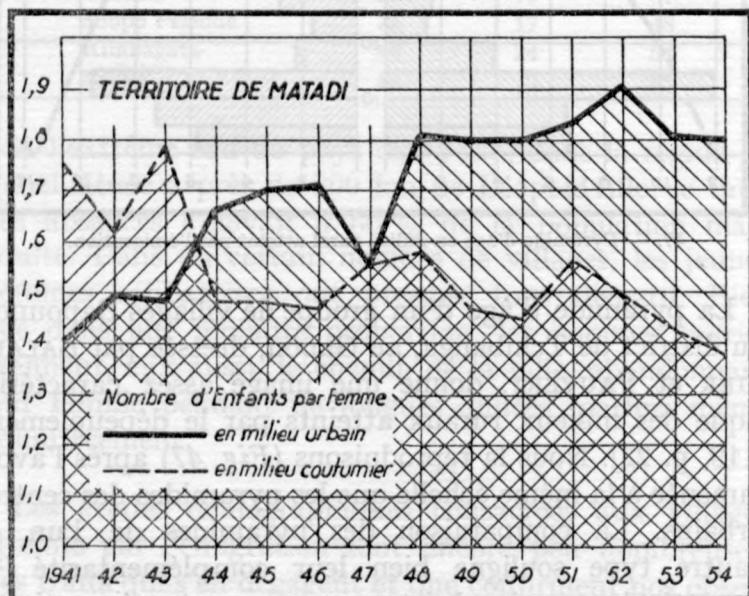


47. — Pyramide d'âge en milieu rural atteint par l'émigration.

La pyramide d'âge d'un groupe de villages Bapounou du district de Tchibanga, au Gabon, dressée par BALANDIER et PAUVERT, donne une image assez caractéristique des milieux ruraux atteints par le dépeuplement [119, p. 22]. Nous la reproduisons (*Fig. 47*) après l'avoir ramenée à la même échelle que les pyramides des centres urbains. La comparaison des pyramides de l'un et l'autre type souligne bien leur complémentarité ⁽¹⁾. A partir de ce qui subsiste, nous avons tracé, en tirets, la courbe hypothétique qui envelopperait la pyramide si la population de ces villages était demeurée intacte. On juge mieux ainsi des vides creusés par l'émigration.

(1) Cfr les figures 28 à 32, pp. 219-224.

L'évolution de la natalité, en milieu coutumier touché par l'émigration, accuse une baisse lente mais continue. Un certain nombre de femmes jeunes sont allées rejoindre leur mari en ville. Celles qui restent au village sont des femmes âgées, des jeunes filles qui attendent un fiancé, des épouses provisoirement séparées de leur mari, bref des femmes qui n'auront guère d'enfants. Nous avons pu rassembler, dans le Territoire de Matadi, quelques données statistiques qui permettent de suivre l'évolution du nombre moyen d'enfants par femme, en milieu urbain et en milieu rural traditionnel (Fig. 48). L'allure générale des deux courbes est nettement divergente⁽¹⁾.



48. — Évolution de l'indice enfants / femme en milieu urbain et en milieu rural.

Lorsque le mouvement d'émigration atteint des populations dont la situation démographique est déjà cri-

(1) Pour l'explication des fluctuations annuelles, voir le commentaire de la Fig. 35, pp. 226-227.

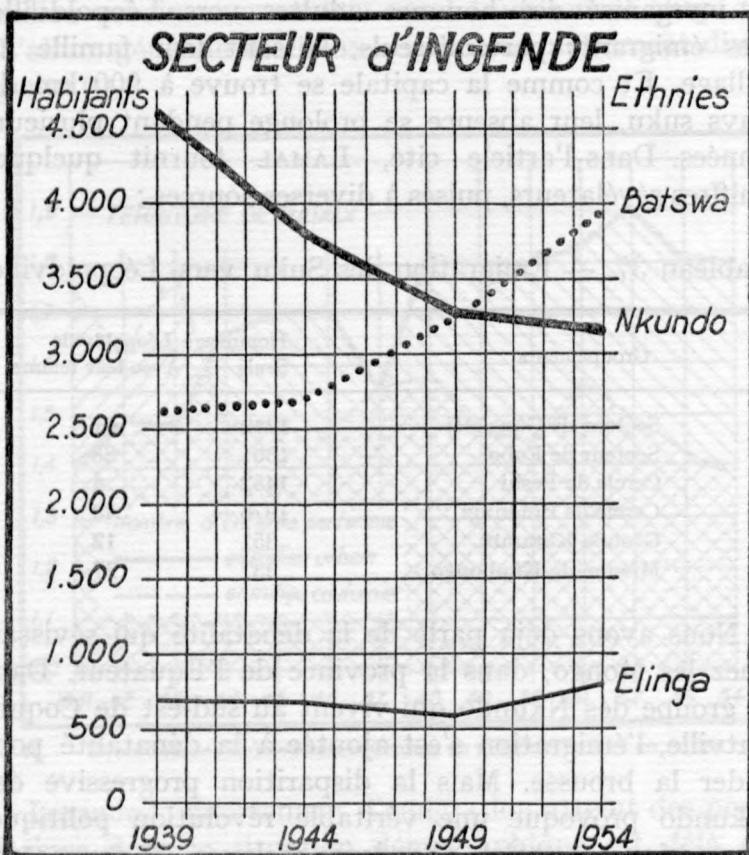
tique ou déficitaire, il accélère inexorablement l'extinction de ces groupes. Un missionnaire, connu par ses remarquables études sur les Suku, F. LAMAL, signale que de 1937 à 1953 on a enregistré pour cette population 39.359 naissances et 40.897 décès, soit un déficit de 1538 [239]. Les mesures généreuses prises par l'Administration et les Services médicaux contre les maladies carencielles, en particulier le kwashiorkor, ont réussi à abaisser de moitié le taux de mortalité infantile. Ce gain a cependant été perdu par suite de l'exode massif et inorganisé des hommes adultes vers Léopoldville. Les émigrants partent seuls, laissant leur famille au village. Et comme la capitale se trouve à 900 km du pays suku, leur absence se prolonge pendant plusieurs années. Dans l'article cité, LAMAL fournit quelques chiffres révélateurs, puisés à diverses sources :

Tableau 37. — Émigration des Suku vers Léopoldville.

Groupements	Hommes à Léopoldville	
	Seuls	Avec leur femme
Secteur de Ganaketi	1242	61
Secteur de Lobo	1361	88
Cercle de Feshi	1452	4
Cercle de Bindungi	1976	40
Groupe Katambi	351	12
Mission de Kimbongo	337	27

Nous avons déjà parlé de la dénatalité qui sévissait chez les Mongo, dans la province de l'Équateur. Dans le groupe des Nkundo qui vivent au sud-est de Coquilhatville, l'émigration s'est ajoutée à la dénatalité pour vider la brousse. Mais la disparition progressive des Nkundo provoque une véritable révolution politique, économique et sociale chez leurs esclaves, les pygmoides Tswa ; la symbiose entre les deux groupes se trouve rompue. Naguère, les principaux villages Nkundo étaient

doublés d'un campement de Tswa. Autrefois minorité servie, les Tswa deviennent aujourd'hui majorité ; ils se trouvent à la fois libérés de leurs maîtres et privés de leur protection. Nous avons pu recueillir quelques chiffres, en particulier dans le Secteur d'Ingende, qui montrent clairement l'évolution divergente des deux ethnies (*Fig. 49*). Dans le secteur de Bombwandza, en 1955, les Tswa s'élevaient au nombre de 7.469, alors qu'on ne comptait plus que 3.473 Nkundo.



49. — Évolution démographique des pygmées Tswa comparée à celle des agriculteurs Nkundo et des pêcheurs Elinga.

Les ponctions opérées par l'émigration dans l'effectif adulte de l'agriculture coutumière ne sont pas compensées par des progrès techniques, contrairement à ce qui s'est passé en Europe ou en Amérique du Nord. Dans plus d'une région centrafricaine, le ravitaillement de la population est devenu un grave problème, non seulement pour les grandes agglomérations situées dans des zones peu fertiles (Léopoldville, Élisabethville), mais même en brousse. En effet, si la femme assure habituellement la grosse part des travaux agricoles, le rôle de l'homme n'en est pas pour autant négligeable. C'est lui qui doit abattre la forêt et en incinérer les débris pour préparer le champ, c'est lui qui grimpe aux arbres pour cueillir les palmistes, lui encore qui procure le poisson et le gibier.

Lorsque l'homme est parti pour la ville, la femme doit tout faire. L'équilibre entre les ressources et les besoins vitaux, équilibre souvent précaire par suite de la pauvreté des moyens techniques et du caractère primitif des méthodes culturelles, se trouve définitivement compromis. La dépopulation s'aggrave, tous ceux qui le peuvent fuient les villages moribonds :

« Parfois, on voit le même jour disparaître tout le groupe des jeunes qui menaient la vie et l'entraîn au village plongé maintenant dans une singulière atonie et enveloppé d'une atmosphère de deuil. (...) Désormais les cases ne seront plus entretenues, les battues deviendront plus rares, les étendues cultivées seront réduites faute de jeunes bras pour abattre la forêt, les jachères ne seront plus observées, le village sera mal débroussé, les vieillards et les femmes restant seuls pour s'acquitter de toutes les tâches » [269, p. 69].

Le départ des hommes a désorganisé la société rurale ; toutes les valeurs traditionnelles sont remises en question, quand elles ne sont pas battues en brèche. Voyant les émigrés échapper à leur autorité et faire fi de leur sagesse, les « anciens » essaient de défendre leurs priviléges en gardant les femmes. Les coutumes les plus respectables se corrompent. La dot, par exemple, de gage d'alliance

qu'elle était, tend à devenir le prix d'une transaction, au point que le mariage ressemble parfois à un véritable maquignonnage de la part des possesseurs de la femme. Heureux le prétendant qui peut emmener son épouse à la ville. Car il n'est pas rare que les oncles maternels empêchent la femme mariée de quitter le village, obligeant ainsi le mari à revenir périodiquement chez les siens, ce qui permet à la famille de le rançonner soigneusement.

On pourrait énumérer bien d'autres perturbations apportées dans le monde coutumier et qui sont toutes liées, directement ou indirectement, au fait urbain. Ces quelques notes suffiront à montrer de quel prix se paie parfois la croissance des villes.

B. — Renaissance rurale.

Pourtant on aurait tort de croire que, pour la brousse, le bilan de l'aventure urbaine se solde toujours négativement. Sans doute la ville causa la décadence de nombreux villages ; en d'autres, au contraire, elle provoqua une renaissance ou un essor qu'ils n'auraient pas connu sans elle.

Bien qu'ayant payé un lourd tribut à l'urbanisation, certaines populations ont gardé une vitalité et un dynamisme démographique étonnantes. Prenons l'exemple des Luba du Kasai. Les représentants de cette ethnie ont constitué des colonies importantes dans la plupart des villes congolaises, en particulier à Léopoldville et dans les centres miniers du Haut-Katanga et du Copperbelt. Et cependant, à considérer les résultats des recensements dans leur pays d'origine, on ne constate aucun signe de dépérissement. Si le nombre d'adultes reste à peu près stationnaire, le nombre d'enfants ne cesse de croître. Quelques chiffres empruntés à L. MOTTOULLE, le montrent clairement [255, p. 307] :

Tableau 38. — Population du Kasai.

Année	Hommes	Femmes	Enfants	Total	F/H.	E/F.
1928	562.547	619.915	645.791	1.828.253	1,10	1,04
1939	535.596	608.212	701.800	1.845.608	1,13	1,15
1948	525.436	590.378	763.020	1.878.834	1,12	1,29
1956	543.280	632.640	898.537	2.074.457	1,16	1,42

Il apparaît donc qu'en près de 30 ans, la population totale a augmenté de 13,5 % ; le nombre des femmes de 2 % ; celui des enfants de 39 %. Bien que ce soit les hommes qui fournissent les plus forts contingents à l'émigration, leur nombre n'a diminué que de 3,4 %.

L'exode d'une partie de la population rurale peut se révéler ici une initiative néfaste et là une mesure salutaire. Toute généralisation, à ce sujet, serait arbitraire. Il faut tenir compte de toutes les composantes du milieu géographique, du potentiel économique et surtout de la densité de peuplement et des caractères spécifiques de la démographie.

Dans une région relativement surpeuplée, l'émigration peut apporter un réel soulagement et il conviendra de l'encourager. Au Ruanda-Urundi, par exemple, l'exode ne constitue nullement une dangereuse hémorragie mais plutôt une saignée bienfaisante. Le départ de familles entières et leur installation définitive au Congo belge ou en Uganda préserve celles qui restent de l'asphyxie qui les menace. Les migrants saisonniers vont hors du pays amasser un pécule pour pallier l'insuffisance des ressources locales.

Dans les régions à très faible densité de population, cas le plus fréquent en Afrique centrale, la politique à promouvoir sera différente selon que les ressources naturelles apparaissent suffisantes ou notoirement déficitaires. Dans les régions trop pauvres, où la famine règne

à l'état endémique, la seule solution humaine sera d'accélérer l'émigration soit vers les villes, soit vers des régions moins déshéritées. En 1950-51, par exemple, 200 familles Suku, constituant le résidu d'un groupe de villages moribonds, ont été transplantées en région de Kazamba Ngwangwa, sur une terre riche où abondent les palmeraies naturelles. Cette initiative s'est révélée assez heureuse [239, p. 370].

Lorsque les ressources naturelles offrent une base suffisamment stable à l'économie locale, il s'avère parfois utile de contrôler et d'organiser l'émigration de telle sorte que la source n'en tarisse point. L'exode, en effet, ne doit pas dépasser un certain volume ni un certain rythme, sous peine de compromettre l'avenir du groupe ethnique intéressé. Ainsi chez les Luba du Kasai l'émigration correspond, à peu près, à l'accroissement démographique.

Les villes ne servent pas seulement d'exutoire pour les excédents de population, elles peuvent aussi favoriser efficacement l'essor économique des régions rurales en leur ouvrant de nouveaux débouchés. Résumant une étude de G. SAUTTER [153], Ch. ROBEQUAIN souligne avec quelle habileté les Bakongo de l'A. E. F. ont su « profiter » de la colonisation :

« Établis à l'arrivée des Européens au carrefour du Pool, ils s'emploient à développer leurs activités commerciales, entraînés par les Balali, le plus souple et le plus dynamique des sous-groupes qui constituent l'ensemble bakongo. Ils émigrent, puisqu'ils forment la presque totalité de la ville baptisée de leur nom, à côté de Brazzaville, et qu'ils sont nombreux aussi à Poto-Poto. Mais ils gardent des attaches solides avec leur village et leur terroir, y pratiquent cultures vivrières et fruitières pour le ravitaillement des citadins. Ils ne laissent pas fondre leurs communautés par une émigration massive sur les chantiers, ils restent en bonne santé démographique » [149, p. 307].

Les Bakongo de la rive gauche, en territoire belge, ne

le céderent en rien à leurs frères aéfiens. Sous l'impulsion d'un missionnaire clairvoyant, s'est constituée, à Kisantu, à mi-chemin entre Léopoldville et Matadi, une coopérative d'agriculteurs [184]. Naguère, les villages dispersés dans la brousse, à l'écart de la voie ferrée et de la grande route, dépérissaient inexorablement, sans ressources et sans débouchés ; tous les hommes émigraient à la ville. Aujourd'hui, non seulement l'exode est arrêté mais la prospérité des villages a ramené plus d'un exilé. Entre les cultivateurs isolés et la grande ville à l'appétit insatiable, la coopérative a établi l'indispensable liaison. Grâce aux quote-parts des membres et aux bénéfices partiellement réinvestis, la coopérative possède maintenant de vastes entrepôts à Kisantu et dans 4 centres de ramassage, ainsi que des magasins de vente à Léopoldville. Une série de camions parcourent régulièrement les villages des membres, emportant tous les produits offerts par les cultivateurs.

Les paysans apprécient hautement les avantages de cette organisation. Ils sont assurés d'écouler leur production à toute époque de l'année : contraste avec les visites irrégulières des commerçants, aux seules périodes qui leur étaient profitables. Les prix sont honnêtement fixés, les mêmes pour tous, sans marchandages. Chaque livraison est soigneusement pesée et dûment enregistrée. Plus de transports « à dos d'homme », les camions passent dans chaque village à jour fixe. En outre, la coopérative vend à ses membres, au prix de gros, les produits dont ils manquent : houes, machettes, pagnes, sel, poisson sec, etc.

En 1955, les 824 membres-producteurs ont fourni 4.050 tonnes de produits agricoles : manioc, maïs, palmistes, riz, arachides, haricots, fruits et légumes frais. Le montant des ventes atteignit 13.284.000 F, soit une moyenne de 16.000 F par cultivateur. Ce revenu est d'autant plus appréciable qu'il représente seulement le

surplus commercialisé de la production, chacun assurant d'abord le ravitaillement de sa famille. Les profits réalisés peuvent donc être consacrés par les agriculteurs à améliorer leur niveau de vie, ce qui se manifeste surtout dans l'habitat, dans le vêtement et dans tous les signes extérieurs d'évolution économique : vélos, machines à coudre, phonographes, etc.

Au cours de l'année 1955, les opérations commerciales de la coopérative, vente des produits agricoles et vente d'articles divers aux membres, ont laissé un bénéfice de 3.069.000 F. L'assemblée générale en fixa la répartition : 5 % d'intérêt aux parts sociales⁽¹⁾, 7 % de prime sur la valeur déjà payée des produits agricoles, 3,5 % de ristourne pour les produits de consommation achetés par les membres. Le reste du bénéfice, soit 1.669.000 F, fut consacré à l'amélioration de l'équipement coopératif : construction d'entrepôts et de magasins, achat de camions, de matériel agricole, de matériel pour le conditionnement des produits (moulin mécanique à manioc, par exemple). La coopérative a organisé des cours populaires d'agriculture, créé des champs d'essai, encouragé l'utilisation de compost et d'engrais, bref a multiplié les initiatives de tout genre en faveur des ruraux.

Bien que chaque membre soit libre de se retirer et de récupérer intégralement la part sociale qu'il a versée, on n'a pas encore enregistré de défections. Au contraire, de tous côtés arrivent des délégations demandant que la coopérative étende ses activités à de nouveaux villages. En 1956, le nombre des membres-producteurs passait à 1.183, celui des membres-consommateurs à 435 et le chiffre d'affaires total s'élevait à plus de 2 millions et demi par mois.

On peut considérer cette expérience comme un exemple typique d'heureuse adaptation au fait urbain. Tandis

⁽¹⁾ Les parts sociales sont de 500 F pour les membres-producteurs et de 100 F pour les membres-consommateurs.

que dans d'autres régions la ville épouse la brousse en la vidant de toutes ses forces vives, ici la ville provoque un réel essor économique et social. Grâce à elle, des paysans miséreux se transforment peu à peu en cultivateurs relativement aisés, plus aisés même que bon nombre de citadins.

Plus générale, bien que moins spectaculaire, est la création de banlieues rurales. Pêcheurs, cultivateurs, maraîchers se sont établis à proximité des grandes agglomérations dont ils assurent, en partie, le ravitaillement. Les célèbres pêcheurs Wagenia installés en amont de Stanleyville ont des émules un peu partout. Parfois les pêcheurs habitent un quartier de la ville, comme les Soko à Coquilhatville ou les Yakoma à Bangui. Parfois, au contraire, ils restent groupés entre eux, dans de petits villages de type traditionnel, à l'écart de la ville, comme dans la baie de Samba ou l'île de Luanda, comme aussi sur les deux rives du Stanley-Pool ou sur la rive nord du lac Victoria, aux abords de Kampala et de Jinja.

Quant aux cultivateurs et maraîchers des zones suburbaines, ils s'efforcent de tirer le meilleur parti des ressources locales et font preuve parfois d'une grande ingéniosité. P. VENNETIER a fait une excellente description des activités rurales dans la banlieue de Brazzaville, de leur organisation basée sur les structures de parenté, de leur rôle essentiel dans le circuit des échanges [158].

La constitution de villages de maraîchers dans la banlieue des grandes villes devrait être plus généralement encouragée par les autorités. Ici d'inextricables problèmes fonciers, là des sols épuisés ou des conditions climatiques défavorables découragent parfois l'initiative privée africaine dénuée des moyens techniques et financiers nécessaires. C'est alors que les pouvoirs publics doivent intervenir et jouer le rôle supplétif que l'on attend d'eux.

L'aménagement du quartier rural de la Kilobelobe, aux portes d'Élisabethville, est un exemple d'une entre-

prise conçue et menée intelligemment. Le problème de l'eau était capital en cette région où la saison sèche dure six mois. Aussi a-t-on barré la rivière par une digue de terre, créant un étang de deux hectares. Deux canaux, longs de plusieurs kilomètres, assurent une irrigation rationnelle des terres cultivées. A la fin de 1955, plus de 200 parcelles étaient occupées et mises en exploitation. Des milliers de bananiers, de manguiers et d'agrumes ont été plantés en bordure des champs, autant pour les fruits qu'ils donnent que pour leur ombrage et leur rôle de brise-vents. L'étang de barrage a été aleviné. Chaque semaine, un agronome réunit les cultivateurs et leur donne un enseignement approprié, avec démonstrations pratiques, pour les initier à des cultures nouvelles et améliorer leurs méthodes de travail.

La majorité des habitants de la Kilobelobe sont d'anciens citadins. Les structures modernes de ce village évolué ont permis un retour à la terre, lequel n'apparaît plus comme une déchéance ou l'aveu d'un échec. La culture n'est plus une tâche abandonnée aux femmes, elle est devenue un vrai métier dont les revenus s'avèrent intéressants. Un de ces maraîchers nous avoua qu'il vendait en moyenne, par semaine, pour un millier de francs de produits, et cela après avoir nourri sa nombreuse famille. Il envisageait de remplacer sa hutte par une habitation vaste et solide qu'il pourrait aménager confortablement « comme en ville ».

C. — Villes et campagnes.

Pour vivre et se développer, la ville a besoin du monde rural, de ses réserves démographiques comme de ses ressources agricoles. Encore faut-il que les rapports ne soient pas à sens unique, au bénéfice exclusif de la ville, faisant prospérer celle-ci au milieu d'un désert. Trop souvent, dans les pays sous-développés d'Afrique cen-

trale, les capitaux ont tendance à se concentrer dans les villes et l'attention des gouvernements se laisse facilement accaparer par les problèmes urbains dont on perçoit mieux l'urgence et la gravité.

Mais ce serait une lourde erreur que de dissocier les problèmes urbains et les problèmes ruraux. Les uns et les autres sont étroitement solidaires. En fait, c'est toute la région qu'il faut faire entrer dans l'orbite de la ville ou, mieux, qu'il faut faire vivre en symbiose avec la ville. Au lieu d'approfondir le gouffre entre citadins et ruraux, il importe d'associer les campagnes à l'essor urbain par une politique économique et sociale visant à équilibrer ces deux milieux dont les richesses et les vertus sont complémentaires.

C'est dans cette perspective que vient d'être mis en œuvre un programme d'intégration des zones suburbaines du Haut-Katanga [163, 196, 299]. Ce programme poursuit un double objectif : d'une part, favoriser l'évolution économique et le progrès social des populations rurales sans les contraindre pour autant à émigrer vers la ville ; d'autre part, permettre aux travailleurs pensionnés, réformés ou désireux de quitter la ville, ainsi qu'aux jeunes sans emploi, de retourner en milieu rural sans déchoir socialement. Nul doute que, si elle peut être menée à bien, cette initiative résoudra d'une manière efficace et durable les problèmes urbains aussi bien que les problèmes ruraux.

Si l'on veut porter remède aux maux engendrés par un exode anarchique des populations rurales, à savoir le dépérissement des villages et le surpeuplement des villes, il importe de s'attaquer aux causes profondes de l'émigration. Celle-ci doit correspondre à un besoin réel de la ville et non résulter d'une pauvreté excessive de la campagne. Sinon, les ruraux misérables connaîtront à la ville un sort plus misérable encore ; le mal, en se déplaçant, n'aura fait que s'aggraver.

Alors que les centres urbains d'A. E. F. n'étaient encore, en 1941, que de modestes agglomérations, le Gouverneur ÉBOUÉ, avec sa grande clairvoyance signalait déjà le danger :

« Ces agglomérations, nées de notre présence et de nos besoins de tous ordres, posent un problème grave : elles vident la brousse, sans nous donner une collaboration proportionnée aux dommages qu'elles causent à la société indigène ; à côté des habitants utiles, une bande de demi-chômeurs et demi-vagabonds y vit aux dépens des Européens et des indigènes, perdus pour les villages et les cultures qu'ils ont abandonnés, perdus pour la repopulation faute d'un ménage, perdus physiquement par les maladies vénériennes et moralement par la pratique du débrouillage et l'oubli de toute discipline sociale » [127, p. 14].

Ne craignons pas de le répéter : en dépit de tous les efforts, les problèmes urbains ne seront pas résolus uniquement à la ville. Les migrations, en effet, résultent de deux séries de facteurs complémentaires : répulsifs en milieu d'origine, attractifs du milieu urbain. Il importe d'agir sur les uns et les autres, si l'on veut contrôler et diriger l'évolution générale.

L'exemple de Kisantu nous a montré comment une adaptation intelligente des structures économiques pouvait arrêter la décadence des villages et leur infuser un regain de vitalité. Mais le malaise du monde rural n'est pas seulement d'ordre économique, il est également d'ordre social et psychologique. Ainsi que le note MARZORATI :

« ... une partie importante de la jeunesse manifeste à l'heure actuelle une certaine répugnance pour la vie des milieux coutumiers. L'exode vers les villes, où se constitue ainsi une masse de prolétaires sans grande valeur économique, est incontestablement le problème le plus critique auquel ont à faire face les gouvernements coloniaux. L'on peut se demander à ce sujet si le moment n'est pas venu d'envisager une organisation de la société indigène, où l'économie rurale ne serait pas nécessairement liée au milieu coutumier » [51, p. 11].

Il s'agit non pas certes de détruire les cadres traditionnels, mais de favoriser leur évolution et de remplacer progressivement les formes sclérosées par des structures nouvelles mieux adaptées. Ce qu'il faut sauvegarder dans le monde de demain, ce ne sont pas les formes, mais les valeurs.

Nous avons esquissé naguère l'infrastructure géographique des problèmes sociaux qui se posaient à Léopoldville et nous écrivions :

« On peut discuter à longueur de journée pour savoir si la concentration urbaine est un bien ou non, si la création de vastes agglomérations en Afrique est souhaitable ou contre-indiquée ; ce sont là débats platoniques. Le fait urbain existe ; le rôle de l'Administration est d'organiser, de structurer ce vaste rassemblement humain et d'assurer l'équipement urbain indispensable à son épanouissement » [208, p. 599].

Un savant professeur s'est autorisé de ces lignes pour nous attribuer une position de « neutralité défaitiste » à l'égard du fait urbain. C'était porter sur le plan des principes une recommandation concrète concernant une situation particulière et aller ainsi bien au delà de notre propos.

Mais aujourd'hui, après plusieurs années d'observations et de réflexions consacrées au phénomène urbain en Afrique centrale, nous croyons pouvoir prendre position dans le débat. L'urbanisation nous paraît un phénomène non seulement inévitable, mais souhaitable, à condition que le développement des villes s'intègre dans un plan général d'aménagement du territoire.

L'urbanisation est inévitable, parce que nous l'avons déclenchée nous-mêmes, Européens, et que, pendant des années, nous avons tout fait pour l'accélérer. Ceux qui prônent aujourd'hui la décongestion des grands centres sont souvent les mêmes qui naguère opéraient des ponctions massives de main-d'œuvre en milieu rural

et se plaignaient amèrement des freinages que les autorités inquiètes tentaient parfois de leur opposer. Pour avoir attiré les ruraux dans les villes, nous avons le devoir de les prendre en charge.

L'urbanisation est souhaitable, car elle se révélera, à longue échéance — et elle se révèle déjà — bien-faisante pour l'Afrique. Il est incontestable que l'industrialisation et son corollaire immédiat, l'urbanisation, ont réussi à sortir l'Afrique centrale de son immobilisme millénaire. Hygiène, instruction, qualification professionnelle, évolution sociale, prise de conscience politique trouvent, à la ville, encouragements et facilités de tout genre. La concentration urbaine rend possibles et fructueux des efforts qui, en brousse, resteraient stériles ou même inconcevables. S'il est vrai qu'un certain nombre de pays plus ou moins urbanisés figurent parmi les nations sous-développées du monde contemporain, il n'est, par contre, aucun pays de civilisation avancée qui soit dépourvu de villes. L'histoire, aussi bien que la géographie, le démontre : la ville a toujours été et reste plus que jamais une condition indispensable pour le progrès des civilisations.

Mais — et ce troisième point de notre conclusion est le plus important — l'essor urbain doit être préparé, organisé et coordonné à la mise en valeur des régions rurales. Il est normal que sur la voie du progrès la ville soit en proie ; encore faut-il que la campagne reste dans le sillage. Un trop grand décalage dans l'évolution amène fatalement une rupture d'équilibre entre ces deux mondes. La solidarité entre citadins et ruraux étant brisée, les deux groupes en subissent les néfastes effets.

On souligne les misères de la ville ; on déplore la désagrégation des sociétés rurales et l'on a raison. Un afflux anarchique et excessif de main-d'œuvre non qualifiée dans les agglomérations nouvelles décourage la mécanisation, freine l'élévation des salaires et l'amé-

lioration des niveaux de vie, écrase d'un fardeau insupportable les communautés urbaines. D'un autre côté, lorsque l'hémorragie humaine en milieu rural est trop brusque ou trop longue, surtout si elle n'est pas compensée par une amélioration des méthodes culturelles et une adaptation des structures économiques et sociales, elle détruit sans contre-partie.

Mais entre les extrêmes, entre la grande ville émancipée et le village traditionnel de la brousse, il y a place pour des catégories intermédiaires. Au lieu de concentrer toutes les industries dans quelques agglomérations déjà congestionnées, il y aurait intérêt, semble-t-il, à favoriser une certaine dispersion, lorsqu'elle est possible, et surtout à encourager la création de petites industries de transformation en milieu rural. Que ne deviendrait pas le Kasai, par exemple, si de petits centres industriels y épaulaient l'agriculture, en valorisant ses produits.

Les perturbations profondes qui ébranlent le monde centrafricain sont liées à l'urbanisation, mais elles n'en résultent qu'accidentellement. Ce n'est pas le fait urbain comme tel qu'il faut incriminer, mais plutôt l'imprévoyance ou la politique à courte vue des autorités responsables, ou encore la pression injustifiée de certains groupes d'intérêts. Se contenter de suivre les événements est une démission de l'autorité. Porter remède aux maux engendrés par le phénomène urbain est une entreprise louable et nécessaire, mais encore insuffisante. Puisque la colonisation européenne est directement responsable du phénomène urbain en Afrique centrale, il lui incombe, c'est sa rançon en même temps que sa justification, d'édifier, avec la collaboration des élites autochtones et l'appoint des masses prises en tutelle, l'unique civilisation de demain dans laquelle s'intégreront harmonieusement Blancs et Noirs, citadins et ruraux, désormais solidaires.

Il est plus facile d'esquisser un programme que de le réaliser. Puissent ces pages, cependant, contribuer à clarifier et à préciser les données d'un problème capital pour l'avenir de l'Afrique et hâter, si peu que ce soit, son heureuse solution.

16. Gossens, A.: Geography, Technology and Population - a short introduction. (*The Geographical Review*, New York, 1943, Vol. 33, pp. 507-521).
17. Gossens, P.: Etude sur les migrations des populations. (Paris, 1944, 1 vol. de documents).
18. Gossens, P.: *La ville d'Abidjan*. (Paris, 1944, 128 pp.).
19. Gossens, P.: Introduction à l'étude des problèmes de la population de l'Afrique centrale. (Paris, 1944, 128 pp.).
20. Gossens, P.: *La ville d'Abidjan*. (Paris, 1944, 128 pp.).

BIBLIOGRAPHIE

AVERTISSEMENT.

Dans la multitude des écrits traitant de l'urbanisation de l'Afrique centrale, nous avons dû faire un choix. Sauf quelques rares exceptions, nous n'avons retenu que les études publiées depuis 1945. Lorsque plusieurs articles sont consacrés à un même sujet, nous ne citons que les plus importants ou les plus originaux, nous proposant non pas de dresser un catalogue exhaustif, mais de fournir un instrument de travail utile. Nous mentionnons plusieurs études du monde rural parce qu'elles expliquent la désertion des campagnes ou soulignent les effets de l'urbanisation. Quelques ouvrages généraux d'orientation ou de méthode, dont nous nous sommes plus particulièrement inspiré, servent d'introduction à cette bibliographie.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS.

- A.R.S.C. : Académie royale des Sciences coloniales.
- A.S.I.U.A. : Aspects sociaux de l'industrialisation et de l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara.
- C.E.P.S.I. : Centre d'Étude des Problèmes sociaux indigènes.
- E.A.I.S.R. : East African Institute of Social Research.
- H.M.S.O. : Her Majesty's Stationery Office.
- I.E.C. : Institut d'Études centrafricaines.
- I.F.A.N. : Institut français d'Afrique noire.
- INCIDI : Institut des civilisations différentes.
- I.N.É.A.C. : Institut national d'Étude agronomique au Congo.
- I.R.C.B. : Institut Royal Colonial Belge.
- O.N.U. : Organisation des Nations Unies.
- O.R.S.T.O.M. : Office de la Recherche scientifique et technique outre-mer.
- SOBETEX : Société belge d'Études et d'Expansion.
- Bull. : Bulletin.
- C. R. : Compte rendu.
- Inst. : Institut.
- Int. : International.
- Rev. : Revue.
- Soc. : Société.

Il est plus facile d'acquérir un programme que de le réaliser. Puiscent ces pages, cependant, contribuer à clarifier et à préciser les données d'un problème capital pour l'avenir de l'Afrique et bâter, si pas que ce soit, son horizon.

A. — Ouvrages généraux.

1. PRINCIPES ET MÉTHODES.

1. BARDET, G. : Problèmes d'urbanisme (Paris, Dunod, 1948, 304 pp.).
2. BEALS, R. L. : Urbanism, Urbanization and Acculturation, (*American Anthropologist*, Chicago, 1951, n° 1, pp. 1-10).
3. BLANC, R. : Manuel de recherche démographique en pays sous-développés (Paris, Service des Statistiques des territoires d'Outre-Mer, 1957, 111 pp.).
4. CHABOT, G. : Géographie urbaine : naissance et localisation des villes industrielles (*L'Information géographique*, Paris, n° XI, 1947, pp. 57-65).
5. CHABOT, G. : Les villes (Paris, A. Colin, 1948, 224 pp.).
6. CHOLLEY, A. : Géographie et sociologie (*Cahiers intern. de Sociologie*, Paris, n° 5, 1948, pp. 3-20).
7. DE BRIEY, P. : Introduction à l'étude des migrations dans les pays en voie d'industrialisation (C. R. 27^e session INCIDI, Bruxelles, 1952, pp. 56-69).
8. DEFFONTAINES, P. : Rapports fonctionnels entre les agglomérations urbaines et les campagnes (C. R. Congrès int. de Géographie, Amsterdam, 1938, T. II, pp. 139-144).
9. DENIS, J. : La concentration urbaine et ses problèmes (*Bull. de la Soc. belge d'Études géographiques*, Louvain, 1955, n° 1, pp. 117-144).
10. DENIS, J. : Les grands problèmes de la géographie humaine (Leverville, Bibl. de l'Étoile, 1956, 156 pp.).
11. Dépeuplement rural et peuplement rationnel (Paris, Presses universitaires de France, 1948, 108 pp.).
12. DICKINSON, R. E. : City, Region and Regionalism — A geographical contribution to human ecology (London, P. Kegan, Trench, Trubner and Co., 1947, 327 pp.).
13. DORSINFANG-SMET, A. : Acculturation et ethnologie appliquée (*Rev. de l'Inst. de Sociologie Solvay*, Bruxelles, 1954, n° 2, pp. 351-390).
14. DOUGLAS, A. J. A. : The use of tax registers to determine the population distribution for sampling purposes (*Africa*, London, 1952, n° 2, pp. 148-153).
15. GACHON, L. : Les rapports villes-campagnes : le sens prévisible de leurs lignes d'évolution (*Norois*, Poitiers, 1954, n° 3, pp. 201-218).

16. GEDDES, A. : Geography, Sociology and Psychology: a plea for coordination (*The Geographical Review*, New-York, 1948, n° 4, pp. 590-597).
17. GEORGE, P. : Étude sur les migrations de population (Paris, Centre de documentation universitaire, 1952, 148 pp.).
18. GEORGE, P. : Géographie industrielle du monde (Paris, P.U.F., 1947, 128 pp.).
19. GEORGE, P. : Introduction à l'étude géographique de la population du monde (Paris, Presses universitaires de France, 1951, 284 pp.).
20. GEORGE, P. : La ville (*Cahiers Int. de Sociologie*, Paris, n° 13, 1952, pp. 31-41).
21. GEORGE, P. : La ville. Le fait urbain à travers le monde (Paris, Presses universitaires de France, 1952, 400 pp.).
22. KUCZYNSKI, R. R. : Population Movements: the Contribution of Demography to the Study of Social Problems (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Livingstone, n° 2, 1944, pp. 16-34).
23. LEBRET, L. J. : L'enquête urbaine (Paris, Presses universitaires de France, 1955, 174 pp.).
24. MERCIER, P. : Les tâches de la sociologie (Dakar, Inst. français d'Afrique noire, 1951, 94 pp.).
25. Méthodes d'estimation de la population à une date actuelle (New-York, O.N.U., 1953, 54 pp.).
26. Méthodes et problèmes de l'industrialisation des pays sous-développés (New-York, O.N.U., 1955, 177 pp.).
27. Problèmes de la statistique des migrations (New-York, O.N.U., 1949, 66 pp.).
28. Rapport sur la situation sociale dans le monde comprenant des études sur l'urbanisation dans les régions économiquement sous-développées (New-York, O.N.U., 1957, 221 pp.).
29. SAUVY, A. : La population (Paris, P.U.F., 1944, 128 p.).
30. SIEGFRIED, A. : Immigration, émigration, assimilation (*Le Monde français*, Paris, 1946, n° 6, pp. 355-372).
31. SILBERMAN, L. : Logic and Problems of Sampling in Social Research (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Livingstone, n° 5, 1947, pp. 1-17).
32. SILBERMAN, L. : The urban social survey in the colonies (*Zaire*, Bruxelles, 1954, n° 3, pp. 279-299).
33. SORRE, M. : Les conditions géographiques générales du développement urbain (*Bull. de la Soc. de Géographie*, Lille, 1931, pp. 149-169).
34. SORRE, M. : Les fondements de la géographie humaine. T. III. L'habitat (Paris, A. Colin, 1952, 500 pp.).
35. SORRE, M. : Les migrations des peuples (Paris, Flammarion, 1955, 266 pp.).
36. STANISLAWSKI, D. : The origin and spread of the grid-pattern towns (*The Geographical Review*, New-York, 1946, n° 1, pp. 105-120).

37. Les statistiques de main-d'œuvre, Méthodes d'enquête par sondage (Paris, Office européen de Coopération économique, 1954, 93 pp.).
38. TAYLOR, G. : Environment, village and city (*Annals of the Assoc. of American Geographers*, Minneapolis, 1942, n° 1, pp. 1-67).
39. TULIPPE, O. : La géographie appliquée (*Bull. de la Soc. belge d'Études géographiques*, Louvain, 1956, n° 1, pp. 59-113).
40. WIRTH, L. : Urbanism as a way of Life (*American Journal of Sociology*, Chicago, 1938, n° 1, pp. 1-24).

2. PROBLÈMES AFRICAINS.

41. ALBERICH, J. C. : Derivaciones sociologicas de la industrializacion de Africa (*Cuadernos de Estudios Africanos*, Madrid, n° 27, 1954, pp. 41-49).
42. Aspects sociaux de l'industrialisation et de l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara (Paris, UNESCO, 1956, 800 pp.).
43. ATKINSON, G. A. : African Housing (*African Affairs*, London, n° 196, 1950, pp. 228-236).
44. L'attraction exercée par les centres urbains dans les pays en voie d'industrialisation (C.R. 27^e Session INCIDI, Bruxelles, 1952, 662 pp.).
45. AUBREVILLE, A. : Climats, forêts et désertification de l'Afrique Tropicale (Paris, Soc. d'Éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1949, 351 pp.).
46. BALANDIER, G. : Afrique ambiguë (Paris, Plon, 1957, 291 pp.).
47. BALANDIER, G. : Le développement industriel et la prolétarisation en Afrique Noire (*L'Afrique et l'Asie*, Paris, n° 20, 1952, pp. 45-53).
48. BALANDIER, G. : Le fait urbain en Afrique occidentale et centrale. Orientations pour la recherche (in A.S.I.U.A. Paris, UNESCO, 1956, pp. 527-542).
49. BALANDIER, G. : La situation coloniale : approche théorique (*Cahiers Int. de Sociologie*, Paris, n° 11, 1951, pp. 44-79).
50. BANKS, A. L. : The development of tropical and subtropical countries, with particular reference to Africa (London, E. Arnold, 1954, 217 pp.).
51. BERTIEUX, M. R. : Aspects de l'industrialisation en Afrique centrale (Bruxelles, Inst. des Relations internationales, 1953, 318 pp.).
52. Bibliographie démographique sur les territoires sous-développés (*Documents et Statistiques*, Paris, n° 10, 1953, 21 pp.).
53. BLANC, M. : Le problème du logement en Afrique noire (*France Outremer*, Paris, n° 278, 1952, pp. 30-37).
54. CHARDONNET, J. : Une œuvre nécessaire : l'industrialisation de l'Afrique (Genève, Droz, 1956, 130 pp.).
55. CHARLES, P. : Les sociétés africaines devant la législation du travail (*Rev. int. du Travail*, Genève, 1952, n° 4, pp. 447-464).

56. CHARLES, P. : Le traumatisme noir (*Zaire*, Bruxelles, 1953, n° 5, pp. 451-468).
57. COMHAIRE, J. : Aspects of Urban Administration in Tropical and Southern Africa (Communications from the School of African Studies, n° 27, University of Cape Town, 1953, 100 pp.).
58. COMHAIRE, J. : Urban Conditions in Africa. Select reading Lists for Colonial Studies (Oxford, Nuffield College, 1947, 51 pp.).
59. CROOKER, W. R. : Faut-il accélérer ou freiner l'industrialisation de l'Afrique ? (*Présence africaine*, Paris, n° 8-9, 1950, pp. 409-423).
60. DE BRIEY, P. : L'industrialisation de l'Afrique centrale et les problèmes sociaux qu'elle pose (*Rev. Internat. du Travail*, Genève, 1951, n° 5, pp. 476-506).
61. DE POOTER, F. : L'industrialisation des territoires africains et ses problèmes (*La Vie économique et sociale*, Anvers, 1953, n° 5, pp. 271-281).
62. DE RODA, R. : L'attraction des grands centres et la politique de l'industrialisation (C.R. 27^e session INCIDI, Bruxelles, 1952, pp. 81-108).
63. Le développement d'une classe moyenne dans les pays tropicaux et sub-tropicaux (C.R. 29^e session INCIDI, Bruxelles, 1955, 475 pp.).
64. DIDIER, H. : L'industrialisation de l'Afrique au sud du Sahara (*Nouv. Rev. Française d'outre-mer*, Paris, 1953, n° 12, pp. 349-356).
65. DRESCH, J. : Méthodes coloniales au Congo belge et en Afrique équatoriale française (*Rev. de politique étrangère*, Paris, 1947, pp. 77-89).
66. DRESCH, J. : Sur une géographie des investissements de capitaux. L'exemple de l'Afrique noire (*Bull. de l'Assoc. des Géographes Français*, Paris, 1946, pp. 59-64).
67. DRESCH, J. : Villes congolaises. Étude de géographie urbaine et sociale (*Rev. de Géographie humaine et d'Ethnologie*, Paris, n° 3, 1948, pp. 4-24).
68. DU JONCHAY, I. : L'industrialisation de l'Afrique (Paris, Payot, 1953, 344 pp.).
69. DUMAS, G. : L'urbanisme en Afrique noire (*Tropiques*, Paris, n° 340, 1952, pp. 25-31).
70. DURAND-REVILLE, J. : Les problèmes de l'industrialisation des territoires d'outre-mer (*Monde non-chrétien*, Paris, n° 13, 1950, pp. 27-47).
71. L'enseignement à dispenser aux indigènes dans les territoires non autonomes (Bruxelles, Inst. de Sociologie Solvay, 1951, 182 pp.).
72. Études spéciales sur les conditions économiques et le développement économique dans les territoires non autonomes (New-York, O.N.U., 1955, 243 pp.).
73. FITZGERALD, W. : Africa. A Social, Economic and Political Geography of its Major Regions (London, Methuen, 1955, 512 pp.).

74. FRANKEL, H. S. : Quelques aspects du problème des investissements et du développement économique du continent africain (*Bull. int. des Sciences sociales*, Paris, 1951, n° 1, pp. 11-17).
75. FRANKEL, H. S. : The Economic Impact on Under-developed Societies (Oxford, Blackwell, 1953, 179 pp.).
76. FRY, M. and DREW, J. : Tropical Architecture in the Humid Zone (London, Batsford, 1956, 320 pp.).
77. GILDER, S. S. B. : Urbanization and Social Medicine (C. R. 27^e session INCIDI, Bruxelles, 1952, pp. 70-80).
78. GOUROU, P. : Conditions géographiques en Afrique tropicale (*Présence africaine*, Paris, n° 13, 1952, pp. 43-57).
79. GOUROU, P. : Les pays tropicaux. Principes d'une géographie humaine et économique (Paris, Presses universitaires de France, 1948, 200 pp.).
80. GOUROU, P. : Les problèmes du monde tropical (*Les Cahiers d'outre-mer*, Bordeaux, n° 1, 1948, pp. 4-13).
81. GUNTHER, J. : Inside Africa (London, Hamish Hamilton, 1955, 960 pp.).
82. HAILEY, Lord, : An African Survey (Oxford University Press, 1956, 1676 pp.).
83. HARROY, J. P. : Afrique, terre qui meurt. La dégradation des sols africains sous l'influence de la colonisation (Bruxelles, Hayez, 1949, 557 pp.).
84. HAZLEWOOD, A. : The economics of under-developed areas. An annotated reading list of books, articles and official publications (London, Oxford Univ. Press, 1954, 89 pp.).
85. HOSELITZ, B. F. : The role of cities in the economic growth of under-developed countries (*The Journal of Political Economy*, Chicago, 1953, n° 3, pp. 195-208).
86. Industrialization in Africa, I. Digest of Informations concerning Industrialization in Africa, II. Survey of Recent Field Studies on Urbanization in Africa (London, International African Institute, 1954).
87. LEE, H. K. : Thoughts on Housing for the Humid Tropics (*The Geographical Review*, New-York, 1951, n° 1, pp. 124-147).
88. McCALL, D. F. : Dynamics of Urbanization in Africa (*The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 1955, n° 2, pp. 151-160).
89. McCULLOCH, M. : Compte rendu d'enquêtes récentes ou en cours sur les effets sociaux du développement économique en Afrique tropicale (in A.S.I.U.A., Paris, UNESCO, 1956, pp. 59-252).
90. Malnutrition in African mothers, infants and young children : report of the 2d Inter-African Conference on Nutrition (1952, London, H.M.S.O., 1954, 398 pp.).
91. MAQUET, J. J. : Motivations culturelles des migrations vers les villes

- d'Afrique centrale (*Folia Scientifica Africæ Centralis*, Bukavu, 1956, n° 4, pp. 6-8).
92. MARIE ANDRÉ DU S. C., SR. : La condition humaine en Afrique noire (Paris, Grasset, 1953, 262 pp.).
 93. Masses urbaines et Missions (C.R., 26^e Sem. de Missiologie, Louvain, 1956).
 94. NAVILLE, P. : Données statistiques sur la structure de la main-d'œuvre salariée et de l'industrie en Afrique noire (*Présence africaine*, Paris, n° 13, 1952, pp. 279-314).
 95. NEESSEN, V. : Le problème des statistiques démographiques en Afrique (*Zaïre*, Bruxelles, 1952, n° 2, pp. 339-349).
 96. NUNES DOS SANTOS, J. : Intégration sociale et intégration économique des indigènes (*Problèmes d'Afrique centrale*, Bruxelles, n° 17, 1952, pp. 141-148).
 97. PAULME, D. : Les civilisations africaines (Paris, P.U.F., 1953, 128 pp.).
 98. Programmes et plans de relèvement rural en pays tropicaux et subtropicaux (C.R. 28^e session INCIDI, Bruxelles, 1953, 415 pp.).
 99. Quelques aspects des problèmes sociaux africains (*La Documentation française*, Paris, n° 1578, 1952, 36 pp.).
 100. RICHARD-MOLARD, J. : Les terroirs tropicaux d'Afrique (*Annales de Géographie*, Paris, n° 322, 1951, pp. 349-369).
 101. RICHARD-MOLARD, J. : Plaidoyer pour une nouvelle paysannerie en Afrique noire (*Présence africaine*, Paris, n° 13, 1952, pp. 170-179).
 102. RICHARD-MOLARD, J. : Propositions pour l'Afrique (*Esprit*, Paris, n° 192, 1952, pp. 26-44).
 103. RICHARD-MOLARD, J. : Villes d'Afrique noire (*France Outremer*, Paris, n° 255, 1950, pp. 367-372).
 104. Selected annotated bibliography of tropical Africa (London, Intern. African Institute, 1956, 502 pp.)
 105. SERPOS TIDJANI, A. : L'Africain face au problème du travail (*Présence africaine*, Paris, n° 13, 1952, pp. 108-115).
 106. STILLMAN, C. : Africa in the Modern World (Chicago, Univ. of Chicago Press, 1953, 414 pp.).
 107. TOP, W. : Valeur du travail salarié (*Présence africaine*, Paris, n° 13, 1952, pp. 251-264).
 108. Le travail en Afrique noire (*Présence africaine*, Paris, n° 13, 1952, 428 pp.).
 109. Les travailleurs migrants dans les pays insuffisamment développés (37^e session Confér. intern. du travail, Genève, 1953, 140 pp. et 1954, 80 pp.).
 110. L'urbanisme et l'habitat outre-mer (*Marchés coloniaux du Monde*, Paris, n° 328, 1952, pp. 405-570).
 111. VAN RIEL, J. : De Tropische Omgeving (*Kongo-Overzee*, Antwerpen, 1956, n° 2, pp. 207-229).

112. Vers la promotion de l'économie indigène (Bruxelles, Inst. de socio-logie Solvay, 1956, 600 pp.).
113. WIGNY, P. : Les migrations dans les pays sous-développés en voie d'industrialisation (*Rev. int. du travail*, Genève, 1953, n° 1, pp. 1-13).

B. — Études régionales.

1. AFRIQUE ÉQUATORIALE FRANÇAISE ET CAMEROUN.

114. ANDRÉ, L. M. : Le problème de l'alimentation des populations de l'A.E.F. (*Marchés coloniaux du monde*, Paris, n° 471, 1954, pp. 3276-3280).
115. Annuaire statistique de l'A.E.F. 1936-1950 (Brazzaville, Service de la Statistique, 1952, 290 pp.).
116. BALANDIER, G. : Sociologie actuelle de l'Afrique noire (Paris, Presses universitaires de France, 1955, 520 pp.).
117. BALANDIER, G. : Sociologie des Brazzavilles noires (Paris, A. Colin, 1955, 264 pp.).
118. BALANDIER, G. : Le travail non-salarié dans les Brazzavilles noires (*Zaire*, Bruxelles, 1952, n° 7, pp. 675-690).
119. BALANDIER, G. et PAUVERT, J. C. : Les villages gabonais. Aspects démographiques, économiques, sociologiques. Projets de modernisation (Brazzaville, Institut d'Études centrafricaines, 1952, 92 pp.).
120. BINET, J. : Budgets familiaux des planteurs de cacao au Cameroun (Paris, O.R.S.T.O.M., 1956, 154 pp.).
121. BOURLET, G. A. : La modernisation rurale dans les territoires de l'Union Française (*Problèmes d'Afrique centrale*, Bruxelles, n° 31, 1956, pp. 30-35).
122. DE MONTVALON, R. : L'habitat urbain autochtone en Afrique noire (*Marchés coloniaux du monde*, Paris, n° 328, 1952, pp. 423-426).
123. DENIS J. : Fort-Lamy. Croissance et destin d'une ville africaine (*Bull. de la Soc. belge d'Études géographiques*, Louvain, 1958, n° 1).
124. DENIS, J. : Pointe-Noire (*Les Cahiers d'Outre-Mer*, Bordeaux, n° 32, 1955, pp. 350-368).
125. DIZIAIN, R., et CAMBON, A. : Étude sur la population du quartier New-Bell à Douala (Yaoundé, Institut de Recherches camerounaises, 1956, 268 pp.).
126. DIZIAIN,, R. : Les facteurs de l'expansion Bamiléké au Cameroun (*Bull. de l'Assoc. des Géographes français*, Paris, n° 235, 1953, pp. 117-126).
127. EBOUE, F. : Circulaire générale sur la politique indigène en Afrique équatoriale française (Brazzaville, 8 nov. 1941, 30 p., ronéo).

128. Enquête socio-démographique réalisée dans la région du Niari (Brazzaville, Serv. de la Statistique Générale, 1954, 80 pp.).
129. FREY, R. : Brazzaville (*Encyclopédie mensuelle d'Outre-Mer*, Paris, n° 48, 1954, 156 pp.).
130. FROELICH, J. C. : Ngaoundere — la vie économique d'une cité peul' (*Études camerounaises*, Douala, n° 43, 1954, pp. 3-66).
131. GUILBOT, J. : Les conditions de vie des indigènes de Douala (*Études camerounaises*, Douala, n° 28, 1949, pp. 179-239).
132. GUILBOT, J. : Petite étude sur la main-d'œuvre à Douala (Dakar, Institut français d'Afrique noire, 1947, 76 pp.).
133. L'habitat au Cameroun (Paris, Ed. de l'Union française, 1952).
134. L'habitat autochtone dans les villes de l'Afrique intertropicale (*Servir outre-mer*, Paris, n° 7, 1951, 150 pp.).
135. LASSEUR, G. : Le paysage urbain des Librevilles noires (*Les Cahiers d'outre-mer*, Bordeaux, n° 36, 1956, pp. 363-388).
136. LEBEUF, J. P. : Bangui (Paris, Éd. de l'Union française, 1954, 66 pp.).
137. LEBEUF, J. P. : Centres urbains d'Afrique équatoriale française (*Africa*, London, 1953, n° 4, pp. 285-297).
138. LEBEUF, J. P. : Fort-Lamy (Paris, Éd. de l'Union française, 1953, 62 pp.).
139. LEGRAND, J. M. : Le plan d'urbanisme de Brazzaville (*Marchés coloniaux du monde*, Paris, n° 454, 1954, pp. 2184-2185).
140. LELONG, R. M. : Yaoundé, capitale du Cameroun (*AOF-Magazine*, Paris, 1955, n° 3, pp. 5-7).
141. LEMBEZAT, B. : Le Cameroun (Paris, Ed. maritimes et coloniales, 1954, 208 pp.).
142. LOTTE et RIOU : Situation démographique du district de Franceville (*Rev. col. de Médecine et Chirurgie*, oct. 1953, p. 174-186).
143. Note sur la population européenne de Brazzaville (*Bull. d'Information économique et sociale de l'A.E.F.*, Brazzaville, n° 32, 1951, pp. 655-660 et n° 33, pp. 679-685).
144. Note sur les statistiques démographiques des T. O. M. Population autochtone des territoires africains (Paris I.N.S.E.E., 1953, 59 p., annexes).
145. PACI, S. B. : Pointe-Noire, Côte d'Argent de l'A.E.F. (*France outre-mer*, Paris, n° 296, 1954, pp. 18-23).
146. Le port de Pointe-Noire (*Bull. d'A.E.F.*, Paris, n° 123, 1954, pp. 1-8).
147. POUQUET, J. : L'Afrique équatoriale française (Paris, Presses universitaires de France, 1954, 128 pp.).
148. Rapport provisoire sur le recensement de la population autochtone de quelques centres urbains (*Documents et statistiques*, Paris, n° 11, 1954).
149. ROBEQUAIN, Ch. : Citadins et ruraux du Gabon et du Moyen-Congo (*Annales de Géographie*, Paris, n° 350, 1956, pp. 305-308).
150. ROBEQUAIN, Ch. : Les richesses de la France d'Outre-Mer. Structure économique et problèmes humains (Paris, Payot, 1949, 222 pp.).

151. SAUTTER, G. : Aperçu sur les villes africaines du Moyen-Congo (*L'Afrique et l'Asie*, Paris, n° 14, 1951, pp. 34-53).
152. SAUTTER, G. : L'utilisation des documents administratifs pour l'étude numérique de la population au Moyen-Congo et au Gabon (*Bull. de l'I.E.C.*, Brazzaville, n° 7 1954, pp. 23-32).
153. SAUTTER, G. : Une économie indigène progressive : les Baongo du district de Boko (*Bull. de l'Assoc. des Géographes français*, Paris, n° 216, 1951, pp. 64-72).
154. La situation économique de l'Afrique équatoriale française (*Notes et Études documentaires*, Paris, n° 2.067, 1955, 45 pp.).
155. SORET, M. : Carte ethno-démographique de l'Afrique équatoriale française (*Bull. de l'I.E.C.*, Brazzaville, n° 11, 1956, pp. 27-52).
156. SORET, M. : Démographie et problèmes urbains en A.E.F. Poto-Poto, Baongo, Dolisie (Brazzaville, I.E.C., 1954, 136 pp.).
157. TREZENEM, E. : L'Afrique équatoriale française (Paris, Éd. maritimes et coloniales, 1955, 208 pp.).
158. VENNETIER, P. : Banlieue noire de Brazzaville (*Les Cahiers d'outre-mer*, Bordeaux, n° 38, 1957, pp. 131-157).
159. Les villes de l'A.E.F. : Brazzaville, Libreville, Pointe-Noire, Bangui, Fort-Lamy (*Encyclopédie Mensuelle d'outre-mer*, Paris, 1953, n° 8, pp. 138-146).
160. ZIEGLE, H. : Afrique équatoriale française (Paris, Berger-Levrault, 1952, 200 pp.).

2. CONGO BELGE ET RUANDA-URUNDI.

161. A chacun sa maison (Léopoldville, Bureau de l'Information, 1953, 104 pp.).
162. ADRIAENS, E. L. : Recherches sur l'alimentation des populations du Kwango (*Bull. agricole du Congo belge*, Bruxelles, 1951, n° 2-3, 124 pp.).
163. A propos du programme d'action économique, médicale et sociale à réaliser dans l'hinterland des grands centres du Haut-Katanga industriel (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 34, 1956, pp. 196-207).
164. BAECK, L. : Enquête budgétaire sur les Congolais évolués de Léopoldville (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 38, 1957, pp. 75-110).
165. BAECK, L. : Étude socio-économique du centre extra-coutumier d'Usumbura (Bruxelles, A.R.S.C., 1957, 156 pp.).
166. BAECK, L. : Quelques aspects sociaux de l'urbanisation au Ruanda-Urundi (*Zaire*, Bruxelles, 1956, n° 2, pp. 115-145).
167. BAECK, L. : Léopoldville, phénomène urbain africain (*Zaire*, Bruxelles, 1956, n° 6, pp. 614-636).
168. BAECK, L. : Une société rurale en transition : étude socio-économique de la région de Thysville (*Zaire*, Bruxelles, 1957, n° 2, pp. 115-186).

169. BAPTIST, A. G. : Matériaux pour l'étude de l'économie rurale des populations de la cuvette forestière du Congo belge, (Bruxelles, INÉAC, 1951, 63 pp.).
170. BAUMER, G. : Les centres indigènes extra-coutumiers au Congo belge (Paris, Domat Montchrestien, 1939, 235 pp.).
171. BERTIEAUX, R. : Les classes moyennes au Congo belge (C.R. 29^e session INCIDI, Bruxelles, 1956, pp. 193-212).
172. BEZY, F. : Problèmes structurels de l'économie congolaise (Louvain, Nauwelaerts, 1957, 288 pp.).
173. BOLLENGIER, K. : Le port de Matadi (Bruxelles, I.R.C.B., 1953, 80 pp.).
174. BOLLENGIER, K. : Les ports du Congo belge (*Bull. des Séances I.R.C.* B., Bruxelles, 1949, n° 1, pp. 354-400).
175. BOONE, O. : Carte ethnique du Congo belge et du Ruanda-Urundi (*Zaire*, Bruxelles, 1954, n° 5, pp. 451-466).
176. BOULANGER, A. : Évolution économique d'un milieu rural en district de Kabinda (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 36, 1957, pp. 52-85).
177. BOURGEOIS, E. : Le nègre des villages et celui des villes (C. R. du Congrès scientifique, Élisabethville, 1950, vol. VI, p. 45-58).
178. BOURGEOIS, E. : Problèmes de la rémunération du travail. Budgets de quelques familles indigènes (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 33, 1956, pp. 164-192).
179. BRASSEUR : L'évolution des villes au Congo belge (*Bull. de la SOBETEX*, Liège, n° 129, 1948, pp. 39-43).
180. BREBANT, V. : La commune agricole, cellule de bien-être rural (*Problèmes d'Afrique centrale*, Bruxelles, n° 28, 1955, pp. 86-94).
181. BRUYÈRE, M. : Contribution à l'étude des habitations pour indigènes au Congo belge (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 18, 1952, pp. 3-194).
182. BRUYNS, L. : De sociaal-economische ontwikkeling van de Bakongo, Gewest Inkisi (Bruxelles, I.R.C.B., 1951, 343 pp.).
183. CAPELLE, E. : La cité indigène de Léopoldville (Élisabethville, CEPSI, 1947, 110 pp.).
184. CAUWE, A. : Une expérience de coopérative indigène au Congo belge (*La Vie économique et sociale*, Anvers, 1954, n° 3, pp. 113-127).
185. CHAPELIER, A. : Élisabethville — Essai de géographie urbaine (Bruxelles, A.R.S.C., 1957, 167 pp.).
186. CHARLES, P. : Le problème des centres extra-coutumiers et quelques-uns de ses aspects (Bruxelles, Institut colonial international, 1936, 180 pp.).
187. CHARLES, V. : Considérations sur le recensement de la population ouvrière du Congo belge (*Zaire*, Bruxelles, 1952, n° 1, pp. 68-79).
188. CHARLES, V. : Familles ouvrières et évolution sociale à Thysville (*Zaire*, Bruxelles, 1955, n° 7, pp. 731-739).

189. CHARLES, V. : Le « mal démographique » de Léopoldville (*Zaire*, Bruxelles, 1948, n° 8, pp. 897-901).
190. CHARLES, V. : Léopoldville. La bourse du travail indigène (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 7, 1948, pp. 135-143).
191. CLÉMENT, P. : Formes et valeurs de la vie sociale urbaine (in A. S.I.U.A., Paris, UNESCO, 1956, pp. 355-479).
192. COLIN, P. M. : Un recensement des activités indépendantes à la cité indigène de Léopoldville (Léopoldville, Direction de l'Information, 1956, 72 p., ; annexes).
193. COLLIN, J. F. : Rapport sur les habitations indigènes au Congo (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 21, 1953, pp. XXVIII-LII).
194. COMHAIRE-SYLVAIN, S. : Food and Leisure among the African Youth of Leopoldville (Communications from the School of African Studies, n° 25, University of Cape Town, 1950, 125 pp.).
195. Contribution à l'étude du problème de l'économie rurale indigène au Congo belge (Bruxelles, Min. des Colonies, 1952, 268 pp.).
196. La contribution d'organismes privés à la promotion du milieu rural du Haut-Katanga (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 38, 1957, pp. 185-205).
197. D'ARIAN, A. : Une enquête-pilote sur l'alimentation des indigènes au Ruanda-Urundi (*Zaire*, Bruxelles, 1954, n° 4, pp. 339-351).
198. DE BEAUCORPS, R. : L'évolution économique chez les Basongo de la Luniungu et de la Gobari (Bruxelles, I.R.C.B., 1951, 68 pp.).
199. DEBRA, A. : La femme noire dans les C.E.C. et les camps de travailleurs au Congo (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 9, 1949, pp. 131-141).
200. DE CLEENE, N. : Introduction à l'ethnographie du Congo belge et du Rwanda-Burundi (Anvers, De Sikkel, 1957, 160 pp.).
201. DE FAUCONVAL ET VAN BEECK : Les paysannats du territoire de Gandajika (*Bull. agricole du Congo belge*, Bruxelles, 1957, n° 1, pp. 23-49).
202. DEKOSTER, L. : Urbanisme et cités indigènes (*Revue générale belge*, Bruxelles, n° 63, 1951, pp. 479-484).
203. DE LEEUW, E. : L'agglomération indigène de la « Géomines ». Conditions matérielles — Oeuvres sociales (C. R. du Congrès scientifique, Élisabethville, 1950, vol VI, pp. 118-129).
204. DE LEEUW, E. : Note sur les recrutements à la Compagnie géologique et minière des Ingénieurs et Industriels belges (C. R. du Congrès scientifique, Élisabethville, 1950, vol. VI, pp. 28-29).
205. DENIS, J. : Coquilhatville — Éléments pour une étude de géographie sociale (*Aequatoria*, Coquilhatville, 1956, n° 4, pp. 137-148 et 1957, n° 1, pp. 1-4).
206. DENIS, J. : Élisabethville. Matériaux pour une étude de la population africaine (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 34, 1956, pp. 137-195).

207. DENIS, J. : Jadotville. Matériaux pour une étude de la population africaine (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 35, 1956, pp. 25-60).
208. DENIS, J. : Léopoldville. Étude de géographie urbaine et sociale (*Zaire*, Bruxelles, 1956, n° 6, pp. 563-611).
209. DENIS, J. : Note sur le degré de stabilisation des citadins de Léopoldville (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 33, 1956, pp. 151-163).
210. DEROEP, F. : Rationele Bouw in Belgisch-Kongo (Bruxelles, I.R.C.B., 1952, 100 pp.).
211. DE THIER, F. : Le centre extra-coutumier de Coquilhatville (Bruxelles, Inst. de Sociologie Solvay, 1956, 143 pp.).
212. DHANIS, E. : Recrutement de main-d'œuvre chez les Bayaka (*Zaire*, Bruxelles, 1953, n° 5, pp. 489-496).
213. Discours du Gouverneur général au Conseil de Gouvernement et annexes statistiques (Léopoldville, Gouvernement Général, 1945 à 1957).
214. DOUCY et FELDHEIM : Problèmes du travail au Katanga (*Rev. de l'Inst. de sociologie Solvay*, Bruxelles, 1951, n° 3, pp. 393-416).
215. DUREN, A. : Quelques données sur la situation démographique de la cité indigène de Léopoldville entre 1923 et 1947 (*Bull. des séances*, I.R.C.B., Bruxelles, 1950, n° 3, pp. 708-717).
216. DU ROSELLE, B. : La Cuvette congolaise : réalisations économiques et leurs répercussions sociales (*Bull. de l'Assoc. des Géographes français*, Paris, n° 185, 1947, pp. 44-50).
217. DUTILLIEUX, G. : La femme détribalisée du centre extra-coutumier (C.R. du Congrès scientifique, Elisabethville, 1950, vol. VI, pp. 106-114).
218. Enquêtes démographiques. Fasc. 2 — Territoire sub-urbain de Léopoldville (Léopoldville, A.I.M.O., 1957).
219. L'exode rural (*La Voix du Congolais*, Léopoldville, 1954, n° 1, pp. 34-40, et n° 2, pp. 107-113).
220. GELDERS, V. : Un essai de réforme agraire et rurale au Congo (*Kongo-Overzee*, Antwerpen, 1947, n° 2, pp. 88-101).
221. GHILAIN, J. : Naissance d'une classe moyenne noire dans les Centres extra-coutumiers du Congo belge (*Bull. des Séances*, I.R.C.B., Bruxelles, 1952, n° 2, pp. 294-304).
222. GILLE, A. : Du clan bantou au Congo de demain. Esquisse d'une évolution (*La Revue Nouvelle*, Bruxelles, 1957, n° 4, pp. 388-402).
223. GOUROU, P. : La densité de la population au Ruanda-Urundi (Bruxelles, I.R.C.B., 1953, 239 pp.).
224. GOUROU, P. : La géographie humaine du Congo belge (*Rev. de l'Inst. de sociologie Solvay*, Bruxelles, 1950, n° 4, pp. 5-23).
225. GOUROU, P. : Le plan décennal du Congo Belge (*Les Cahiers d'outre-mer*, Bordeaux, n° 17, 1952, pp. 26-41).
226. GREVISSE, F. : Essai d'analyse de l'état d'évolution du corps social du centre extra-coutumier d'Elisabethville (C. R. du Congrès Scientifique, Elisabethville, 1950, vol. VI, pp. 89-105).

227. GREVISSE, F. : Le Centre extra-coutumier d'Elisabethville. Quelques aspects de la politique indigène du Haut-Katanga industriel (Bruxelles, I.R.C.B., 1951, 448 pp.).
228. L'habitation du Congolais en milieu extra-coutumier (C.-R. 11^e session Congrès colonial national, Bruxelles, 1956, 219 pp.).
229. HEMERIJCKX, F. : Enquête sur les causes médicales et sociales de la dénatalité (*Zaire*, Bruxelles, 1948, n° 5, pp. 471-523).
230. HENRARD, L. : Note sur la situation du commerce et de l'artisanat pratiqués par les indigènes au C.E.C. d'Elisabethville (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 7, 1948, pp. 100-112).
231. HOLEMANS, K. : Les carences alimentaires au Kwango (Bruxelles, I.R.C.B., 1954, 47 pp.).
232. HORN, M. : Le problème de l'habitation dans les grandes agglomérations du Congo belge et du Ruanda-Urundi (*Bull. de la SOBETEX*, Liège, n° 152, 1952, pp. 588-592).
233. HULSTAERT, G. : Note démographique : comparaison des statistiques officielles (*Aequatoria*, Coquilhatville, 1948, n° 2, pp. 50-52).
234. Les investissements belges et étrangers au Congo (*Bull. d'information et de documentation de la B.N.B.*, Bruxelles, 1952, n° 3, pp. 174-181).
235. KAJIGA, G. : Cette émigration séculaire des Ruandais au Congo (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 32, 1956, pp. 5-64).
236. KESTERS, G. : La famille dans les centres extra-coutumiers (C.R. 17^e Sem. de Missiologie, Louvain, 1946, pp. 60-64).
237. LAMAL, F. : Considérations critiques sur des récents travaux de démographie congolaise (*Zaire*, Bruxelles, 1955, n° 6, pp. 563-588).
238. LAMAL, F. : Essai d'étude démographique d'une population du Kwango. Les Basuku du territoire de Feshi (Bruxelles, I.R.C.B., 1949, 190 pp.).
239. LAMAL, F. : L'exode massif des hommes adultes vers Léopoldville. Les Basuku du territoire de Feshi (*Zaire*, Bruxelles, 1954, n° 4, pp. 365-377).
240. LAMBILLON, J., et DRUMEL, G. : Contribution à l'étude de la stérilité en milieu indigène à Léopoldville (*Annales Soc. belge de Médecine tropicale*, Anvers, 1950, n° 3, pp. 503-511).
241. LAMBOTTE-LEGRADE, J. et C. : Une année d'activité pédiatrique en milieu indigène à Léopoldville (*Annales Soc. belge de Médecine tropicale*, Anvers, 1950, n° 3, pp. 513-539).
242. LEFEBURE, F. : La législation du travail au Congo belge (*Rythmes du monde*, Bruges, 1953, n° 3, pp. 199-213).
243. LEFEBVRE, J. : Structures économiques du Congo belge et du Ruanda-Urundi (Bruxelles, Éd. du Treurenberg, 1955, 142 pp.).
244. LEFEVRE, M. A. : La vie dans la brousse du Haut-Katanga (*Bull. de la Soc. belge d'Etudes géographiques*, Louvain, 1955, n° 2, pp. 177-355).

245. LEJEUNE DE SCHIERVEL, X. : Les nouvelles cités congolaises. T. I. L'architecture et le logement (Bruxelles, A.R.S.C., 1956, 236 pp.).
246. LIBOTTE, M. : L'évolution du problème du logement au C.E.C d'Elisabethville (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 21, 1953, pp. LIV-LXXXV).
247. MAHIEU, A. : Les villes du Congo. Léopoldville, son origine, son développement (*La Revue congolaise*, Bruxelles, 1911, pp. 125-140, 219-251, 383-387).
248. Maisons indigènes au Congo. Elisabethville : centre extra-coutumier et Camp B.C.K. (Elisabethville, CEPSI, 1949, 132 pp.).
249. Maisons indigènes au Congo. U.M.H.K., Forminière, C.E.C. de Bukavu (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 12, 1950, 202 pp.).
250. MALENGREAU, G. : Vers un paysannat indigène. Les lotissements agricoles au Congo belge (Bruxelles, I.R.C.B., 1949, 92 pp.).
251. MAVWELA, J. : La propriété foncière chez les Bakongo (*La Revue nouvelle*, Bruxelles, 1955, n° 6, pp. 587-594).
252. MERNIER, J. : L'évolution de la société noire au Congo belge (*Zaire*, Bruxelles, 1948, n° 8, pp. 835-868).
253. MERTENS, C. : Nouveaux cadres sociaux (*La Revue nouvelle*, Bruxelles, 1951, n° 12, pp. 521-531).
254. MINON, P. : Quelques aspects de l'évolution récente du centre extra-coutumier d'Elisabethville (*Bull. du CEPSI*, Elisabethville, n° 36, 1957, pp. 5-51).
255. MOTTOULLE, L. : Aspect social de l'attraction exercée par les centres urbains et industriels sur les populations Baluba du Congo belge (C. R. 27^e session INCIDI, Bruxelles, 1952, pp. 304-311).
256. MOTTOULLE, L. : Contribution à l'histoire des recrutements et emplois de la main-d'œuvre indigène dans les territoires du Comité Spécial du Katanga (C.R. du Congrès scientifique, Elisabethville, 1950, vol. VI, pp. 13-27).
257. MOTTOULLE, L. : Facteurs premiers du relèvement du standing des indigènes congolais (*Bull. de la SOBETEX*, Liège, n° 137, 1949, pp. 575-579).
258. MOTTOULLE, L. : Politique sociale de l'Union minière du Haut-Katanga pour sa main-d'œuvre indigène et ses résultats au cours de 20 années d'application (Bruxelles, I.R.C.B., 1946, 68 pp.).
259. MOTTOULLE, L. : Sondages démographiques parmi les populations de 24 territoires de la colonie (*Bull. des Séances I.R.C.B.*, Bruxelles, 1946, n° 3, pp. 875-887).
260. NEESEN, V. : Aspects de l'économie démographique du Ruanda-Urundi (*Bull. de l'Institut de Recherches économiques et sociales*, Louvain, 1956, n° 5, pp. 473-504).
261. NICOLAI et JACQUES : La transformation des paysages congolais par le chemin de fer : l'exemple du B.C.K. (Bruxelles, I.R.C.B., 1954, 208 pp.).
262. NOYEN, J. : Comment relever le standard de vie des populations

- rurales au Congo belge (*Bull. de la SOBETEX*, Liège, n° 138, 1949, pp. 750-755).
263. PARADIS, J. : La situation démographique du district de l'Uele (*Zaïre*, Bruxelles, 1947, n° 8, pp. 849-883).
 264. PAUWELS, M. : L'habitation au Rwanda (*Kongo-Overzee*, Antwerpen, 1953, n° 1, pp. 20-62).
 265. PEETERS, G. : Contribution à l'étude de l'économie rurale congolaise (Louvain, Inst. des Sciences économiques appliquées, Ms, 1957, 119 pp.).
 266. PEIGNEUX, F. : Le logement du travailleur urbain au Congo belge et au Ruanda-Urundi et l'Office des Cités Africaines (*Problèmes d'Afrique centrale*, Bruxelles, n° 21, 1953, pp. 175-189).
 267. PENDLETON, R. L. : The Belgian Congo : Impressions of a changing Region (*The Geographical Review*, New-York, 1949, n° 3, pp. 371-400).
 268. PINXTEN EN BRUYNS : De geleide immigratie van de Banya Ruanda in Kivu (*Zaïre*, Bruxelles, 1952, n° 3, pp. 251-272).
 269. PLANCQUAERT, M. : L'exode des populations vers les centres et l'ébranlement de la famille rurale (C. R. 17^e Sem. de missiologie, Louvain, 1946, pp. 66-74).
 270. Plan décennal pour le développement économique et social du Congo belge (Bruxelles, Ministère des Colonies, 1949, 602 pp.).
 271. POLSPOEL, L. G. : Geo-economische structuurverkenningen betreffende Belgisch Congo (*Bull. de la Soc. belge d'Études géographiques*, Louvain, 1956, n° 1, pp. 115-174).
 272. PONS, V. G. : Le développement de Stanleyville et la composition de sa population africaine, (in A.S.I.U.A., Paris, UNESCO, 1956, pp. 255-297).
 273. Quelques-uns de nos problèmes familiaux et sociaux par des membres du Cercle St Benoit (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 17, 1952, 264 pp.).
 274. Rapports annuels sur l'administration de la Colonie du Congo belge présentés aux Chambres législatives (Bruxelles, 1946 à 1956).
 275. RENIER, M. : La question sociale et l'élevage du bétail Ndama sur les plateaux du Kwango (*Bull. agricole du Congo belge*, Bruxelles, 1953, n° 6, 29 pp.).
 276. Résultats de l'enquête démographique entreprise dans la cité indigène de Léopoldville en 1955 (Léopoldville, A.I.M.O., 1957, 34 tableaux).
 277. ROBERT, M. : Contribution à la géographie du Katanga. Essai de sociologie (Bruxelles, I.R.C.B., 1954, 128 pp.).
 278. RUBBENS, A. : Le colour-bar au Congo belge (*Zaïre*, Bruxelles, 1949, n° 5, pp. 503-513).
 279. RYCKMANS, A. : Étude sur les statistiques démographiques au Congo belge (*Zaïre*, Bruxelles, 1953, n° 1, pp. 3-33).
 280. RYCKMANS, P. : Réflexions sur le problème de la main-d'œuvre au

- Congo belge (*Bull. des Séances I.R.C.B.*, Bruxelles, 1952, n° 2, pp. 412-434).
281. SIQUET, P. : La tâche complexe et révolutionnaire de l'Office des Cités africaines (*Revue congolaise illustrée*, Bruxelles, 1957, n° 5, pp. 25-30).
282. SOHIER, J. : Quelques considérations sur les travaux démographiques (*Zaire*, Bruxelles, 1949, n° 3, pp. 293-301).
283. SPELTINCX, H. J. : Le logement familial des indigènes au Congo belge et au Ruanda-Urundi (*L'Habitation*, Bruxelles, 1953, n° 1, pp. 43-49).
284. STANER, P. : Cultures obligatoires (*Bull. de la SOBETEX*, Liège, n° 145, 1951, pp. 242-248).
285. STANER, P. : Les paysannats indigènes du Congo belge et du Ruanda-Urundi (*Bull. agricole du Congo belge*, Bruxelles, 1955, n° 3, pp. 468-551).
286. TENRET, J. : L'industrialisation et la lutte antituberculeuse en Afrique centrale (*Rev. de l'Inst. de sociologie Solvay*, Bruxelles, 1954, n° 2, pp. 391-404).
287. TERLINDEN, Ch. : Comment se sont formées les villes belges du Moyen-Age et les villes katangaises du XX^e siècle (C. R. du Congrès scientifique, Élisabethville, 1950, vol. VII, pp. 25-32).
288. TOUSSAINT, E. : L'avenir de la population bantoue du Haut-Katanga industriel (C. R. du Congrès scientifique, Élisabethville, 1950, vol. VI, pp. 31-44).
289. TREWARTHA and ZELINSKY : Population Patterns in Tropical Africa. The Population Geography of Belgian Africa (*Annals of the Assoc. of American Geographers*, Oxford, 1954, n° 2, pp. 135-162 et n° 3, pp. 163-193).
290. Union Minière du Haut-Katanga. Évolution des techniques et des activités sociales (Bruxelles, Éd. Cuypers, 1957, 356 pp.).
291. URBAIN, Y. : L'incidence sociale de l'économique (*La Revue nouvelle*, Bruxelles, 1951, n° 12, pp. 532-542).
292. L'urbanisme au Congo (Bruxelles, Ministère des Colonies, 1952, 212 pp.).
293. VAN BILSEN, A. A. J. : Plaidoyer pour un plan de trente ans (*La Revue nouvelle*, Bruxelles, 1957, n° 2, pp. 113-160).
294. VAN CAUWENBERGH, A. : Le développement du commerce et de l'artisanat indigènes à Léopoldville (*Zaire*, Bruxelles, 1956, n° 6, pp. 637-664).
295. VAN DER LINDEN, F. : Paysans et prolétaires noirs (*Bull. de la SOBETEX*, Liège, n° 131, 1948, pp. 371-374).
296. VAN RIEL et ALLARD : Contribution à l'étude de la dénatalité de l'éthnie Mongo (Bruxelles, I.R.C.B., 1953, 92 pp.).
297. VAN WING, J. : Le Congo déraille (*Bull. des Séances I.R.C.B.*, Bruxelles, 1951, n° 3, pp. 609-626).
298. VERSTRAETE J. : Quelques aspects sur le problème du logement des

- travailleurs indigènes à Léopoldville (*Annales de Sciences économiques appliquées*, Louvain, 1954, n° 2, pp. 147-153).
299. WAUTHION, R. : Pour le développement d'une économie rurale indigène dans l'hinterland des grands centres industriels du Haut-Katanga (*Bull. du CEPSI*, Élisabethville, n° 34, 1956, pp. 5-21).
 300. WENES, G. H. : Quelques notes sur l'évolution et la préparation de la main-d'œuvre au Congo belge (C. R. du Congrès scientifique, Élisabethville, 1950, vol. VIII, pp. 70-84).
 301. WHYMS : Les services médicaux et sanitaires de Léopoldville (Bruxelles, Office de Publicité, 1952, 82 pp.).
 302. WIGNY, J. : Aspects du marché du travail au Congo (Université de Louvain, mémoire Ms, 1953, 128 pp.).
 303. WIGNY, P. : Methods of Government in the Belgian Congo (*African Affairs*, London, n° 201, 1951, pp. 310-317).
 304. WOUTERS, M. : Les industries manufacturières au Katanga (Bruxelles, Comité Spécial du Katanga, 1956, 240 pp.).
 305. XYDIAS, N. : Travail : conditions, aptitudes, formation (in A.S.I.U. A., Paris, UNESCO, 1956, pp. 257-353).

3. ANGOLA et MOZAMBIQUE.

306. ALLARD L'OLIVIER, A. : Angola (*Revue générale belge*, Bruxelles, n° 38, 1948, pp. 257-270).
307. BLANC, M. : Les normes adoptées dans les territoires portugais en matière d'habitat africain urbain (*Marchés coloniaux du monde*, Paris, n° 405, 1953, pp. 2340-2342).
308. CABRITA, H. : Aspectos humanos e sociais da industrialização na África portuguesa (*Boletim Geral do Ultramar*, Lisboa, n° 340, 1953, pp. 55-80).
309. Censo Geral da População 1940 (Luanda, Imprensa Nacional, 1941, vol. I, 145 pp.).
310. COMHAIRE, J. : Aspects divers de l'Angola (*Zaire*, Bruxelles, 1952, n° 5, pp. 491-497).
311. COMHAIRE, J. : L'habitat urbain à Luanda (*Zaire*, Bruxelles, 1954, n° 6, p. 644).
312. COMHAIRE, J. : L'urbanisation en Angola (*Zaire*, Bruxelles, 1954, n° 3, p. 308).
313. DE VOS, H. : Moçambique. Een economisch-geografische schets (*Mededelingen van het Afrika Instituut*, Rotterdam, 1952, n° 9, pp. 196-206).
314. EGERTON, F. C. C. : Angola in perspective (London, Routledge, 1957, 272 p.).
315. EGERTON, F. C. C. : Angola without prejudice (Lisboa, Agencia Geral de Ultramar, 1955, 30 pp.).
316. FERREIRA ROSA, M. : Panorama de Angola (*Boletim Geral das Colônias*, Lisboa, n° 308, 1951, pp. 9-47).

317. FULLER, C. E. : Can the Living in Angola explain the Past in Rhodesia ? (*African Studies*, Johannesburg, 1952, n° 4, pp. 182-188).
318. GONÇALVES MONTEIRO, M. : A industrialização nas províncias ultramarinas portuguesas de África (*Bol. geral do Ultramar*, Lisboa, n° 29, 1953, pp. 21-54).
319. HANCE, W. A. and VAN DONGEN, I. S. : The Port of Lobito and the Benguela Railway (*The Geographical Review*, New-York, 1956, n° 4, pp. 460-487).
320. Inventário Geral de Prédios 1950 (Luanda, Imprensa Nacional, 1953, 318 pp.).
321. LEFEBVRE, G. : L'Angola, son histoire, son économie (Liège, Éd. G. Thone, 1947, 256 pp.).
322. NEVES DE FONTOURA, A. E. : Attraction of the Populations to the Urban and Industrial Centres in Angola and Mozambique (C.R. 27^e session INCIDI, Bruxelles, 1952, pp. 312-324).
323. NUNES DOS SANTOS, J. : Les aspects économiques de l'attraction exercée par les centres urbains et industriels dans l'Angola et le Mozambique (C.R. 27^e session INCIDI, Bruxelles, 1952, pp. 177-188).
324. II Recenseamento Geral da População 1950 (Luanda, Imprensa Nacional, 1953, vol. I, 138 pp., 1955, vol. II, 152 pp., vol. III, 402 pp., vol. IV, 176 pp., 1956, vol. V, 532 pp.).
325. SANTOS, A. C. V. : Perspectivas económicas de Angola (Lisboa, Agencia geral das Colónias, 1949, 233 pp.).
326. WISTE, M. : La politique indigène au Congo belge et l'exemple du Portugal (*Zaire*, Bruxelles, 1950, n° 6, pp. 651-658).

4. RHODESIES, NYASALAND, UGANDA, KENYA, TANGANYIKA.

327. Afrique Centrale Britannique. Rhodésie du Nord, Rhodésie du Sud, Nyasaland (*Notes et Études Documentaires*, Paris, n° 1688 et 1689, 1952, 27 et 14 pp.).
328. BUSSCHAU, W. J. : Report on the Development of Secondary Industries in Northern Rhodesia (Lusaka, Gov. Printer, 1945, 91 pp.).
329. COMHAIRE, J. : L'administration indigène à Nairobi (*Zaire*, Bruxelles, 1951, n° 10, pp. 1067-1069).
330. CONYNGHAM, L. D. : African Towns in Northern Rhodesia (*Journal of African Administration*, London, 1951, n° 3, pp. 113-117).
331. DAVIS, J. M. : Modern Industry and the African : an enquiry into the effect of the coppermines of central Africa upon native society (London, Macmillan, 1933, 425 pp.).
332. DUBESTER, H. J. : Population Censuses and other official demographic Statistics of British Africa (Washington, U.S. Dep. of Commerce, 1950, 78 pp.).
333. East Africa Royal Commission 1953-1955 Report (London, H.M.S.O., 1955, 482 pp.).

334. Federation of Rhodesia and Nyasaland. Economic Report 1956 (Salisbury, Government Printer, 1957, 86 pp.).
335. FORAN, W. R. : Rise of Nairobi : from camp site to city (*Crown Colonist*, London, 1950, pp. 160-165).
336. FORD, V. C. R. : The Trade of Lake Victoria (Kampala, E.A.I.S.R., 1955, 66 pp.).
337. FRANCERIES, G. : Les déplacements de main-d'œuvre dans les territoires d'Afrique Centrale Britannique (*L'Afrique et l'Asie*, Paris, n° 15, 1951, pp. 31-42).
338. GANN, L. H. : The Northern Rhodesian Copper Industry and the World of Copper : 1923-1952 (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Lusaka, n° 18, 1955, pp. 1-18).
339. GILLMAN, C. : Dar es Salaam, 1860 to 1940 ; a Story of Growth and Change (*Tanganyika Notes and Records*, Dar es Salaam, 1945, pp. 1-23).
340. GLUCKMAN, M. : Social Anthropology in Central Africa (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Lusaka, n° 20, 1956, pp. 1-27).
341. GORDON-BROWN, A. : Year Book and Guide to East Africa (London, R. Hale, 1956, 410 pp.).
342. GORDON-BROWN, A. : Year Book and Guide to Southern Africa (London, R. Hale, 1956, 874 pp.).
343. GUSSMAN, B. W. : African Life in an Urban Area : a Study of the African Population of Bulawayo (Bulawayo, 1952, 2 vol. roneo).
344. HALL, R. : Local migration in Tanganyika (*African Studies*, Johannesburg, 1945, n° 2, pp. 53-69).
345. HENRY, P. M. : The African Townee. The growing cities of Africa are evolving a new race of Africans with new attitudes and new ambitions (*New Commonwealth*, London, 1954, n° 5, pp. 220-222).
346. HIBON, A. : Ouganda, terra ignota (*Chroniques d'Outre-Mer*, Paris, 1952, n° 4, pp. 11-17 et n° 5, pp. 5-10).
347. IBBOTSON, P. : Urbanization in Southern Rhodesia (*Africa*, London, 1946, n° 2, pp. 73-82).
348. JONES, J. D. R. : The effects of Urbanization in South and Central Africa (*African Affairs*, London, n° 206, 1953, pp. 37-44).
349. KAAVU, E. : Namusiya at the Mines (London, Longmans Green, 1949, 72 pp.).
350. KENDALL, H. : Town Planning in Uganda 1915-1955 (London, H.M. S.O., 1955, 91 pp.).
351. KING, R.S. : Town houses for Tanganyikan Africans (*Corona*, London, 1953, n° 11, pp. 411-415).
352. KUCZYNSKI, R. R. : A Demographic Survey of the British Colonial Empire, T. II, East Africa (London, Oxford Univ. Press, 1949, 983 pp.).
353. LOW, D. A. : Religion and Society in Buganda (Kampala, E.A.I.S.R., 1957, 16 pp.).
354. McCULLOCH, M. : A Social Survey of the African Population of

- Livingstone (Lusaka, The Rhodes-Livingstone Institute, 1956, 86 pp.).
355. MARTIN, C. J. : Some Estimates of the General Age Distribution, Fertility and Rate of Natural Increase of the African Population of British East Africa (*Population Studies*, London, nov. 1953).
356. MITCHELL, J. C. : The Middle Classes in British Central Africa (C.R. 29^e session INCIDI, Bruxelles, 1956, pp. 222-232).
357. MITCHELL, J. C. : Africans in Industrial Towns in Northern Rhodesia (H.R.H. The Duke of Edinburgh's Study Conference, paper n° 1, Oxford Univ. Press, 1956, 9 pp.).
358. MITCHELL, J. C. : African Urbanization in Ndola and Luanshya (Lusaka, The Rhodes-Livingstone Institute, 1954, 25 p., roneo).
359. MITCHELL, J. C. : An estimate of fertility among Africans on the Copperbelt of Northern Rhodesia (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Livingstone, n° 13, 1953, pp. 18-29).
360. MITCHELL, J. C. : A note on the Urbanization of Africans on the Copperbelt (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Livingstone, n° 12, 1951, pp. 20-27).
361. MITCHELL, J. C. : The distribution of African Labour by area of origin on the copper mines of Northern Rhodesia (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Livingstone, n° 14, 1954, pp. 30-36).
362. MITCHELL, J. C. : Urbanisation, détribalisation et stabilisation en Afrique méridionale : comment les définir et les mesurer (in A. S.I.U.A., Paris, UNESCO, 1956, pp. 741-761).
363. MOORE, R.J.B. : These African Copper Miners (London, Livingstone Press, 1948, 147 pp.).
364. MUKHERJEE, R. : The problem of Uganda : a study in acculturation (Berlin, Akademie-Verlag, 1956, 281 pp.).
365. MUNGER, E. S. : Relational Patterns of Kampala, Uganda (The University of Chicago, Dep. of Geography, Research Paper, n° 21, 1951, 165 pp.).
366. NIDDRIE, D. : The Road to Work — A Survey of the Influence of Transport on Migrant Labour in Central Africa (*The Rhodes-Livingstone Journal*, Lusaka, n° 15, 1954, pp. 31-42).
367. NOBLE, G. W. : African housing in the urban areas of Southern Rhodesia (*Journal of African Administration*, London, 1951, n° 3, pp. 124-128).
368. OGILVIE, G. C. W. : The Housing of Africans in the Urban Areas of Kenya (Nairobi, Kenya Information Office, 1946, 63 pp.).
369. ORDE-BROWN, G. : Labour Conditions in East Africa (London, H.M. S.O., 1946, 94 pp.).
370. The pattern of income, expenditure and consumption of African Labourer. Nairobi, Kampala, Dar es Salaam (*East African Economic and Statistical Bull.*, Nairobi, n° 13, 1951, 67 pp.).
371. PIM and MILLIGAN : Report of the Commission appointed to enquire

- into the financial and economic position in Northern Rhodesia (London, H.M.S.O., 1938, 394 pp.).
372. POWESLAND, P. G. : History of the Migration in Uganda (in RICHARDS, Economic Development, pp. 17-51).
- POWESLAND, P. G. : Economic Policy and Labour (Kampala, E. A. I. S. R., 1957, 81 pp.).
373. PRAIN, R. L. : The Stabilization of Labour in the Rhodesian Copper Belt (*African Affairs*, London, n° 221, 1956, pp. 305-312).
374. Preliminary 1956 Census Results for Rhodesia and Nyasaland (Salisbury, The Central African Statistical Office, 1956, roneo).
375. Preliminary Report on the Second Demographic Survey of the Indigenous African Population of Southern Rhodesia (Salisbury, Central African Statistical Office, 1954, roneo).
376. Report of the Secretary for Native Affairs, Chief Native Commissioner and Director of Native Development for the year 1955 (Salisbury, Government Printer, 1956, 42 p. ; annexes roneo).
377. RICHARDS, A. L. : Economic Development and Tribal Change. A study of immigrant labour in Buganda (Cambridge, W. Heffer, 1956, 301 pp.).
378. ROUX, L. : L'Est Africain Britannique : Kenya, Tanganyika, Uganda, Zanzibar (Paris, Éd. maritimes et coloniales).
379. RUARK, R. : Le carnaval des dieux (Paris, Presses de la Cité, 1955, 496 pp.).
380. Rural African Development in Northern Rhodesia (*Corona*, London, 1953, n° 10, pp. 375-380 et n° 11, pp. 425-430).
381. SCOTT, P. : Migrant Labour in Southern Rhodesia (*The Geographical Review*, New-York, 1954, n° 1, pp. 29-48).
382. SCOTT, P. : The Role of Northern Rhodesia in African Labour Migration (*The Geographical Review*, New-York, 1954, n° 3, pp. 432-434).
383. SILBERMAN, L. : Civic Survey of Mombasa Old Town (*Zaire*, Bruxelles, 1952, n° 7, pp. 699-718).
384. SOFER, C. and R. : Jinja transformed. A Social Survey of a Multi-Racial Township (Kampala, E.A.I.S.R., 1955, 120 pp.).
385. SOUTHALL, A. W. and GUTKIND, P. C. W. : Townsmen in the making (Kampala, E.A.I.S.R., 1956, 272 pp.).
386. THOMPSON, C. H. and WOODRUFF, H. W. : Economic Development in Rhodesia and Nyasaland (London, D. Dobson, 1955, 205 pp.).
387. THOMSON, B. P. : Two Studies in African Nutrition. An Urban and a Rural Community in Northern Rhodesia (Lusaka, The Rhodes-Livingstone Institute, 1954, 64 pp.).
388. Town and Country Planning (Bulawayo, Government Town Planning Office, 1951, 18 pp.).
389. VAN DONGEN, I. S. : The British East African Transport Complex (The University of Chicago, Dep. of Geography, Research Paper n° 38, 1954, 172 pp.).

390. WHITE, L. W. : Nairobi : Master Plan for a Colonial Capital (London, H.M.S.O., 1948, 90 pp.).
391. WILSON, G. : An Essay on the Economics of Detribalization in Northern Rhodesia (Livingstone, The Rhodes-Livingstone Institute, 1941, 71 pp. et 1942, 82 pp.).

5. AUTRES TERRITOIRES AFRICAINS.

392. African Labour for the mines. Methods of engagement and repatriation (*The South African mining and engineering Journal*, Johannesburg, n° 3118, 1952, pp. 427 et 443).
393. BASCOM, W. : Urbanization among the Yoruba (*American Journal of Sociology*, Chicago, 1955, n° 5, pp. 446-454).
394. BLANC, M. : L'expérience de Khartoum en matière de logement africain (*Marchés coloniaux du Monde*, Paris, n° 427, 1954, pp. 168-171).
395. The classification and housing of African mine labour, and recent developments in the reserves and urban areas (*The South African mining and engineering Journal*, Johannesburg, n° 3119, 1952, pp. 457-459).
396. CUTTEN, J. : The planning of a Native Township (*Race Relations Journal*, Johannesburg, 1951, n° 2, pp. 74-95).
397. DOLLFUS, O. : Conakry en 1951-1952. Étude humaine et économique (*Étude guinéennes*, Conakry, n° 10, 1952, 112 pp.).
398. DRESCH, J. : Villes d'Afrique occidentale (*Les Cahiers d'Outre-mer*, Bordeaux, n° 11, 1950, pp. 1-31).
399. HAVEMANN, E. A. E. : Principles Underlying Urban Native Administration in the Union (*Race Relations Journal*, Johannesburg, 1951, n° 1, pp. 2-15).
400. HELLMANN, E. : Rooiyyard. A Sociological Survey of an Urban Native Slum Yard (Livingstone, The Rhodes-Livingstone Institute, 1948, 126 pp.).
401. HORRELL, M. : The Population of the Union of South Africa (*Race Relations Journal*, Johannesburg, 1953, n° 3, pp. 1-16).
402. HUNTER, M. : Reaction to Conquest (London, Oxford University Press, 1936).
403. JOLY, F. : Casablanca, éléments pour une étude de géographie urbaine (*Les Cahiers d'outre-mer*, Bordeaux, n° 2, 1948, pp. 119-148).
404. JONES, J. D. R. : Native housing in urban areas with special consideration of its social aspects (*Race Relations Journal*, Johannesburg, 1951, n° 2, pp. 96-124).
405. LESOURD, J. A. : L'Union Sud-Africaine (Paris, Presses Universitaires, de France, 1951, 128 pp.).
406. LOMBARD, J. : Cotonou, ville africaine (*Études dahoméennes*, Porto-Novo, n° 10, 1953, 210 pp.).

407. PATON, A. : Pleure, ô pays bien-aimé (Paris, Albin Michel, 1950, 340 pp.).
408. PRENANT, A. : Facteurs du peuplement d'une ville de l'Algérie intérieure : Sétif (*Annales de Géographie*, Paris, n° 334, 1953, pp. 434-451).
409. READ, M. : Migrant Labour in Africa and its effects on tribal life (*Intern. Labour Review*, Genève, 1942, n° 6, pp. 605-631).
410. SAUVY, J. : Un marché africain urbain : Niamey (*Notes Africaines*, Dakar, 1948, p. 1-5).
411. SAVONNET, G. : La ville de Thiès (Saint-Louis, Centre IFAN, 1955, 180 pp.).
412. SCHAPERA, J. : Migrant Labour and tribal Life (Oxford, University Press, 1947).
413. SCOTT, P. : Cape Town : a multi-racial city (*The Geographical Journal*, London, 1955, n° 2, pp. 149-157).
414. STENT, G. E. : Migrancy and Urbanization in the Union of South Africa (*Africa*, London, 1948, n° 3, pp. 161-184).
415. WELLINGTON, J. H. : Southern Africa — A geographical study (Cambridge, University Press, 1955, 528 et 283 pp.).
416. WHITTLESEY, D. : Kano, a Sudanese Metropolis (*The Geographical Review*, New-York, 1937, n° 2, pp. 177-199).

INDEX GÉOGRAPHIQUE (1)

ALBERTVILLE : 39, 46, 47, 50, 66, 147, 260, 261.

BAGAMOYO : 22.

BAKWANGA : 40, 71.

BANANA : 61, 63.

BANCROFT : 41, 42, 71.

BANGUI : 8, 32, 33, 46, 47, 48, 49, 56, 64, 68, 75, 79, 99, 101, 111, 117, 119, 170, 179, 184, 270, 282, 283, 285, 295, 300, 301, 330, 343, 349, 363.

BAUDOUINVILLE : 147.

BENGUELA : 36.

BINDUNGI : 355.

BLANTYRE : 42, 43, 132.

BOMA : 23, 37, 46, 60, 63, 64, 77, 79, 83, 183.

BOMBWANDZA : 356.

BRAZZAVILLE : 7, 10, 14, 23, 32, 46, 47, 48, 49, 50, 64, 65, 66, 75, 76, 77, 99, 101, 111, 117, 133, 143, 150, 169, 170, 179, 184, 186, 191, 202, 203, 204, 217, 219, 232, 282, 285, 300, 327, 330, 334, 335, 350, 360, 363.

BROKEN HILL : 23, 41, 42, 46, 48, 51, 152, 218.

BUKAVU : 38, 46, 47, 51, 56, 70, 78, 80, 99, 127, 132, 134, 135, 141, 184, 202, 230, 245, 248, 284, 303, 306, 309, 315, 324, 326, 327.

BUKOBA : 153, 184.

BULAWAYO : 42, 43, 66, 71, 75, 127, 245, 302.

CHALIMBANA : 345.

CHIKUNI : 345.

CHINGOLA-NCHANGA : 42, 144.

COQUILHATVILLE : 7, 8, 37, 46, 47, 48, 56, 60, 99, 125, 135, 138, 139, 141, 142, 202, 230, 231, 270, 274, 285, 288, 296, 297, 326, 334, 355, 363.

DAR ES SALAAM : 44, 46, 47, 50, 60, 63, 99, 111.

DOLISIE : 10, 19, 35.

DOUALA : 10, 23, 30, 46, 47, 50, 59, 60, 63, 64, 68, 76, 81, 99, 107, 117, 120, 125, 186, 191, 193, 202, 203, 206, 208, 212, 247, 275, 284, 300, 312, 319, 327, 330, 335, 343, 346.

DSCHANG : 32, 186.

EBOLOWA : 32.

EDEA : 32, 68, 247, 330.

ÉLISABETHVILLE : 7, 8, 10, 16, 19, 26, 39, 46, 47, 48, 50, 58, 68, 71, 79, 81, 97, 98, 101, 103, 117, 119, 120, 125, 127, 132, 134, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 146, 147, 148, 149, 185, 191, 193, 195, 196, 197, 201, 202, 208, 209, 210, 212, 215, 216, 230, 236, 237, 240, 241, 243, 245, 249, 260, 261, 264, 272, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 303, 306, 318, 319, 321, 327, 334, 339, 347, 357, 363.

ENTEBBE : 19, 26, 28, 68, 76.

(1) Dans cet index ne sont repris que les noms de localités.

- FESHI : 180, 355.
 FORT-ARCHAMBAULT : 75.
 FORT-CRAMPOL : 75.
 FORT DE POSSEL : 75.
 FORT-HALL : 75.
 FORT-HILL : 75.
 FORT-JAMESON : 75.
 FORT-LAMY : 7, 8, 23, 34, 54, 56,
 68, 70, 75, 101, 187, 188, 202, 268,
 269, 283, 324, 325, 328, 343.
 FORT-PORTAL : 75.
 FORT-ROSEBERY : 75.
 FORT-ROUSSET : 75.
 FORT-SIBUT : 75.
 FORT-VICTORIA : 75.
 FOUMBAN : 32.
- GANAKETI : 355.
 GOMA : 41, 80, 184, 185.
 GWELO : 42, 43.
- INGENDE : 356.
 INONGO : 201.
- JADOTVILLE : 10, 26, 39, 46, 47,
 48, 50, 71, 99, 118, 125, 133, 134,
 138, 141, 142, 144, 146, 147, 191,
 192, 202, 208, 212, 230, 236, 252,
 293, 327.
- JINJA : 7, 10, 43, 46, 47, 86, 154,
 191, 202, 203, 208, 212, 238, 363.
- JOHANNESBURG : 81, 121, 193, 204,
 215, 223, 224, 254, 255, 281,
 332.
- KABALE : 169.
 KABALO : 40, 147.
 KAMBOVE : 26.
 KAMINA : 39.
 KAMPALA : 8, 10, 21, 27, 43, 46, 47,
 51, 65, 66, 75, 76, 78, 79, 111,
 112, 114, 119, 120, 122, 125, 131,
 132, 134, 154, 184, 191, 202, 203,
 214, 215, 221, 282, 285, 302, 345,
 363.
- KANO : 25, 74, 335.
- KAPEMA : 162.
 KARIBA : 107, 330.
 KASANGULU : 183.
 KASANSI : 352.
 KASONGO-LUNDA : 180.
 KATAMBI : 355.
 KAWAMBWA : 139.
 KASAMBA NGANGWA : 360.
 KIGALI : 185.
 KIGOMA : 50.
 KIKWIT : 41, 329.
 KILWA : 162.
 KIMBAGATA : 352.
 KIMBERLEY : 40.
 KIMBONGO : 355.
 KINDU : 40, 50, 66.
 KIPUSHI : 40, 70, 143, 241.
 KISANTU : 361, 362, 366.
 KISUMU : 65.
 KITWE-NKANA : 42, 144.
 KOLWEZI : 39, 46, 47, 48, 50, 51,
 58, 99, 130, 134, 141, 142, 144,
 146, 147, 202, 249, 293.
 KONGOLO : 147.
 KRIBI : 32.
 KYAKA : 169.
- LÉOPOLDVILLE : 7, 8, 14, 23, 37, 46,
 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57,
 60, 61, 64, 65, 66, 68, 70, 71, 72,
 77, 79, 81, 83, 84, 86, 90, 91, 92,
 93, 94, 96, 97, 101, 103, 111, 117,
 119, 120, 125, 127, 130, 132, 134,
 135, 137, 138, 139, 141, 142, 143,
 147, 148, 149, 150, 168, 172, 175,
 180, 183, 186, 189, 190, 193, 195,
 196, 197, 201, 202, 205, 206, 207,
 208, 212, 222, 223, 225, 226, 230,
 233, 236, 243, 245, 246, 248, 260,
 261, 262, 264, 271, 273, 274, 275,
 278, 279, 282, 285, 287, 288, 303,
 304, 306, 307, 310, 311, 313, 317,
 319, 324, 325, 327, 328, 330, 332,
 333, 334, 335, 337, 339, 342, 345,
 346, 349, 352, 355, 357, 358, 361,
 363, 367.

- LIBREVILLE : 5, 7, 34, 60, 61, 76, 284.
- LISALA : 41.
- LIVINGSTONE : 7, 10, 41, 42, 47, 77, 80, 134, 191, 193, 194, 195, 202, 203, 208, 215, 218, 239.
- LOANGO : 61.
- LOBITO : 36, 46, 47, 50, 51, 63, 64, 66, 68, 99, 101, 277.
- LOBO : 355.
- LUANDA : 5, 19, 35, 46, 50, 51, 52, 56, 63, 68, 74, 77, 80, 81, 101, 123, 124, 125, 202, 206, 257, 279, 326, 345, 349, 363.
- LUANSHYA-ROAN ANTELOPE : 10, 42, 71, 144, 191, 193, 194, 203, 231, 239, 245, 344, 345.
- LUBEFU : 147.
- LUEBO : 39, 147.
- LUISHIA : 26.
- LULUABOURG : 7, 39, 46, 47, 58, 66, 68, 75, 77, 99, 101, 111, 119, 135, 138, 139, 141, 142, 146, 147, 202, 230, 244, 262, 263, 288, 298
- LUSAKA : 41, 42, 47, 68, 71, 77, 99, 111, 122, 127, 302, 344, 345.
- LUSAMBO : 39, 77, 147.
- MADIMBA : 83.
- MALANGE : 36.
- MANONO : 19, 40, 147.
- MATADI : 27, 37, 46, 47, 49, 50, 51, 52, 57, 61, 63, 64, 65, 66, 83, 97, 99, 103, 104, 105, 111, 120, 132, 135, 139, 141, 142, 183, 202, 208, 212, 226, 227, 230, 236, 240, 243, 246, 281, 285, 288, 289, 294, 314, 326, 327, 329, 354, 361.
- MBALMAYO : 32.
- MINDOLO : 345.
- MITWABA : 147
- MLOPO PELENDE : 352.
- MOÇAMEDES : 36.
- MOMBASA : 5, 44, 46, 50, 63, 65, 71, 74.
- MUFULIRA : 42, 71, 144, 348.
- MWANZA : 50.
- MWELE : 352.
- NAIROBI : 23, 43, 44, 46, 47, 59, 66, 68, 71, 77, 81, 101, 111, 122, 132, 245, 331.
- NDOLA : 10, 19, 29, 41, 42, 47, 50, 99, 111, 119, 127, 132, 203, 208, 215, 220, 231, 239, 302, 348.
- NGAOUNDERE : 32.
- NKONGSAMBA : 32.
- NOVA LISBOA : 36, 46, 47, 48, 66.
- NYUNZU : 147.
- PANZI : 352.
- PELENDE : 352.
- POINTE-NOIRE : 7, 32, 33, 46, 47, 50, 56, 57, 58, 63, 66, 68, 75, 77, 80, 88, 89, 90, 99, 101, 111, 115, 117, 119, 120, 125, 134, 202, 206, 208, 212, 242, 300.
- PORT-BELL : 65, 163, 184.
- PORT FRANCQUI : 144.
- PORT-GENTIL : 34, 61, 125.
- PRETORIA : 255.
- SA DA BANDEIRA : 36, 50, 345.
- SALISBURY : 42, 43, 66, 71, 72, 77, 79, 81, 111, 122, 345.
- SAN ANTONIO DO ZAIRE : 61.
- SHANGUGU : 135.
- SHINKOLOBWE : 5, 26, 40, 71, 143, 281.
- SILVA PORTO : 19, 36.
- SOLWEZI : 139.
- STANLEYVILLE : 8, 10, 23, 38, 46, 47, 48, 49, 50, 60, 64, 65, 66, 68, 79, 99, 101, 111, 117, 125, 127, 135, 138, 141, 142, 152, 191, 202, 208, 217, 221, 282, 285, 303, 306, 309, 327, 330, 342, 363.
- TABORA : 21, 22, 44, 66.
- TANANARIVE : 27, 56, 123.
- TCHIBANGA : 353.
- THYSVILLE : 40.

- | | |
|---|---|
| TOMBOUCTOU : 25. | VIVI : 77, 175. |
| TSHELA : 183. | WANKIE : 42, 43. |
| TSHIKAPA : 70. | YAOUNDE : 30, 31, 46, 47, 50, 51,
66, 76, 79, 111, 125, 187, 202,
274, 282, 285, 299. |
| UMTALI : 42, 43. | ZANZIBAR : 22, 44, 46. |
| USUMBURA : 10, 40, 46, 47, 51, 59,
68, 99, 111, 117, 122, 127, 132,
134, 141, 142, 143, 202, 205, 208,
212, 229, 246, 282, 283, 303, 306,
309, 313, 314, 325, 327, 330, 333,
343, 348. | ZIMBABWE : 20, 74. |

28. Pyramide d'âge à Léopoldville (Porto-Poté)	219
29. Population de Léopoldville	233
30. Pyramide d'âge à Léopoldville	234

LISTE DES TABLEAUX STATISTIQUES

	Page
1. Population des villes de Rhodésie du Nord	42
2. Rhodésie du Sud et Nyasaland	42
3. Latitude des villes centrafricaines	46
4. Altitude des villes centrafricaines	47
5. Trafic des ports de mer	63
6. Trafic maritime et aérien	68
7. Port fluvial de Léopoldville	82
8. Population africaine de Léopoldville	96
9. Population européenne de Léopoldville	97
10. Statut des habitants à Luanda	124
11. Origine des travailleurs dans les villes congolaises	141
12. Ressortissants étrangers à Léopoldville	148
13. Mouvement des étrangers à Élisabethville	148
14. Origine des travailleurs au Congo belge	151
15. Migrations du Ruanda vers l'Uganda	153
16. Motifs de l'immigration en Uganda	169
17. Durée de séjour à Léopoldville	190
18. Durée de séjour dans les villes centrafricaines	191
19. Degré de stabilisation à Luanshya	194
20. Degré de stabilisation à Livingstone	195
21. Lieux de retraite envisagés	196
22. État-civil des hommes	208
23. Natalité et fécondité à Usumbura	229
24. Natalité et fécondité dans les villes congolaises	230
25. Mortalité infantile à Léopoldville	233
26. Pourcentage d'enfants absents en Rhodésie	239
27. Salaire et indemnités à Léopoldville	260
28. Budget familial à Luluabourg	263
29. Indemnités de logement	288
30. Le Fonds d'Avance au Congo belge	289
31. Prêts du Fonds d'Avance à Élisabethville	290
32. Densité de population à Usumbura	313
33. Les locations à Élisabethville	321
34. Revenus déclarés à Élisabethville	339
35. Fréquentation scolaire à Élisabethville	347
36. Émigration des Yaka vers Léopoldville	352
37. Émigration des Suku vers Léopoldville	355
38. Population du Kasai	359

TABLE DES FIGURES

1. Réseau urbain d'Afrique centrale	30
2. Croquis hypsométrique de Fort-Lamy	55
3. Trafic portuaire en Afrique centrale	62
4. Kasai et Katanga. Réseau desservi par les Messageries automobile du Sankuru	67
5. Lignes aériennes du réseau africain de la SABENA	69
6. Carte schématique de l'expansion de Léopoldville	87
7. Évolution numérique de la population africaine de Pointe-Noire	89
8. Volume de population de Léopoldville	91
9. Mouvements annuels de la population africaine à Léopoldville	92
10. Évolution comparée des populations européenne et africaine à Léopoldville	94
11. Courbes d'accroissement, selon l'âge et le sexe, des Africains de Léopoldville	95
12. Date d'arrivée à Élisabethville des citadins actuels	99
13. Évolution de la population africaine de quatre villes congolaises	100
14. Accroissement de la population européenne dans quelques villes centrafricaines	102
15. Activité portuaire et évolution démographique à Matadi	104
16. Croquis hypsométrique du site de Kampala	113
17. Plan de la ville de Pointe-Noire	116
18. Les communes de Léopoldville	129
19. Bukavu. Origine des travailleurs	136
20. Origine de la population africaine de Léopoldville	137
21. Origine des travailleurs dans les villes congolaises	140
22. Origine des travailleurs dans les mines du Copperbelt	145
23. Carte des migrations vers les villes katangaises	146
24. Proportion d'éléments stabilisés à Jadotville	192
25. Rapport des sexes dans les villes centrafricaines	202
26. Évolution du <i>sex-ratio</i> et mouvements migratoires à Léopoldville	207
27. Age des immigrés à leur arrivée à Élisabethville	217

28. Pyramide d'âge à Brazzaville (Poto-Poto)	219
29. Pyramide d'âge à Ndola	220
30. Pyramide d'âge à Kampala	221
31. Pyramide d'âge à Stanleyville	222
32. Pyramide d'âge à Léopoldville	223
33. Pyramide d'âge dans le Witwatersrand	224
34. Évolution de l'indice enfants /femmes à Léopoldville	226
35. Rapport enfants /femmes et migrations féminines à Matadi ..	227
36. Fécondité par âge à Stockholm et au Copperbelt	231
37. Répartition des familles selon le nombre d'enfants	236
38. Nombre d'enfants selon le type de mariage à Élisabethville..	237
39. Secteurs d'activité dans les villes congolaises	244
40. Salaire minimum à Léopoldville, Élisabethville, Albertville..	261
41. Rémunérations comparées des métallurgistes belges et con-	
golais	265
42. Habitations RECOMACO à Coquilhatville	297
43. Densité de population à la Cité de Léo-Est	311
44. Répartition des densités à Douala (New-Bell)	312
45. Densité d'occupation des parcelles à Usumbura (Belge) ..	314
46. Activités indépendantes à Léopoldville	337
47. Pyramide d'âge en milieu rural (Gabon)	353
48. Évolution du rapport enfants /femmes en milieu urbain et en	
milieu rural coutumier (Territoire de Matadi)	354
49. Tswa et Nkundo dans le secteur d'Ingende	356
50. Les maisons en brique à Matadi	359
51. Le camp B. C. R. à Lubumbashi	361
52. Construction d'une case en clayonnage à Yande ..	362
53. Maison en briques séchées à Matadi	366
54. Maison économique à Gombeville	368
55. Maison d'avant à Coquilhatville	370
56. Une habitation typique à Élisabethville	371
57. Maisons à étage construites par l'O. C. A. à Léopoldville ..	377
58. Une rue de Douala	378
59. Un coin de la cité africaine à Matadi	384
60. Un quartier résidentiel à Coquilhatville	392
61. La cité africaine de Bokava aménagée par l'O. C. A.	398
62. Événements et boutiques à Douala	406
63. Magasins construits par l'O. C. A. à Léopoldville	336
64. Porte de mosquée à la cathédrale de Bangui	337
65. Le Lycée national de Bamako	337

TABLE DES PHOTOGRAPHIES

	<small>en face de la page</small>
Introduction	
1. Vue partielle du port et des cités de Matadi	72
2. Les quartiers européens de Douala	72
3. Le port de Pointe-Noire	73
4. La ville-basse et la falaise de Luanda	73
5. Kinshasa et le boulevard Albert à Léopoldville	80
6. Le Palais de Justice de Yaoundé	80
7. L'aérodrome de Ndolo à Léopoldville	81
8. Magasins grecs et portugais à Kolwezi	81
9. Barge d'émigrants sur la Lukenie	184
10. Une halte sur la ligne Stanleyville-Ponthierville	184
11. Taxis-bus devant la cathédrale de Yaoundé	185
12. Rwanda prenant l'avion à destination du Katanga	185
13. La mine de cuivre de Ruwe	192
14. Usines de la Lubumbashi à Élisabethville	192
15. Travailleur qualifié dans un atelier de mécanique	193
16. L'atelier d'un tailleur congolais à Kikwit	193
17. Un <i>compound</i> en Rhodésie	288
18. Le camp B. C. K. à Luluabourg	288
19. Construction d'une case en clayonnage à Yaoundé	289
20. Maison en briques sèches à Matadi	289
21. Maison économique à Coquilhatville	296
22. Maison d'évolué à Coquilhatville	296
23. Une habitation typique à Élisabethville	297
24. Maisons à étage construites par l'O. C. A. à Léopoldville ..	297
25. Une rue de Douala	328
26. Un coin de la cité africaine à Matadi	328
27. Un quartier récent à Coquilhatville	329
28. La cité africaine de Bukavu aménagée par l'O. C. A.	329
29. Éventaires et boutiques à Douala	336
30. Magasins construits par l'O. C. A. à Léopoldville	336
31. Sortie de messe à la cathédrale de Bangui	337
32. Le Lycée national de Luanda	337

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
A. Perspectives de recherche	5
B. Sources de documentation	9
C. Méthodes d'enquête	13
1 ^{re} Partie : LE FAIT URBAIN	
Ch. I. <i>Les villes centrafricaines</i>	19
1. Un problème de définition	19
2. La série urbaine d'Afrique centrale	29
Ch. II. <i>La localisation des villes</i>	45
1. Situation des villes centrafricaines	45
2. Les sites urbains	50
Ch. III. <i>Les fonctions urbaines</i>	60
1. Fonctions économiques de base	60
2. Fonctions sociales	74
3. Un complexe de fonctions : la métropole	80
Ch. IV. <i>La croissance urbaine</i>	85
1. Le rythme de croissance	86
2. Les facteurs de croissance	99
Ch. V. <i>La structure des villes centrafricaines</i>	109
1. Les structures urbaines	110
2. Les problèmes de ségrégation	120
3. L'urbanisme et l'humain	125
2 ^e Partie : LA POPULATION URBAINE	
Ch. I. <i>Origines de la population</i>	131
1. L'hinterland humain des villes	132
2. Le chemin de la ville	141
3. Le phénomène migratoire	150

Ch. II. <i>Causes des migrations</i>	155
1. Les facteurs répulsifs en milieu coutumier	156
2. Les吸引 de la ville	166
Ch. III. <i>Caractères des migrations</i>	174
1. Les types de migration	174
2. Les modes de migration	179
3. Migration et urbanisation	188
Ch. IV. <i>Démographie urbaine</i>	199
1. Le rapport numérique des sexes	200
2. L'état-civil des citadins	207
3. La structure des âges	216
4. L'enfant et la famille	223

3^e Partie : LE MILIEU URBAIN

Ch. I. <i>Le monde du travail</i>	241
1. Le marché du travail	242
2. La qualification professionnelle	251
3. Le problème des salaires	258
4. Chômage et non-emploi	268
5. Les travailleurs indépendants	272
Ch. II. <i>L'habitat urbain (1)</i>	277
1. L'habitat européen	277
2. Les camps de travailleurs	279
3. Les cités africaines	282
4. Aide financière à la construction	287
5. Aide technique à la construction	291
Ch. III. <i>L'habitat urbain (2)</i>	299
1. Lotissements et « locations »	299
2. L'Office des Cités africaines	302
3. Problèmes en suspens	310
Ch. IV. <i>Les équipements urbains</i>	323
1. Aménagement du sol, infrastructures et services publics	323
2. Commerce et artisanat	333
3. Équipement social	340
Conclusions	351
A. Dépérissement rural	351

LE PHÉNOMÈNE URBAIN EN AFRIQUE CENTRALE	407
<i>B.</i> Renaissance rurale	358
<i>C.</i> Villes et campagnes	364
Bibliographie	371
<i>A.</i> Ouvrages généraux	372
<i>B.</i> Études régionales	378
1. Afrique française	378
2. Afrique belge	380
3. Afrique portugaise	388
4. Afrique britannique	389
5. Autres territoires africains	393
Index géographique	395
Liste des tableaux statistiques	399
Table des figures	400
Table des photographies hors-texte	402
Table des matières	403