

Harbel, Yekepa, Kakata, Buchanan et les autres...

Histoire sociale, vie politique et urbanisation au Libéria

LA géographie, c'est l'étude d'une société à partir de sa transcription spatiale : ses rapports de production, son imaginaire, son intégration dans la nature, sa dynamique sociale peuvent se lire aisément dans l'analyse d'un territoire. Des rapports conflictuels entre groupes sociaux, moteur de l'Histoire (c'est là l'acquis le plus irréversible du marxisme), les systèmes urbains — aussi bien structuration interne des villes qu'organisation en réseau dans l'espace — sont particulièrement révélateurs : autant qu'une agglomération de population, la ville est *une concentration de pouvoirs* (politique, économique, idéologique...); elle est donc particulièrement sensible aux transformations des rapports de pouvoir. Consciemment ou involontairement, le politique modèle la ville, qui, d'ailleurs, le conditionne à son tour en partie.

De ces rapports entre histoire sociale, volonté politique et système urbain, le Libéria offre un exemple très instructif. Mais c'est là un pays en général peu connu des lecteurs francophones : il convient donc d'en esquisser tout d'abord une présentation (1).

Ce petit pays (111 000 km², 2 800 000 habitants environ) a été fondé en 1822 par une société philanthropique américaine pour réinstaller en Afrique des esclaves libérés aux États-Unis. De cette

(1) Ce que je sais du Libéria, je le dois à mon hôte et guide sur place (en 1974, 1975 et 1978), le professeur Karl-Heinz Hasselmann, alors chef du Département de géographie de l'Université de Monrovia.

On trouvera une excellente synthèse du Libéria contemporain et une bibliographie rudimentaire in Louis Dollot, *Le Libéria*, Paris, Presses universitaires de France, 1981, 128 p. « Que sais-je ? ».

date à la guerre de Sécession, 16 000 d'entre eux franchirent l'Atlantique et s'établirent à Monrovia, puis en d'autres points de la côte, en général aux meilleurs sites maritimes et à l'estuaire des principales rivières, navigables sur de courtes distances. Les pertes dues à l'insalubrité du climat étaient lourdes ; ces colonies (*settlements*) restèrent toujours chétives, malgré le renfort de 6 000 « Congo », esclaves rattrapés en haute mer à bord de navires négriers et conduits au Libéria par la marine américaine (2). La proclamation de l'indépendance en 1847, avec une constitution copiée sur celle des États-Unis, ne traduisait pas une quelconque forme de séparatisme, mais la nécessité d'obtenir la reconnaissance internationale pour pouvoir établir des taxes sur le trafic maritime, principale ressource du budget du « Commonwealth of Liberia ».

Cette indépendance et cette constitution ne concernaient que les « civilisés », chrétiens et anglophones, les « Américano-Libériens », et non les *natives*, autochtones d'une vingtaine d'ethnies différentes, considérés comme des sauvages auxquels il fallait apporter — sans excès de précipitation — les lumières de la civilisation. Les rapports entre les deux communautés furent souvent mauvais (3), parfois violents, avec, dès l'origine, des révoltes et des répressions féroces — la dernière ensanglantant le littoral krou, au Sud-Est, de 1931 à 1936 — et le coup d'État de 1980 peut être interprété comme une revanche des autochtones (en particulier du groupe méridional krou, auquel appartiennent la plupart des nouveaux dirigeants) sur la domination orgueilleuse des Américano-Libériens (4).

Les fondateurs du Libéria, en bons rousseauistes, rêvaient d'une colonisation tout agricole, égalitaire et vertueuse. En fait, si les implantations américano-libériennes connurent au XIX^e siècle une prospérité certaine, elles le durent d'abord au commerce, à leur position au débouché maritime des axes commerciaux qui conduisaient, perpendiculairement à la côte, jusque dans le monde mandingue du bassin du Niger, ensuite à l'établissement de plantations de canne à sucre et surtout de café (« Libéria » et « Robusta ») qui étaient alors parmi les premières du monde (5). Cette aisance était surtout celle d'une bourgeoisie — largement

(2) De même que la marine anglaise amenait les siens à Freetown et la française à Libreville.

(3) Sauf dans l'*hinterland* mitoyen de la Guinée et de la Côte-d'Ivoire, où les habitants appelèrent la protection de Monrovia contre la pénétration française, dans les années 1900-1910, ou furent celle-ci en venant se réfugier au Libéria.

(4) L'habileté politique du président Tubman (1944-1971) avait été de prétendre

unifier le pays en intégrant au groupe dirigeant les aristocraties des chefferies traditionnelles, mais elles seules.

(5) Commerce et plantation ne dédaignant pas d'avoir recours à l'esclavage. Les Américano-Libériens, anciens esclaves, semblent n'avoir pas lu Hegel et donc ignorer la résolution dialectique par le Stoïcien. Ils jugèrent plus simple de devenir maîtres à leur tour...

métisse (6) — qui possédait les plus vastes terres, de belles maisons, des navires au long cours et l'essentiel du pouvoir politique : les fonctions électives, qui reposaient sur une base censitaire, étaient liées à la propriété du sol. En ces temps fastes, la faiblesse des conflits à l'intérieur de ce groupe permettait un fonctionnement normal de la Constitution, avec plusieurs partis qui représentaient des clientèles personnelles et des groupes territoriaux (chacun des cinq « comtés » élisant deux sénateurs), dans un climat de consensus pour la répartition des places.

Spatialement, les implantations américano-libériennes se présentaient comme un archipel étiré tout au long de la côte : une demi-douzaine de centres (principalement Robertsport au Nord-Ouest, Monrovia et Buchanan au Centre, Greenville et Harper au Sud-Est, cf. carte 1), aux fonctions portuaires et commerciales. Les environs de Monrovia comprenaient, dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres, une nébuleuse de bourgades (Brewerville, Careysburg, Bensonville...); les autres enclaves étaient plus restreintes. Les villes offraient toutes le paysage de rues strictement orthogonales — quel que soit le relief (7) — délimitant des lots de 4 acres (1,6 hectare), base de la propriété foncière. Les bourgades étaient distribuées en lots de 10 acres (4 hectares) et donc beaucoup plus dispersées, avec comme seuls points forts de l'espace, les nombreuses églises des diverses dénominations protestantes et le temple maçonnique qui unifiait la classe dirigeante par dessus cette diversité religieuse. Rural ou urbain, l'habitat était le même : une maison-bloc, toujours sur de courts pilotis, à deux et parfois trois niveaux, toit à forte pente percé de mansardes. Le caractère le plus original en est, aujourd'hui, leur couverture totale — murs et toit — en tôle ondulée (repeinte ou rouillée, selon la fortune du propriétaire), d'où une curieuse silhouette pataude, avec les petites pattes des pilotis, le renflement de l'ancienne véranda aujourd'hui intégrée dans le bloc, le rétrécissement de l'étage et la pyramide du toit... Cet habitat traditionnel a parfois été, de nos jours, reconstruit en dur (sans en altérer la forme); il reste absolument dominant dans toutes les localités américano-libériennes (8).

La prospérité ne dura que jusqu'aux années 1870-1880. L'essor des plantations de café du Brésil — issues de plants libériens —

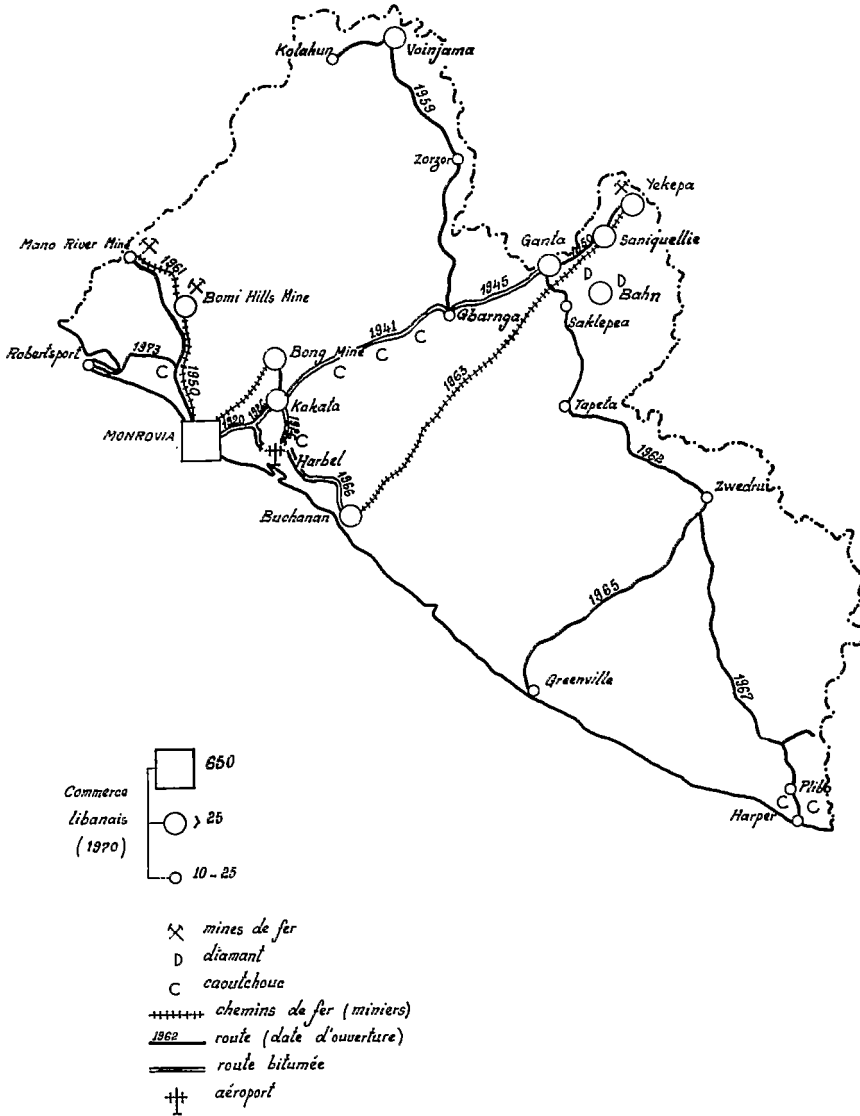
(6) Beaucoup étaient issus des amours ancillaires des jeunes gens des grandes familles du Sud américain. On se devait de leur donner une bonne éducation, éventuellement des capitaux, mais on ne poussait pas la charité jusqu'à les intégrer dans la bonne société : le Libéria était l'exutoire idéal. Cet afflux (limité) de métais s'arrête avec la guerre de Sécession et ceux-ci disparaissent rapidement, par extinction démo-

graphique ou par fusion dans la masse authentiquement noire.

(7) À Robertsport, par exemple, le maillage quadrangulaire escalade de fortes pentes que des diagonales eussent permis de contourner.

(8) Alors que le monde rural « tribal » offre une grande diversité de cases (rondes, carrées, rectangulaires...).

*Le réseau urbain du Libéria:
villes et centres d'activité*



ruina celles du Libéria ; la formation des domaines coloniaux cloisonna le marché des produits tropicaux en autant de « préférences impériales », dont le Libéria était exclu, et bouleversa le commerce intérieur africain ; le développement de la marine à vapeur et en métal, exigeant des capitaux de plus en plus importants, élimina du trafic maritime les armateurs libériens (9). Les revenus de l'élite et de l'État s'effondrèrent.

Les *conséquences politiques* furent immédiates : impossible de maintenir une démocratie de gentlemen dilettantes. L'État devint la seule source de revenus possible et le partage de ceux-ci, l'enjeu d'une rivalité beaucoup plus âpre (10), jusqu'à ce que le jeu s'arrête, avec un parti unique et un système présidentiel autoritaire, chargé de maintenir le consensus par un juste équilibre dans la distribution des prébendes, grandes et petites, licites ou discrètes, dans un système de clientèles familiales désormais figé pour un siècle : six cents familles notables (dont quelques dizaines vraiment importantes, qui monopolisaient les fonctions « honorable », étroitement enchevêtrées par le jeu des alliances matrimoniales et d'un népotisme systématique, vécurent désormais en sangsues sur les faibles — de plus en plus faibles — finances publiques, en redistribuant les miettes aux familles subalternes (les autochtones étant, évidemment, totalement à l'écart) (11).

Les *conséquences spatiales* furent inéluctables : les bourgades dépérirent ; les villes côtières s'étiolèrent ; toute la vie urbaine se concentra là où était l'État, même réduit à un minimum : dans la capitale, désormais seule ville digne de ce nom dans le pays. Sans croissance urbaine massive cependant (2 000 habitants en 1870, 3 000 en 1890, 4 000 en 1910, 8 000 en 1930...), car la population américano-libérienne — toujours très peu nombreuse, on l'a dit (12) — restait accrochée à ses vieux *settlements* pour une raison majeure : le poids politique — et en particulier le droit de vote des citoyens (seule monnaie d'échange contre les faveurs des puissants) — est liée à la propriété foncière ». Jusqu'à la révolution de 1980, il fallait posséder des biens au soleil d'au moins 1 000 dollars pour être élu représentant, 1 200 pour un sénateur, 2 500 pour un président... Les propriétaires de ces terrains (13) s'y cramponnent donc

(9) Tout comme leurs homologues de Sierra Leone ou de l'actuel Ghana.

(10) La crise politique de 1871, qui entraîna la destitution du président Roye (le premier Noir élu), fut en fait le chant du cygne des métis, rapidement éliminés par la suite.

(11) Non que le Libéria ait le monopole de la corruption, mais celle-ci y est si ostensible qu'elle est au-delà du cynisme : naturelle.

(12) 12 000 personnes en 1900, 20 000 en 1950... 50 à 80 000 aujourd'hui (5 % du total). Ces familles, depuis la guerre, se sont largement « ré-américanisées » en envoyant leurs enfants aux États-Unis, où ils se sont souvent mariés. Elles y renvoient aussi leurs économies...

(13) Qu'aucune archive sérieuse ne localise avec précision.

désespérément, en subsistant grâce à l'argent rapatrié par ceux qui sont partis dans la capitale. Les chefs-lieux de comté (Robertsport, Buchanan, Greenville et Harper), qui ont gardé le rang de « municipalités », vivent des salaires distribués par l'État à des pléthores de fonctionnaires (14), dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils ne correspondent guère à des fonctions administratives dignes de ce nom.

Autre conséquence directe des choix politiques : chaque président a favorisé, dans la mesure des moyens disponibles, sa ville natale (Harper pour Tubman, Bensonville — rebaptisée Bentol — pour Tolbert, Robertsport pour Mme Tolbert...). Mais cela n'est pas allé très loin : Bentol n'est pas Yamoussoukro.

Le Libéria, on le sait, a échappé à la colonisation (15). Bonheur ou malheur, ce n'est pas le lieu d'en discuter, mais simplement de constater que le faible État indépendant, aux ressources entièrement consacrées à la survie des Américano-Libériens, n'a absolument pas eu les moyens d'assurer au pays un minimum d'infrastructures. Jusqu'à la seconde guerre mondiale, il n'y avait aucune route (hormis dans les proches environs de Monrovia), aucun port digne de ce nom, aucune industrie... ; les rares écoles et hôpitaux étaient l'œuvre des missions qui rivalisaient (et rivalisent encore âprement) dans la conquête des âmes et de l'espace. L'intérieur n'était que très faiblement encadré par les *superintendants* des trois provinces (dénuées des droits politiques des comtés côtiers) et les garnisons de la *Frontier force*, qui vivaient sur l'habitant.

Le Libéria ne s'est réveillé qu'avec la seconde guerre mondiale, quand les Américains en firent leur tête de pont en Afrique de l'Ouest (16). William Tubman, président de 1944 à sa mort, en 1971, avait compris qu'il fallait à tout prix moderniser le pays, l'ouvrir et l'unifier. Ce furent, sur le plan économique, l'*open door policy*, le total libéralisme pour les capitaux étrangers, facilité par l'adoption du dollar américain comme monnaie nationale (17) ; et,

(14) 300 à Robertsport en 1974, pour 2 500 habitants, autant qu'une préfecture ivoirienne majeure.

(15) De peu dans les années 1925-1930 : la banqueroute financière était totale et un vilain scandale de vente de travailleurs forcés à Fernando Po avait fait envisager une mise en tutelle par la SDN. C'est Firestone qui a sauvé la République, en 1926, en lui consentant un prêt immédiat et des *royalties* sur le caoutchouc, en échange de droits pratiquement régaliens sur un million d'acres (4 000 km²) pour y fonder la plus grande plantation d'hévéas du monde.

(16) Peu d'avions étaient alors capables de franchir l'Atlantique Nord : les vols vers le Vieux monde passaient par les Antilles, le Brésil, le Libéria et le Maroc. En subsiste le rôle de l'aéroport international de Robertsfield (à 60 km de Monrovia), aéroport privé de la Firestone (aujourd'hui géré par la compagnie Pan Am).

(17) Le nouveau régime, depuis 1980, n'a en rien modifié la politique économique (d'autant plus que la crise mondiale l'en rendait bien incapable). Le discours populiste marque surtout une volonté de modifier la distribution des prébendes, non de rompre avec le système.

au plan politique, l'absorption des élites tribales dans la classe dirigeante américano-libérienne (accès au Parti, à la Franc-maçonnerie, bourses d'études pour les enfants des chefs...) ainsi que la réforme administrative de 1963, supprimant les provinces (sujettes) pour en faire quatre comtés à part entière (18), avec une ébauche d'administration générale.

Les premières vraies infrastructures publiques furent créées : les chefs-lieux reçurent quelques services, des collèges, des hôpitaux... La fête nationale, célébrée chaque année dans une ville différente, permit ainsi bien des améliorations. C'est dans les transports que les réalisations furent les plus spectaculaires : un port creusé à Monrovia (1944-1948) et surtout un réseau routier enfin lancé à travers le pays : 45 km de piste carrossable (pour cinq véhicules !) en 1920, 90 km en 1940, 350 en 1949, 1 500 en 1961, 3 500 en 1967, avec la première liaison routière joignant l'extrême Sud du pays, le dernier chef-lieu de comté encore inaccessible, Robertsport, étant relié en 1973 seulement (carte 1).

On assista, en même temps, dans les années 1955-1965, à l'essor massif des mines de fer qui, grâce à des gisements aux teneurs exceptionnelles, firent du Libéria l'un des principaux exportateurs mondiaux, avec une vingtaine de millions de tonnes (en stagnation du fait de la crise mondiale, depuis les années 1975-1980). Ce furent là des investissements très lourds, car tout était à créer ou à importer, et il fallait fonder de toutes pièces de véritables villes minières offrant la totalité des services urbains. De même, d'autres plantations d'hévéas vinrent s'ajouter à celles de la Firestone, et des compagnies concessionnaires mirent en exploitation les vastes ressources forestières, alors intactes.

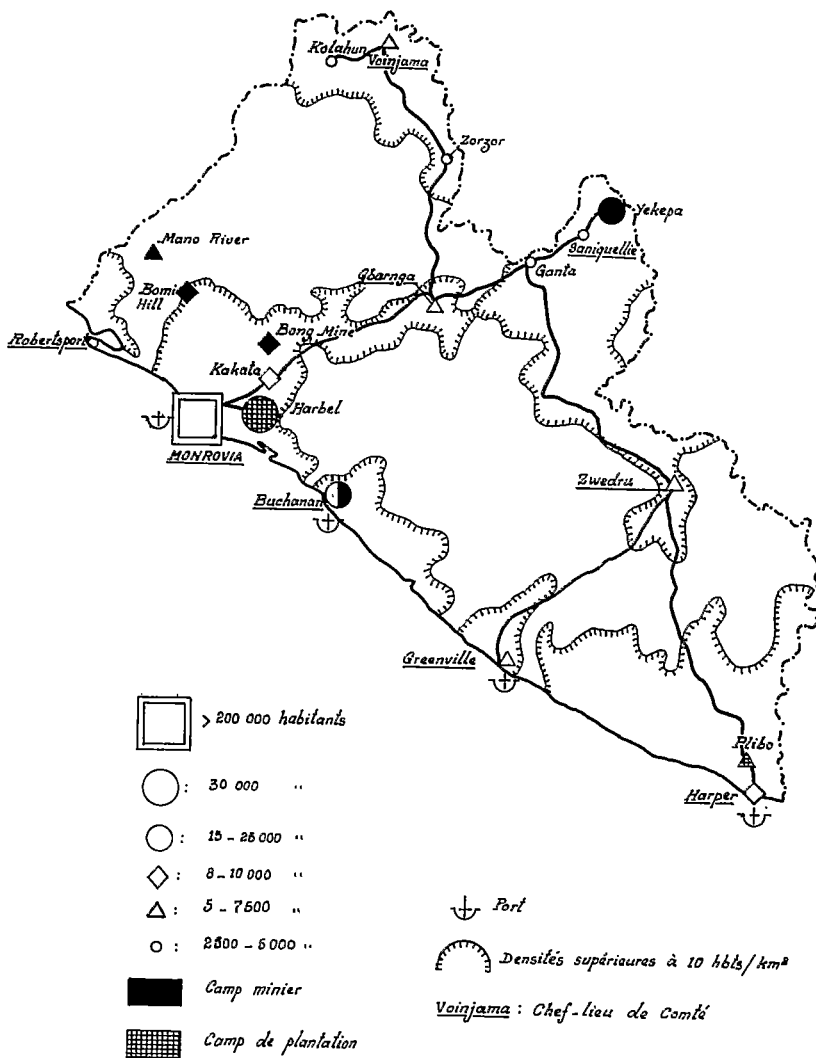
Ce secteur moderne « concessionnaire » (19) et, secondairement, quelques autres spéculations (diamant alluvionnaire, relance du café Robusta, pêche côtière...) dominent totalement l'économie libérienne : fer, caoutchouc, café, bois, diamants et produits de la pêche représentent 95 % des exportations, 80 % du PIB (avec 30 % de la main-d'œuvre), ce qui ne laisse évidemment pas grand-chose pour l'agriculture traditionnelle et un petit peu d'industrie (totalement concentrée à Monrovia).

Le Libéria a donc une armature urbaine très particulière, qui ne forme guère un réseau : la carte des routes en montre bien la

(18) Dont les frontières ne sont que des traits géométriques sur les cartes, recoupant dans le désordre districts, « territoires » (autonomes) et chefferies. Cette incohérence spatiale, cette indifférence aux limites concrètes sont révélatrices d'une administration forte sur les hommes mais faible sur les choses et encore plus sur les lieux.

(19) Auquel l'État participe, mais qui a moins pour fonction économique de dégager des bénéfices que de produire au plus bas coût possible pour les industries consommatrices dans les pays importateurs (États-Unis, RFA, Benelux, Japon...).

Taille et fonction des villes (1975)



faible articulation. Il serait à peine exagéré d'affirmer que Monrovia est la seule véritable ville du pays, la seule agglomération à avoir les fonctions et le paysage, les pratiques sociales et les équipements d'un authentique centre urbain, avec le rythme de croissance correspondant : 18 000 habitants en 1945, 41 000 en 1956, 84 000 au recensement de 1962, 204 000 à celui de 1974, soit 7 % de croissance annuelle, d'où probablement 375 000 habitants aujourd'hui. Mais les graves défaillances de ses infrastructures (en particulier dans les quartiers périphériques) signalent la faiblesse des moyens des pouvoirs publics (ou leur détournement vers d'autres usages). De même, la présence, au cœur du Central Business District (la ville du XIX^e siècle, aux rues soigneusement orthogonales), de parcelles occupées par de vieilles maisons américano-libériennes complètement délabrées, mitoyennes de buildings flamboyant neufs, ou par de véritables terrains vagues, rappellent l'immobilisme foncier que crée ce système politique qui a lié la citoyenneté à la possession du sol cadastré (20).

Les autres agglomérations importantes (cf. carte 2) sont des productions de l'économie concessionnaire, c'est-à-dire des « camps » et non des villes stricto sensu : Harbel (30 à 32 000 habitants) (21) est le centre de la plantation Firestone, avec bureaux, usines, ateliers, port fluvial (22), aéroport — c'est Robertsfield — et de vastes cités ouvrières, toutes bâties de briques, aux rues droites, soigneusement entretenues, aux maisons petites mais bien aménagées (eau, électricité, tout-à-l'égout...). L'hôpital Firestone, les écoles Firestone (23) et — pourrait-on ajouter — les missions Firestone procurent aux travailleurs et à leur famille tous les services dont ils ont besoin. Yekepa (17 000 habitants) est le camp de la plus puissante des compagnies minières, la LAMCO (24), qui exploite sur les flancs du mont Nimba une excavation titanesque qui creuse la montagne comme une dent cariée. Dans la vallée s'étirent les camps successifs, dont la qualité croît avec le rang hiérarchique des habitants et avec l'altitude, des baraquements modestes (mais cor-

(20) La Constitution interdit la propriété foncière aux étrangers (et seuls les Noirs peuvent être citoyens). Seul l'État pourrait donc racheter le sol urbain, mais il n'en a pas les moyens (la plupart des bâtiments publics sont d'ailleurs loués. A qui ? Évidemment aux *big men* qui détiennent capitaux et leviers de commande de l'État).

(21) Les chiffres du recensement de 1974 sont très peu précis, faute de limites territoriales bien définies. J'utilise ici les données corrigées par K.-H. Hasselmann à partir de ses études de terrain (informations orales).

(22) A la tête de navigation de la Far-

mington, navigation aujourd'hui abandonnée.

(23) Que la compagnie n'a créées que sur l'insistance des autorités : il n'est pas indispensable de savoir lire pour saigner l'hévéa.

(24) Liberian-American Minerals Joint Venture, consortium où se retrouvent une cascade de sociétés américaines (dont Bethlehem Steel : 25 % du capital), canadiennes et suédoises, avec une participation de 37,5 % de l'État libérien. Ce serait, avec 450 millions de dollars, le plus gros investissement privé d'Afrique noire.

rects) de « Camp IV » aux belles villas noyées sous les fleurs des trois cents cadres expatriés, dotés d'un centre commercial-culturel-sportif parfaitement équipé : on voit rarement une aussi parfaite transcription spatiale des inégalités sociales. Même chose pour les autres mines : Bong Mine, Bomi Hills (25), Mano River, qui regroupent chacune 7 à 8 000 personnes. Bong Town, par exemple, offrait, en 1974, à ses 2 730 travailleurs 340 villas pour cadres (eau et électricité gratuites, sauf pour les climatiseurs), 170 logements de travailleurs célibataires et 610 pour familles, les 60 % restant du personnel se débrouillant dans les villages avoisinants, où les commerçants libanais assurent leur ravitaillement, la compagnie ne leur fournissant que le riz (au prix de Monrovia) et les soins médicaux gratuits.

S'agit-il bien là de « villes » ? La définition de la ville implique, outre les concentrations d'une certaine masse de peuplement et une diversité d'activités (non agricoles), des rapports de complémentarité avec l'espace environnant (rapports inégalitaires, au profit de la ville, qui forment le réseau du pouvoir de la ville sur l'espace). Ces camps regroupent des populations nombreuses, déracinées, de condition salariale (peu importe qu'ils s'occupent d'arbres ou de mines), avec une qualité du logement et des équipements que bien des cités d'Afrique peuvent leur envier. Ce ne sont pourtant pas des villes : elles n'ont pas de rapports — ou bien peu (26) — avec ce qui les entoure. Elles n'animent pas les campagnes et les campagnes ne les font pas vivre. Que le camp ferme — par exemple, une fois la mine épuisée — et tout redevient comme avant ; rien dans l'espace n'a changé. Le camp est en fait un *troisième état de l'habitat*, ni rural, ni urbain (27).

Les villes côtières, on l'a dit, ne sont plus guère que les fantômes de leur grande époque. On reviendra plus loin sur le cas, singulier et très révélateur, de Buchanan.

Il existe pourtant quelques petites villes « normales », issues bien banalement de l'activité des campagnes. La plus importante (si l'on ose dire) est Kakata (8 500 habitants), à 50 km au nord-est de Monrovia (28). Elle est née du terminus de la première route intérieure du pays, ouverte en 1920 : elle devint le point de jonction entre l'État central (c'est-à-dire côtier) et l'administration des provinces, où se rencontraient de temps à autre le gouvernement et

(25) Fermée depuis 1977 (gisement épuisé).

(26) Les produits que les travailleurs achètent à la coopérative de la Mine sont revendus à l'extérieur. Les gens de la périphérie peuvent venir se faire soigner (en payant) à l'hôpital du camp...

(27) Ce qui s'applique évidemment au camp de concentration, quand il devient, par sa masse, un phénomène géographique (cf. *L'Archipel du Goulag*).

(28) Étudiée par Paulette Salles dans une thèse de III^e cycle soutenue à l'Université de Toulouse en 1975.

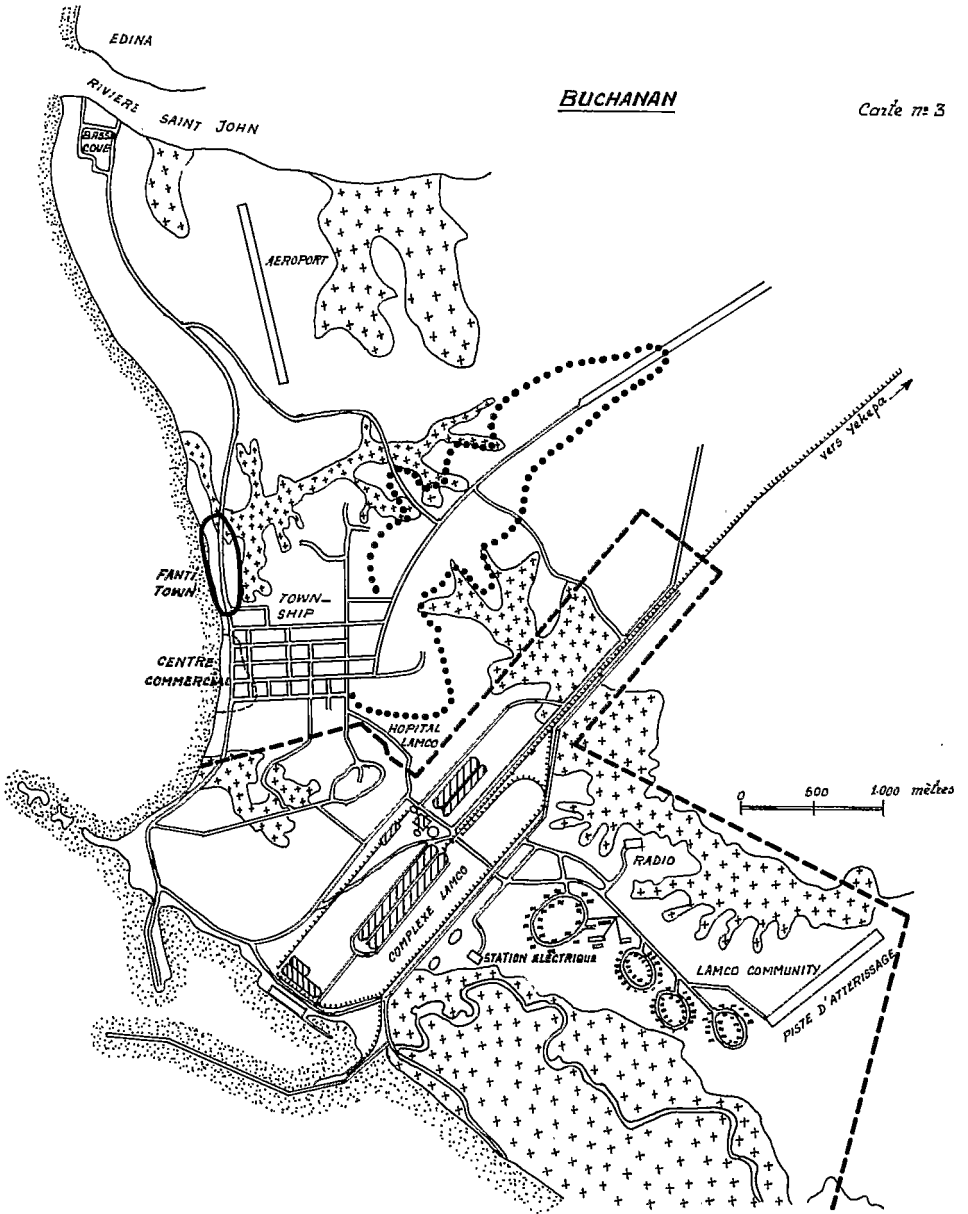
les chefs traditionnels. Dans les années 1940-1950, la région connut le boom du caoutchouc : à l'exemple de la toute proche Firestone, les « *big men* » de Monrovia s'attribuèrent les trois quarts des terres et les plantèrent en hévéa. Les arbres ont vieilli et la main-d'œuvre (mal payée) manque depuis la suppression définitive du travail forcé, en 1965, mais la région produit encore 20 % du caoutchouc du pays (les trois quarts venant de dix domaines importants). La prospérité commerciale attira les Syro-Libanais (dès 1926) et quelques services : première école technique pour indigènes en 1929 (restée l'une des plus importantes du pays, avec 900 élèves aujourd'hui), érection en « Township » en 1930 (29), avec un plan de voirie bien orthogonal, marché couvert en 1949... Kakata est donc devenu un important carrefour routier (4 stations services, 3 gares de taxis...), qui est passé de 4 700 habitants en 1962 à 8 600 en 1974, dont 45 % d'immigrés des comtés intérieurs. La faiblesse des revenus ne permet cependant qu'une vie urbaine bien modeste, où subsistent une importante agriculture d'auto-consommation (riz, manioc), et un habitat d'allure essentiellement rurale dans les quartiers restés à dominante mono-ethnique autour d'un tout petit noyau américano-libérien.







Kakata est l'archétype de ces gros bourgs nés du commerce rural, qui s'échelonnent le long de la frontière guinéenne, séparés de la côte par un *no man's land* très peu peuplé : Kolahun, Voinjama, Zorzor, Gbarnga, Ganta, Saniquellie ont tous de 3 000 à 6 000 habitants et fonctionnent de la même manière : des services sanitaires et scolaires créés par les diverses missions, une activité commerciale animée par les Libanais pour le demi-gros, les Mandingues (très souvent guinéens, francophones et mangeurs de pain) pour le détail. La proximité des frontières et quelques positions de carrefour favorisent parfois une activité un peu supérieure, ainsi que les exploitations — largement artisanales — de diamants autour de Saklepea et Bahn. Mais, ce qui caractérise cette guirlande de bourgs est l'absence de hiérarchisation. D'une part, l'administration est, dans les chefs-lieux, trop récente et trop ténue pour avoir, comme dans les vieux territoires coloniaux, créé de fortes polarisations spatiales. D'autre part, aucun n'a pu s'imposer aux autres comme centre commercial : on n'est jamais à plus de 24 heures de route de Monrovia, unique centre de distribution en gros, où s'élaborent les prix ; que l'une de ces villes essaie d'augmenter ses prix (et ses marges bénéficiaires, rognées par les coûts de transport), et toute la clientèle filera vers une ville concurrente, guère éloignée : aucune ne peut donc s'élever au-dessus de la desserte locale, ce dont témoigne éloquentement la répartition des commerçants liba-

(29) Occupant 12 fonctionnaires en image des structures de l'État libérien en tout, plus 21 policiers et 16 soldats, bonne 1974.

BUCHANAN

Carte n° 3



- | | | | |
|---|-------------------------------|---|------------------------------------|
|  | <i>Bidonvilles</i> |  | <i>Chemin de fer</i> |
|  | <i>Territoire de la Lamco</i> |  | <i>Marécages</i> |
|  | <i>Quartier des pêcheurs</i> |  | <i>Usines et aires de stockage</i> |

nais de la carte 1 : 650 à Monrovia dans les années 1970 (de tous calibres, y compris fort gros, car ceux qui ont réussi en brousse laissent l'affaire à un parent pour venir passer à un stade supérieur dans la capitale), de 10 à 30 dans les bourgades que nous avons citées, y compris à proximité des camps miniers (30).

Le Libéria offre un parfait exemple de *macro-céphalie* : une tête unique, au développement démesuré, dominant sans relais intermédiaires une poussière de petits centres locaux d'une égale insignifiance.

Si l'armature urbaine d'un pays est donc bien la projection spatiale de son système de pouvoirs, on retrouve aussi son organisation sociale dans la structure urbaine des villes importantes. Buchanan nous servira d'illustration.

L'estuaire de la rivière Saint-John a attiré la colonisation américano-libérienne dès 1832. Édina (rive droite) et Bassa Cove (rive gauche) formèrent longtemps un pôle économique et politique important, souvent opposé à Monrovia, aujourd'hui réduit à quelques maisons d'un abandon nostalgique. Grand Bassa, rebaptisé ultérieurement Buchanan (du nom de l'un des premiers gouverneurs du territoire, de 1838 à 1841), se développa ensuite à quelques kilomètres plus au sud : protégée de la houle du Sud-Ouest par une pointe rocheuse, sa rade était bien meilleure que l'estuaire encombré de sables et de mangroves. Principal centre du commerce de l'huile de palme dans les années 1850, la ville se développa perpendiculairement à la plage, sur un kilomètre d'est en ouest, moitié moins du nord au sud, avec une demi-douzaine de rues dans chaque sens, qui entourent aujourd'hui bien plus de terrains vagues que de parcelles habitées. La seule partie active est, au nord-est, Fanti Town, le quartier des pêcheurs ghanéens (carte 3).

Sa longue décadence a été banale. Mais la ville fut réveillée, en 1960, par son choix comme port d'exportation du minerai de fer extrait à Yekepa par la LAMCO : une voie ferrée de 270 km les relie depuis 1963 (sans aucune gare intermédiaire), qui transporte annuellement dix millions de tonnes de minerai (et quelques milliers de tonnes de bois). La LAMCO les traite à Buchanan dans son énorme complexe de « pelletisation » (réduction en billettes homogènes concentrées) avant de les charger, par tapis roulants d'une capacité de 6 000 tonnes à l'heure, sur les navires minéraliers. Port, usine et stockages emploient 1 700 salariés (31). La créa-

(30) Information recueillie in Stephan Von Gnielinsky, *Liberia in maps*, Londres, University of London Press, 1972, 111 p. (carte 45).

(31) Contre 2 700 à la mine. La LAMCO est le second employeur du pays (derrière la Firestone : 16 000).

tion de ce vaste complexe a fait plus que doubler la population : 11 000 habitants en 1962, 25 000 en 1974.

La compagnie loge ses 250 cadres au sud-est, dans de jolies cités organisées en « boucles » (pourvues, comme il se doit, de toutes les commodités), séparées de la ville par toute la largeur de l'implantation industrielle. Pour ses ouvriers, elle s'apprêtait à édifier, comme ailleurs, les camps nécessaires. Or, le gouvernement libérien mit son veto. La compagnie s'inclina sans excès de scrupules de conscience : une cité ouvrière est une charge nécessaire (pour fixer la main-d'œuvre), non un bénéfice. L'État avait prétexté une politique d'urbanisme et la nécessité de « fusionner les différentes composantes de la nation ». L'objectif réel est transparent : obliger les ouvriers à louer leurs logements aux autochtones, c'est-à-dire aux Américano-Libériens. Or ceux-ci n'ont jamais eu les capitaux pour investir dans l'immobilier...

Ainsi s'explique l'éclatement total de la ville (32). Le vieux cœur, en fait, est mort, malgré ses rues goudronnées. On y a aménagé, dans les années 1970, une voie triomphale à double chaussée (« Tubman avenue », évidemment) ; elle est bordée de... deux maisons ! La plus grande partie des parcelles sont en friche, malgré quelques bâtiments officiels récents (Superintendance, hôpital, collège...). La vieille zone commerciale, en bord de mer, est abandonnée (d'autant plus que l'érosion littorale menace) ; quelques garages y ont « squattérisé » les hangars des anciennes factoreries. Les seuls points actifs sont, au nord, le marché, qui déborde de ses bâtiments couverts et étale ses baraquements, et, à l'angle sud-ouest, le point de contact entre la cité et le monde de la LAMCO : une banque, deux hôtels, une demi-douzaine de boîtes de nuit et quelques boutiques de ce qu'on appelle « art africain » quand on est un ingénieur texan, accueillent les cadres expatriés qui veulent s'encaïller quelque peu en pénétrant l'Afrique profonde et mystérieuse.

Et les ouvriers ? Nul ne voulant ni ne pouvant les loger, ils se sont débrouillés en bâtissant des quartiers spontanés, sans aucun équipement, aux baraques en planches plutôt sordides, qui s'étirent en désordre le long de la route de Monrovia, seul espace disponible entre les marais et le domaine de la LAMCO...

Voilà comment, d'une mauvaise intention politique déguisée en bon sentiment, on arrive à faire avorter une ville, la réduisant à un centre mort autour duquel gravitent, chacun dans sa sphère, des quartiers qui se tournent le dos. Il est peu d'échecs urbanistiques aussi spectaculaires ; cette *dis-location* spatiale est bien le reflet de la désarticulation sociale.

(32) On peut l'étudier en détail grâce à une belle carte au 1/10 000^e, dressée, comme celle de Monrovia, par l'Armée de l'air américaine. Information qui aurait dû

paraître dans *Hérodote*, elle est en vente libre, mais indiquée en système métrique qu'utilise l'armée américaine mais qu'ignore la grande majorité des Libériens...