



HAL
open science

Semis des villes et armature urbaine du Cap à l'Ouest

Jean-Hugues Hoarau

► **To cite this version:**

Jean-Hugues Hoarau. Semis des villes et armature urbaine du Cap à l'Ouest. Travaux & documents, 2003, Espaces, sociétés et environnements de l'océan Indien, 20, pp.175–196. hal-02181286

HAL Id: hal-02181286

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02181286>

Submitted on 19 Oct 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Semis des villes et armature urbaine du Cap de l'Ouest

JEAN-HUGUES HOARAU
Doctorant en Géographie

Résumé : La définition des seuils urbains en Afrique du Sud est globalisante, n'accordant que très peu d'attention aux systèmes urbains régionaux et encore moins locaux. Dans un tel contexte toute tentative de hiérarchisation devient particulière, à plus forte raison au Cap de l'Ouest¹ où la dimension des villes petites et moyennes prend un tout autre sens². La distribution spatiale des villes et de la population urbaine provinciale à l'échelle infra régionale révèle bien des spécificités. À tel point que les zones les plus urbanisées ne sont pas forcément les plus peuplées et inversement. Comment se présente dès lors l'armature urbaine provinciale ? La présence d'une métropole macrocéphale ne dénature-t-elle pas tout essai de hiérarchisation ? Comment les autres niveaux de cette armature se démarquent-ils de la toute puissance capétonienne ?

Mots-clés : Urbanisation, armature urbaine, hiérarchie urbaine, *magisterial district*, semis, densité, système de villes.

INTRODUCTION

Le Cap de l'Ouest (fig. 1), province la plus méridionale d'Afrique du Sud, abrite 10 % de la population nationale. Son niveau d'urbanisation est élevé par rapport aux autres provinces ; neuf habitants sur dix résident dans un espace urbain en 1996, dans les provinces voisines la proportion est de quatre sur dix au Cap de l'Est, sept sur dix au Cap du Nord et cinq sur dix pour l'ensemble du pays. L'urbanisation tantôt galopante, tantôt stagnante depuis 1904 a été régulée par un catalyseur spécifique : l'apartheid et son abolition.

1 La province du Cap de l'Ouest se présente comme l'une des plus urbanisées et moins peuplées du pays.

2 Les seuils utilisés par la Fondation Urbaine (1994) sont état de trois principaux niveaux de hiérarchisation établis selon une base démographique : les « villes » de moins de 50 000 habitants ; les « villes secondaires » compris entre 50 000 et 500 000 habitants et la strate supérieure, les « métropoles » qui correspondent à tous les centres de plus de 500 000 habitants. Ce découpage généralisant succède aux travaux de Van der Merwe (1992) ou Hardoy (1986) dont les apports concernant les strates inférieures se sont le plus souvent limités à une échelle nationale. Davies (1972) a également œuvré dans ce sens avec une précision plus acérée sans pour autant proposer une application exclusivement régionale.

Abstraction faite de l'Aire Métropolitaine du Cap (AMC), la population provinciale est répartie dans 143 centres qui agglomèrent 1 086 777 habitants en 1996. À l'orée du XXI^e siècle le nombre d'établissements humains n'a guère évolué mais la population totale par district a ostensiblement augmenté soulignant le « gonflement » des agglomérations. Bien que les centres de moins de 2 000 habitants représentent près de 43 % des villes de la province, ils regroupent seulement 4 % de la population urbaine en 1996. Cette situation donne une idée du gréganisme des villes à l'échelon de la province. Mais là n'est pas l'unique propos de cet article, et quand bien même, il conviendrait d'étudier de quelle façon ces entités urbaines se répartissent sur le territoire provincial, examen mené en préambule à l'analyse succincte de l'armature urbaine.

L'armature urbaine provinciale a été définie selon les données du recensement de 1996³ effectué par la SSA⁴ à partir de la hiérarchisation d'unités administratives locales – les TLC⁵ – à dominante urbaine en majorité⁶. Si la notion d'agglomération urbaine de l'INSEE⁷ a relativement pu servir de base⁸, les spécificités de l'urbanisation sud-africaines sont telles que l'analyse empirique implique la définition établie par la SSA pour la distinction des espaces urbains (*urban areas*) et ruraux (*rural areas*), nous rapprochant de la définition de l'agglomération morphologique *stricto sensu*. Compte tenu du caractère aléatoire de la contiguïté du bâti dans ce contexte d'héritage des lois ségrégationnistes, des critères plus fonctionnels que spatiaux ont été pris en compte pour proposer un essai de hiérarchisation des villes du Cap de l'Ouest, caractérisant l'armature urbaine provinciale et ses particularités au sein du territoire national.

3 Base de données chiffrées la plus récente provenant du dernier recensement national.

4 Statistics South Africa, ex Central Statistical Services (CSS) depuis 1998-1999, dont le siège central se trouve à Pretoria.

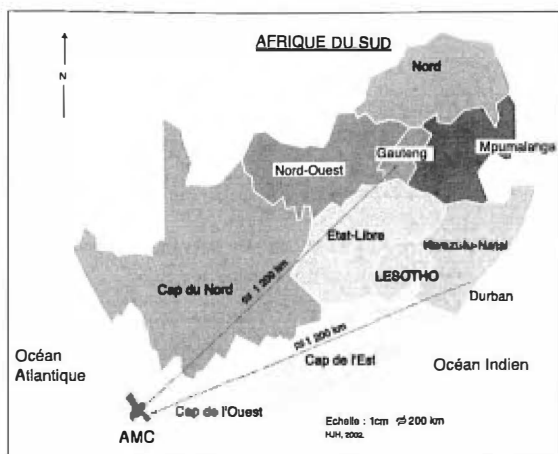
5 Transitional Local Council, unité administrative de transition qui a été remplacée dès novembre 2001, à l'issue de la nouvelle démarcation des frontières, par de nouvelles municipalités qui en ont la tutelle.

6 Sur les 70 TLC six centres ont une faible proportion de population rurale (non-urban) : l'Aire Métropolitaine du Cap – AMC (1,15 %), Plettenberg Bay (6,87 %), Mossel Bay (1,48 %), Malmesbury (6,55 %), la West Coast Peninsula (4,51 %) et Stellenbosch (1,15 %). Genadendal et Zoar abritent une population essentiellement rurale, mais atteignent le seuil des 2 000 habitants. Ce biais pris en considération, nous tiendrons compte de leur présence dans l'analyse de l'armature urbaine. Au total, 1,24 % de la population des 70 TLC du Cap de l'Ouest est rurale.

7 Ensemble des constructions qui appartiennent à une même commune et distantes les unes des autres de moins de 200 mètres et comprenant au moins 50 habitants.

8 Les héritages des lois de ségrégation, de distinction et séparation de l'habitat, surtout noir et blanc, sont une entrave à l'émergence d'unités urbaines spatialement cohérentes, à la conception d'agglomération morphologique.

Figure 1 : Le Cap de l'Ouest en situation



NOMBRE ET RÉPARTITION RÉGIONALE DES VILLES DU CAP DE L'OUEST

Le nombre de villes rapporté à la population provinciale tend à révéler le caractère géométrique de la distribution des villes. Les *magisterial districts*⁹ les plus peuplés rassemblent le plus de villes : Knysna avec 14 villes pour 9,79 % de la population provinciale, suivi de Malmesbury avec 6,99 % des habitants de la province dans 10 villes et troisième *ex æquo* Caledon et Hermanus avec 11 agglomérations pour 7,69 % de la population provinciale. Mais dans le détail le constat est loin d'être aussi simpliste. Le rapport du nombre de villes par *magisterial districts* à la population urbaine souligne, d'une part, le processus d'adéquation, d'autre part, le mécanisme de dispersion entre la population et les localités urbaines pour faire ressortir les spécificités régionales.

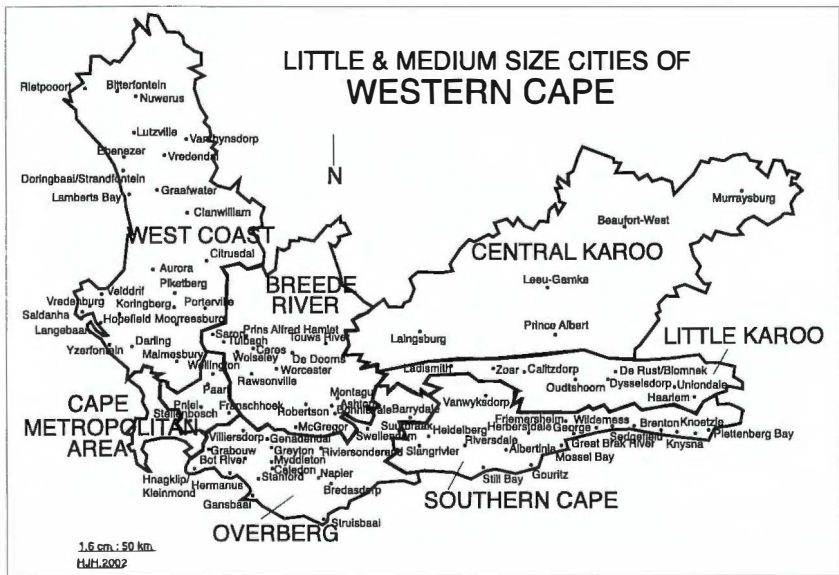
À l'instar de la population urbaine, les villes sont très concentrées dans un petit nombre de districts (fig. 2) et de *magisterial districts*. Plus de la moitié des villes de la province est rassemblée dans deux districts, la West Coast et l'Overberg, et les trois quarts à l'intérieur de trois districts seulement. Un peu plus du tiers des villes se trouve dans six *magisterial districts* : Bredasdorp, Caledon, Hermanus, Knysna, Malmesbury et Piketberg. En outre, des *magisterial districts* relativement petits par leur

9 Unités de base des recensements qui composent aussi le maillage élémentaire du territoire. D'après le recensement de 1996, le Cap de l'Ouest en compte 42.

étendue font jeu égal, voire de l'ombre aux plus grands : le *magisterial district* de Paarl (1 859,2 km²) compte un nombre de villes comparable à celui de George (2 996,9 km²), Oudtshoorn (3 362,1 km²) ou Ceres (4457 km²) ; le *magisterial district* de Stellenbosch abrite deux centres dans un périmètre de 504,5 km² seulement, alors que les régions de Moorreesburg (4 539,9 km²) ou Robertson (10 379,3 km²) sont nettement plus vastes.

Par contre, le classement des *magisterial districts* selon le nombre de leurs agglomérations peut différer de la distribution des effectifs de la population urbaine. Malmesbury rassemble 42,88 % de la population régionale dans une dizaine de villes. Caledon ne concentre pas moins de 38,05 % de la population régionale dans un nombre équivalent d'agglomérations. Mais les *magisterial districts* les plus peuplés ne regroupent pas forcément le plus de villes. Worcester, George ou Paarl rassemblent respectivement 8,49 %, 8,84 % et 10,99 % des villes de leur district, les taux provinciaux parmi les plus élevés qui ne se retranscrivent guère spatialement. Worcester n'abrite que 2,79 % des villes de la province, George et Paarl respectivement 2,09 %.

Figure 2 : Localisation des TLC : palimpseste des villes petites et moyennes



L'échelon du *magisterial district* souligne en quelque sorte le caractère aléatoire de la distribution des villes ; il est aussi bien révélateur du grégairisme de la population que des cas flagrants de dispersion,

particulièrement dans la South Cape et l'Overberg, ces mêmes espaces qui rassemblaient, à l'échelle de la province, le plus de villes et d'habitants. Les régions côtières du Sud-Est de la province ainsi que celles de l'Ouest, dont les alentours de l'Aire Métropolitaine du Cap, apparaissent comme les plus peuplées et concentrent le plus grand nombre de villes. Mais l'analyse indique aussi que dans ces mêmes régions les inégalités spatiales intrinsèques sont les plus flagrantes. Les Winelands apparaissent tout de même comme l'exception en raison de son exigüité. Cette double inégalité de la répartition spatiale du nombre de villes n'est pas sans rappeler le rôle fondamental du milieu naturel, des facteurs historiques et économiques dans l'installation humaine et la mise en place des villes du Cap de l'Ouest. La distribution de la population et la répartition des villes n'expriment que très partiellement le processus d'urbanisation provinciale, cette analyse doit être complétée en examinant l'intensité de cette urbanisation.

LA DENSITÉ DU SEMIS DES VILLES

La répartition des densités urbaines comme simples éléments descriptifs de la présence de la population (Noin, 1998) permet de mettre en lumière les foyers de localisation dans les régions spécifiques de la province, d'apprécier la corrélation entre les densités de population et le processus d'urbanisation du Cap de l'Ouest.

La distribution des densités présente un déséquilibre très prononcé entre les petites valeurs, qui dominent largement la série, et son extrémité supérieure. Avec une moyenne régionale de 8,4¹⁰ habitants au kilomètre carré, la province du Cap de l'Ouest affiche l'une des densités de population les plus faibles du pays. D'après une carte choroplethe les valeurs les plus élevées sont observées *a priori* dans les districts les plus urbanisés, alors que les régions rurales totalisent logiquement les plus faibles valeurs : hormis l'espace métropolitain¹¹, cela concerne les *magisterial districts* de la région de Stellenbosch et Paarl, la zone péninsulaire de la West Coast ou encore la région de George et Knysna au sud-est. Le calcul d'un indice d'urbanisation montre que les *magisterial districts* aux valeurs indiciaires élevées correspondent aux régions de fortes

10 L'Aire Métropolitaine du Cap n'étant pas prise en considération. En tenant compte de sa présence Haldenwang et Boshoff (HSRC, 1998) parlent d'un taux moyen de 26 hab./km² en 1991. En 1996 nous l'estimons seulement à 28,05 hab./km², alors que l'AMC fait montre d'un taux abracadabrant vis-à-vis des autres régions : 1 188,32 hab./km² !

11 Le district de Goodwood affiche 4 720 hab./km² suivi par Wynberg avec 2 869 hab./km². Pareillement les districts du Cap et Kuilsriver ont des densités qui oscillent entre 900 et 1 000 hab./km².

densités. Mais paradoxalement la carte des densités suggère que les zones de moindre peuplement puissent aussi être relativement urbanisées : les *magisterial districts* de Vredendal, Ceres ou Riversdale disposent de modestes ratios, cependant leurs indices d'urbanisation ne sont guères affectés. Ces valeurs relativement fortes supposent la présence de centres régionaux influents qui rassemblent l'essentiel de la population de ces régions.

La densité ne peut à elle seule exprimer l'intensité de l'urbanisation d'un territoire. L'évolution du nombre des agglomérations rapportée à la distance moyenne entre les villes rend compte de la configuration du semis des villes ainsi observé.

D'après une estimation des distances moyennes de 1904 à 1996, dans tous les *magisterial districts* les distances entre les villes se sont réduites au fil des années, exception faite de Laingsburg, Murraysburg, Calitzdorp et Uniondale, des ensembles de la région aride du Karoo. L'extension des limites administratives de ces régions en a augmenté la surface moyenne alors qu'à l'origine le nombre de villes dans ces districts n'était déjà pas très élevé. Dans les trois premiers cas l'augmentation des distances est très minime (respectivement une variation de 0,01 %), tandis qu'Uniondale affiche un taux relativement plus élevé (0,22 %). Les régions de Caledon/Hermanus et de George/Knysna se sont davantage densifiées au cours de la période au vu des taux les plus significatifs de la série : - 1,05 % et - 0,98 %. Ces espaces correspondent aux régions dans lesquelles les densités les plus élevées et le plus grand nombre de villes ont d'ailleurs été observés, du moins dans la partie sud-est de la province.

Cette mesure de la distance entre les agglomérations se présente en quelque sorte comme l'inverse de la densité du semis des villes. Elle varie de 6 km à près de 50 km en 1996 alors qu'au début de la période elle oscillait entre 11 et 60 km en moyenne. Force est de constater qu'à l'échelle de la province entière les distances gagnées entre les villes n'ont pas été conséquentes, en revanche, à l'échelon des districts les résultats sont plus probants mais très variables d'un espace à l'autre. La corrélation entre le nombre de villes par *magisterial districts* et l'évolution des distances sur 92 ans ne semble pas en démentir. Le rapport entre l'espacement moyen et le nombre de villes depuis 1904 est intéressant à plus d'un titre. Les valeurs élevées des coefficients de corrélation ($r = 0,95$) et de détermination ($r^2 = 0,91$) servent tout autant à justifier l'hypothèse de la densification du semis par rapport à la densité initiale du nombre de villes dans le rôle primordial de la croissance urbaine, qu'à montrer l'universalité de ce

processus d'urbanisation à l'échelon régional. Cette notion de distance appliquée comme telle nous renseigne sur l'évolution du système de villes provinciales mais ne nous informe guère sur la configuration du semis en question. Il s'avère nécessaire d'examiner la forme de cette trame pour aboutir à un tableau plus épuré du système de villes du Cap de l'Ouest.

MORPHOLOGIE DE LA TRAME URBAINE

La distribution spatiale des villes de la province comparée à la distribution théorique engendrée par un processus de Poisson selon la méthode du plus proche voisin est un excellent procédé, tant pour définir l'évolution d'un semis de villes que pour évaluer la morphologie d'un même semis à un moment donné. À la distance moyenne théorique précédemment évoquée, nous mesurons la distance observée entre chaque TLC et son plus proche voisin afin d'obtenir la moyenne des distances ainsi observées. La différence entre la distribution observée des distances au plus proche voisin et la répartition estimée des distances par une loi de Poisson est exprimable par le rapport que nous qualifions d'« indice de distribution spatiale ».

Le cas d'un semis de points réguliers qu'il soit triangulaire ou quadrangulaire, est d'emblée à exclure au Cap de l'Ouest en raison du modeste indice de distribution spatiale : 0,43. Cette valeur indiciaire qui se retranscrit inéluctablement au niveau des *magisterial districts*, montre bien la situation respective du semis des villes dans chaque district. Seuls quatre *magisterial districts* ont des valeurs indiciaires situées entre 1 et 0,67, indiquant leur position de relative transition d'une situation de dispersion de leur semis vers le processus de concentration : le couple Montagu/Robertson dans la Breede River, Prince Albert dans le Sentral Karoo, Swellendam dans l'Overberg et Vredendal dans la West Coast. Il aurait été intéressant de comparer l'évolution morphologique de ce semis par le truchement d'éléments de cartographie du début du siècle dernier suffisamment exploitables et dégager ainsi des valeurs précises. Mais le seul examen visuel de ces cartes suggère indéniablement cette tendance à la concentration dans ces régions qui se présentent comme les plus étendues de la province. Les *magisterial districts* qui tombent dans la classe des valeurs indiciaires situées entre 0,33 et 0,67 points d'indice constituent 44 % des effectifs. C'est surtout dans la South Cape et le Klein Karoo au sud-est de la province, où les densités urbaines ne sont pas non plus des moindres (cf. *infra*), mais également dans la West Coast que ces valeurs sont les plus observées avec

respectivement 67 % des *magisterial districts* concernés. Ces phénomènes de concentration sont d'autant plus manifestes dans l'Overberg et les Winelands que 50 % des *magisterial districts* affichent des valeurs indiciaires inférieures à 0,33. À l'inverse, la concentration aléatoire concerne seulement les districts de Tulbagh/Ceres et Uniondale. Le premier ensemble est une vaste région (148,4 km² d'espaces urbains contre 10 340 km² d'espaces ruraux) dont les confins ruraux ne sont pratiquement pas peuplés. Le second est un espace périphérique, une région limitrophe à l'indigente province du Cap de l'Est, une situation qui ne favorise guère l'installation humaine. Dans un cas comme dans l'autre, les frontières de ces *magisterial districts* correspondent à celles de la province au nord et à l'est. Nombreuses d'ailleurs sont les régions de l'arrière-pays qui marquent les limites de la province avec les indices les plus élevés, et ce, quelle que soit la catégorie des classes de valeur.

La trame urbaine du Cap de l'Ouest met en exergue des systèmes de villes bien distincts qui se manifestent par une urbanisation déséquilibrée de la province au profit de la région Sud-Est et Sud-Ouest. Nous observons la relation étroite entre le semis des villes et la densité de population, sans pour autant qu'il ne s'agisse d'un palimpseste parfait. L'Overberg, l'une des régions de la province avec de modestes densités moyennes, bénéficie d'une concentration très importante de sa population, surtout dans les environs de l'Aire Métropolitaine du Cap. Il fait figure de région de transition entre les espaces urbanisées de la *Garden Route*¹² et ceux des régions viticoles et fruitières où l'adéquation fortes densités/semis concentré se vérifie très bien, surtout dans le district des Winelands¹³.

ESSAI DE HIÉRARCHISATION : APPLICATION EMPIRIQUE À LA PROVINCE DU CAP DE L'OUEST

L'échantillon analysé a été fixé à 73 % du nombre total de TLC de la province en 1996, soit un effectif composé de 69 villes petites et moyennes et d'une métropole provinciale. Le seuil de population aux bornes inférieures est de 2 000 habitants ; la base de données statistiques ne couvrant que 10 % du territoire national, elle s'avère d'autant plus incomplète qu'elle ignore les centres en deçà de cette limite. Peu de villes dépassent les

12 Littéralement « Route des Jardins », qui court le long de la côte méridionale vers l'Est de la province.

13 Dans les Winelands les populations les plus importantes sont en effet concentrées dans les villes les moins distancées les unes des autres toujours à cause de ce resserrement des frontières administratives.

100 000 habitants en 1996¹⁴, ce qui pose d'emblée les limites supérieures lorsque l'aire métropolitaine n'est pas considérée. Malgré ces contraintes, la taille des villes a été un des critères de sélection privilégiés dans la mesure où les niveaux et la diversité des activités présentes dans une ville, en l'occurrence les services, varient souvent en fonction de ce paramètre.

La méthode d'analyse utilisée a été appliquée notamment par D. Lefèvre (1986) puis reprise par J. M. Jauze (1994) dans leur étude distinctive sur l'île Maurice et l'île de La Réunion. En tenant compte des spécificités territoriales de la province, nous avons procédé à partir de trois variables caractéristiques des activités urbaines : la fonction tertiaire d'encadrement, les activités économiques et le niveau d'équipement et d'infrastructure du centre examiné. Elles ont respectivement été quantifiées sous la forme d'indices pour chaque TLC. Cette procédure autorisant une approche ponctuelle a permis la création d'un indice synthétique, traduction de l'armature urbaine provinciale. Les valeurs ont été portées sur un graphique semi-logarithmique avec le rang de la population en abscisse et les indices en ordonnée (fig. 3).

Examen indiciaire des fonctions tertiaires d'encadrement

En s'en tenant à la répartition sectorielle de la population active urbaine, les fonctions d'encadrement paraissent comme un excellent indicateur du degré d'urbanisation des centres agglomérés. Nous avons ainsi comptabilisé près d'une quarantaine d'unités de référence autant caractéristiques des pays développés que des territoires en développement semblables à l'Afrique du Sud.

Un centre aggloméré ne peut être véritablement considéré comme urbain ou semi-urbain s'il a un indice inférieur à 20¹⁵ et un seuil numérique en deçà des 2 000 habitants au Cap de l'Ouest¹⁶. Le graphique des fonctions tertiaires d'encadrement fait apparaître un groupe de 14 agglomérations, sans comptabiliser l'Aire Métropolitaine du Cap (AMC) qui indéniablement détient la première place avec un large éventail de fonctions à cause de son statut métropolitain.

Loin derrière l'AMC, un deuxième ensemble de quatre villes se détache clairement. Avec une valeur indiciaire qui varie entre 69 (George)

14 Sauf Paarl avec 105 659 habitants.

15 En deçà de ce seuil s'agit essentiellement de centres dont la population est généralement inférieure à 5 000 habitants.

16 Selon Hardoy (1986) un centre est considéré comme urbain si sa population est supérieure ou égale à 5 000 habitants. Cependant la limite des 2 000 habitants paraît plus adaptée au Cap de l'Ouest d'autant que les TLC considérés sont, rappelons-le, à dominante urbaine.

et 56 (Worcester), ces agglomérations ont une population moyenne de 83 245 habitants. Ces centres sont relativement bien étoffés du fait de la décentralisation de quelques grands services administratifs. Paarl et Stellenbosch restent dans la zone d'influence du Cap, Worcester et surtout George tendent à s'émanciper davantage, notamment en matière d'administrations centrales.

Dans le groupe de villes arrivant juste après, le nuage de points laisse paraître deux sous-ensembles. Dans le premier, se classant par ordre d'importance Knysna (Indice 50), Oudtshoorn, la West Coast Peninsula, Mossel Bay et Hermanus ont un indice respectif de 47. Le deuxième sous-ensemble se compose de cinq agglomérations dont l'indice s'échelonne entre 25 (Ceres et Bredasdorp) et 33 (Plettenberg Bay). La moyenne de population agglomérée double pratiquement d'un ensemble à l'autre, passant de 20 000 habitants dans le deuxième sous-ensemble à près de 40 000 dans le premier, ce qui est révélateur du rôle déterminant de ces espaces au sein de l'armature urbaine, soit en tant que ville moyenne, soit comme petite ville.

La strate intermédiaire se situe entre 20 et 24 points d'indice. Trois villes ont les mêmes valeurs indiciaires (22). Sedgfield à l'indice le plus faible (20). Outre Wellington d'un gabarit supérieur, les deux centres restant font davantage office de petits centres de services. À ce niveau il n'y a pas de corrélation entre le poids démographique et la place dans l'armature urbaine. À cause de la taille de Wellington (35 902 habitants), la moyenne de population agglomérée est de 22 680 habitants, soit près de 3 000 habitants de plus que celle des villes du précédent groupe. Il faut attribuer cela à la proximité de l'aire métropolitaine qui se trouve à moins de 100 km de ces centres¹⁷. Manquant de fonctions tertiaires d'encadrement par rapport à l'AMC, ces villes tablent surtout sur les activités industrielles, le secteur agricole et aussi sur une fonction résidentielle favorisée par l'éloignement des nuisances de la métropole (WESGRO, 1992).

Le reste des agglomérations se partage en deux catégories :

- La première, dont l'indice se situe entre 10 et 19 points, totalise le plus de centres (29), soit 41 % de l'échantillon. Comme précédemment il n'y a plus de liaison manifeste entre le poids des villes et leur place dans l'armature urbaine, la moyenne de population agglomérée est de 5 567 habitants, mais l'amplitude est estimée à 9 542 habitants. Cette catégorie est intéressante, elle révèle le mauvais encadrement de certains centres d'autant qu'ils sont dans

17 Quatre-vingt kilomètres pour Grabouw et 70 km pour Wellington.

une ou deux strates supérieures concernant les deux autres indices (cf. *infra*) : Swellendam et Clanwilliam (respectivement 19) ; Riversdale, Franschoek et Sedgefield (respectivement 17) et De Doorns (14). D'autres n'ont que le strict minimum en matière d'équipement en services publics et administratifs et s'apparentent davantage à des villages ou des bourgs : 14 points d'indice pour Great Brak River, Touws River, Genadendal, Uniondale, Napier, Hangklip-Kleinmond et Langebaan ; 11 points concernant Velddrif, Wolseley, Van Rhynsdorp, Albertinia, Lutzville, Murraysburg, Ashton, Stanford et Calitzdorp et 7 points pour Laingsburg (17). Si des centres comme Caledon ou Vredendal se retrouvent dans cette catégorie, ce n'est pas tant à cause d'une sous représentation du tertiaire administratif que d'un comportement relativement bon du secteur primaire.

Dans l'autre strate l'indice est inférieur à 10 et la population moyenne est de 3 683 habitants. Lambert's Bay, Ladismith, Hopefield, Klawer, Still Bay, Riviersonderend, de Rust/Bloemnek ont un indice distinct de 8. Wilderness, Prince Alfred Hamlet, Botriver et McGregor ont également une faible valeur indiciaire (6). Le reste des agglomérations, entre autres Pniel et Rheenendal affichent moins de 5 points d'indice. Au vu des valeurs observées, l'état de carence en matière d'encadrement administratif est relativement manifeste à bien des égards pour les 16 espaces qui composent ce groupe.

Analyse indiciaire inhérente aux activités économiques

L'indice des activités économiques découle de diverses catégories thématiques dont nous avons extrait des variables en fonction de l'importance qu'ils requièrent dans la vie économique des TLC. Nous avons procédé à l'élaboration d'une grille et d'une nomenclature permettant de les regrouper afin de voir la spécialisation éventuelle de certaines villes. Au total, pas moins de 87 unités de référence ont été considérées. Dans la branche commerce et ses subdivisions par exemple, nous avons fait apparaître aussi bien les commerces de base les plus courants en Afrique du Sud¹⁸ que les enseignes plus rares ou spécialisées, tout du moins caractéristiques d'un certain type de centre¹⁹. Cette

18 Des variantes de commerces alimentaires : petits négociants, débits de boisson ou grandes chaînes de supermarchés du type « Pick'n Pay » ou « Clicks ».

19 À l'instar des bijouteries-joailleries, des pharmacies, des magasins spécialisés dans la vente de matériels agricoles, etc.

démarche a été entreprise d'une façon plus draconienne pour les services marchands en raison de l'étendue de cette branche d'activité. Nous avons également aménagé et modifié une grille de variables utilisée par R. J. Davies (1972) pour l'adapter à notre situation de 1996. La limite inférieure des 2 000 habitants agglomérés et la logique des 20 points d'indice, ont de nouveau été retenues.

L'AMC occupe toujours la première place avec un indice optimum de 100 car toutes les activités économiques recensées sont effectivement présentes dans l'aire métropolitaine, depuis la petite épicerie jusqu'à l'homéopathe ou l'agence de publicité.

Dans le deuxième groupe l'ordre de classement ne diffère pas tellement, les trois premières villes conservent leur position de tête : George (80), Paarl (78), Stellenbosch (76). La quatrième place revient à Knysna (72), Worcester n'arrive maintenant qu'en cinquième position (71) devant deux nouveaux centres, Oudtshoorn (69) et Mossel Bay (68) en raison d'un bon comportement des branches du commerce, des finances et assurances, de l'artisanat, de l'industrie et du bâtiment présentes dans toutes ces villes.

Le troisième groupe compte pas moins de 16 agglomérations. Il est plus homogène que son homologue du précédent indice, suggérant la bonne vitalité économique des centres les plus peuplés. Les valeurs indiciaires sont comprises entre 41 et 65. Nous retrouvons par ordre d'importance Plettenberg Bay (64), Hermanus (60), la West Coast Peninsula (59), Beaufort West et Malmesbury (52), Wellington et Robertson (48), Bredasdorp et Riversdale (46), Ceres (45), Swellendam (43), Vredendal (41) et Grabouw (40). Du fait de la présence de quelques grands centres la moyenne de population agglomérée grimpe à 19 581 habitants, mais la corrélation entre le poids et la place des centres n'est toujours pas de mise : Plettenberg Bay qui ne compte que 15 289 habitants est en première position devant la West Coast Peninsula, TLC le plus peuplé de la classe (46 013 habitants). Mais le classement des villes s'explique avant tout par le jeu de leurs situations géographiques diverses : atouts naturels, attraction de la main-d'œuvre, ouvertures économiques, facilités d'accès qui se répercutent sur la présence des activités économiques.

La classe intermédiaire se départage en deux sous-ensembles. Les valeurs indiciaires s'échelonnent entre 25 et 40 dans le premier groupe : Moorreesburg (40), Caledon et Villiersdorp (36), Piketberg (31), Montagu, Heidelberg et Bonnievale (30), Sedgfield (29), Gansbaai (28),

Franschhoek (26), Wolseley, Porterville et Albertinia avec 25 points d'indice. L'inadéquation entre la taille et la valeur indiciaire est également récurrente dans cette classe. Caledon, l'un des centres les plus peuplés avec 8 981 habitants, occupe la première place *ex aequo* avec Villiersdorp qui ne compte que 4 492 habitants. Les centres semi-urbains étant plus nombreux, la moyenne agglomérée chute à 5 664 habitants.

Les centres compris entre 2 800 et 7 800 habitants ont un indice qui varie de 20 à 24 points. Tulbagh arrive en première place (24) *ex aequo* avec Darling, Clanwilliam et Hangklip-Kleinmond qui sont moins peuplés (respectivement 5 011, 4 517 et 3 841 habitants), suivis entre autres de Ladismith (23) ou Riviersonderend avec l'indice le plus faible (20).

Pour 34 % des TLC la valeur indiciaire n'excède pas 20 points. Il s'agit essentiellement d'espaces à vocation moins urbaine (villages-centres, bourgs ruraux) mais aussi de simples villages ou hameaux. Cette strate se divise en deux groupes : 12 entités dans le premier et 13 centres dans le second. Ces derniers sont économiquement les moins dynamiques de la province. Leur tendance agricole est pour le moins exacerbée. L'absence de corrélation entre le nombre d'habitants et les valeurs indiciaires est plus notable que pour la strate précédente à quelques exceptions près. Stanford, l'un des centres moins peuplés de l'échantillon, affiche avec tout juste 9 points l'indice le plus élevé. Quelques services agricoles, épiceries et supérettes, des commerces de base spécialisés (boucherie, crèmerie), la présence restreinte de quelques agences immobilières pour les services les plus rares, moins d'une dizaine d'industries légères²⁰ constituent l'éventail des activités économiques susceptibles d'être implantées dans ces villes. Même si parfois les autres villages tels Genadendal (7), Murraysburg (5) ou Pniel (2) sont plus peuplés, cet inventaire doit être considéré à la baisse.

Analyse indiciaire d'après les infrastructures et équipements

Près d'une cinquantaine d'unités de référence ont été retenues pour chacune des variables de cet indice. Nous avons gardé le seuil minimum des 20 points d'indice et celui des 2 000 habitants agglomérés comme indicateurs de base : 25 centres réunissent ces deux conditions, soit 20 centres de moins que pour les activités économiques mais 6 de plus que pour les fonctions d'encadrement, signe d'un équipement relativement moyen de la province ; 40 % des TLC ont un indice supérieur au seuil minimum.

20 Selon Richard Koetze du bureau municipal de Stanford, la Birkenhead Micro Brewery, une petite brasserie et une entreprise d'exportation florale sont les principales industries de Stanford. Entretien du 13/02/02.

Comme pour les deux autres indices la première strate est uniquement constituée de la métropole. Par contre, dans la seconde cet indice est révélateur d'inégalités mieux perceptibles entre les centres les plus dynamiques. Les valeurs indiciaires s'y échelonnent entre 50 et 68 points. L'amplitude maximale est de 9 points pour les activités économiques entre George et Worcester. Il passe à 11 points pour les fonctions tertiaires d'encadrement toujours entre ces deux villes. Mais pour le présent indice cette valeur maximale grimpe à 18 points, opposant George (68) en tête de classe à la West Coast Peninsula (50) qui dispose pourtant d'un port à Saldanha. La West Coast Peninsula étant une conurbation spatialement fragmentée, cette fragmentation pose problème car à l'intérieur de cet ensemble des petits centres sont dépourvus d'équipements basiques, tels Paternoster ou St Helena Bay. Occupant en général la troisième place, Paarl arrive en septième position avec 52 points d'indice. Cela s'explique par des lacunes dans les domaines de l'infrastructure hôtelière, des hydrocarbures et de l'assainissement. Si les positions de classement hiérarchique diffèrent dans ce groupe, nous retrouvons néanmoins les mêmes agglomérations, du moins jusqu'au cinquième rang.

Le troisième groupe se subdivise en deux catégories. La première est encore relativement bien équipée malgré un indice qui n'excède guère les 45 points. Y figurent principalement des villes moyennes de second ordre, comme Malmesbury (45) ou Hermanus (45) dont la valeur indiciaire décline par rapport à celle des deux autres indices. Cela semble provenir de la branche des transports moins motrice que les autres variables ; elle montre quelques signes de faiblesse qui résulte notamment de l'obsolescence de l'infrastructure de communication²¹. De même, Plettenberg Bay (43), Wellington (38), Beaufort West (36) ou encore des petites villes dynamiques telles Ceres (36) et Robertson (34) tombent dans cette catégorie.

La seconde se compose d'une dizaine de centres moins bien équipés et tire son originalité d'un indice identique (27) pour 60 % des individus. Il s'agit majoritairement de petites villes comme Grabouw, Bredasdorp, Riversdale ou Swellendam. D'autres agglomérations ont un caractère semi-urbain ou rural, à l'instar de Clanwilliam et Laingsburg. L'inadéquation

21 Au regard de la rapide croissance de la ville, les équipements et infrastructures de communication pourraient très vite devenir obsolètes. À titre d'exemple, la création d'un nouvel aéroport était déjà envisagée dans la seconde moitié des années 90 grâce à des fonds de soutiens privés, l'ancien n'étant plus capable d'assurer l'ensemble de ses fonctions, en l'occurrence l'accueil des passagers des petits vols commerciaux supra régionaux.

entre la valeur indiciaire et le poids de la population est ici plus flagrante que dans la première catégorie de centre.

Le niveau inférieur de cette classe ne rassemble que deux agglomérations semi-urbaines qui gravitent dans la périphérie de villes plus dynamiques. Cette proximité avec l'agglomération centrale les défavorise dans leur équipement tertiaire : Sedgfield (22) par rapport à George ou De Doorns (20) par rapport à Worcester.

Le dernier groupe dont l'indice est inférieur à 20 se partage également en deux ensembles qui représentent environ 64 % des agglomérations de la province. Il comprenant une majorité de bourgs ; de Vredendal à Gansbaai, il s'agit d'espaces dont l'indice s'échelonne entre 15 et 20 points. L'autre groupe rassemble surtout des villages et autres petits centres ruraux (hameaux, *rural settlements*, *mission stations*) aux valeurs indiciaires n'excédant pas 15. Cette classe plus nombreuse est constituée d'une trentaine de centres et l'effectif grimpe à 57 en tenant compte des TLC inférieurs à 2 000 habitants. Ces petites entités, souvent situées à l'intérieur des terres, sont éloignées des pôles urbains dynamiques. L'analyse des activités économiques et des fonctions tertiaires d'encadrement suggérait déjà la position de ces espaces dans les niveaux inférieurs de la hiérarchie. Le présent indice le confirme de nouveau ; des centres tels Villiersdorp (7) ou Napier (4) se retrouvent au bas de la hiérarchie en raison du manque d'équipements et d'infrastructures dans des branches comme les loisirs, les hydrocarbures, l'infrastructure de communication.

L'armature urbaine provinciale

Le regroupement des trois indices en une mesure synthétique donne un profil de l'armature urbaine provinciale qui s'organise autour d'une aire métropolitaine démesurée par rapport au reste des agglomérations ; de sept *chief administrative towns* que nous pourrions qualifier de villes moyennes de premier ordre ; de six *major towns*, soit des villes moyennes de second ordre ; de dix *towns* ou petites villes ; de douze *dense settlements* comparables à des gros bourgs semi-urbains ; de quatorze *dense and small rural settlements* qui correspondent à des bourgs ou bourgs ruraux selon leur localisation et l'effectif aggloméré ; de dix *villages* ou villages-centres et dix autres villages et hameaux qui entrent dans la catégorie des *agri-villages* (WCPDC, 1998).

Tableau 1 : Légende du graphique de hiérarchisation des TLC du Cap de l'Ouest, 1996

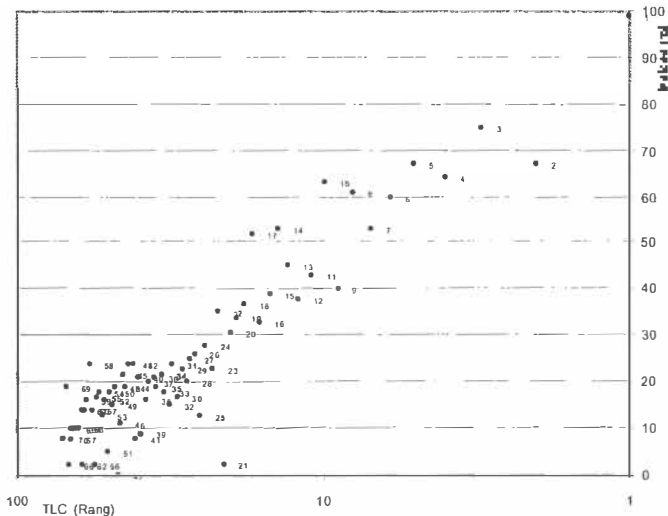
1 : AMC	24 : Caledon	48 : Citrusdal
2 : Paarl	25 : Ashton	49 : Van Rhynsdorp
3 : George	26 : Moorreesburg	50 : Hangklip/Kleinmond
4 : Worcester	27 : Piketberg	51 : Wilderness
5 : Stellenbosch	28 : De Doorns	52 : Klawer
6 : Oudtshoorn	29 : Heidelberg	53 : Calitzdorp
7 : West Coast Peninsula	30 : Great Brak River	54 : Albertinia
8 : Mossel Bay	31 : Franschoek	55 : Still Bay
9 : Wellington	32 : Touws River	56 : Zoar
10 : Knysna	33 : Velddrif	57 : Uniondale
11 : Beaufort West	34 : Bonnievale	58 : Sedgefield
12 : Ceres	35 : Wolseley	59 : Lutzville
13 : Malmesbury	36 : Tulbagh	60 : Riviersonderend
14 : Hermanus	38 : Darling	61 : Langebaan
15 : Robertson	39 : Genadendal	62 : Pniel
16 : Grabouw	40 : Porterville	63 : Prince Alfred Hamlet
17 : Plettenberg Bay	41 : Murraysburg	64 : Botriver
18 : Bredasdorp	42 : Clanwilliam	65 : Napier
19 : Swellendam	43 : Villiersdorp	66 : Stanford
20 : Vredendal	44 : Ladismith	67 : De Rust/Blomnek
21 : Dysseldorp	45 : Gansbaai	68 : Rheenendal
22 : Riversdale	46 : Hopefield	69 : Laingsburg
23 : Montagu	47 : Saron	70 : McGregor

Comparer la métropole aux autres agglomérations peut paraître, à plus d'un titre, décalé mais sa présence ne peut être occultée. Soulignons brièvement qu'à la tête de cette armature et avec plus de trois millions d'habitants, l'AMC dispose d'un pouvoir de commandement indéniable et toute la gamme des services et des activités économiques requise à ce rang de la hiérarchie (CMC, 2001). Elle est emblématique du malaise macrocéphale de la majorité des provinces sud-africaines et écrase de son gigantisme tous les autres centres du Cap de l'Ouest. Elle fait à la fois office de capitale provinciale puisqu'elle régit les autres niveaux de l'armature urbaine, mais aussi de capitale législative à l'échelle nationale avec la présence du Parlement. Cette double casquette lui donne une envergure fonctionnelle sans commune mesure avec le reste des centres qui, d'une façon ou d'une autre, subissent son influence plus ou moins forte selon les distances qui les séparent de ce berceau de peuplement.

Les villes moyennes de premier ordre dont la population est comprise entre 31 000 et 106 000 habitants, composent la deuxième strate de l'armature urbaine, avec un indice de 75 pour George, 67 pour Paarl et Stellenbosch, 64 pour Worcester, 63 pour Knysna, 61 pour Mossel

Bay et 60 pour Oudtshoorn. Ces agglomérations sont réparties le long des côtes (Knysna, Mossel Bay, George), aux alentours de l'AMC (Paarl et Stellenbosch) ou à mi-chemin entre l'intérieur des terres et les côtes (Worcester et Oudtshoorn), autrement dit essentiellement dans les parties méridionales de la province. Ces villes doivent leur position à leur fonction administrative car ce sont toutes des chefs-lieux de district. Les trois premières expliquent leur importance du fait de leur fonction de pôle régional d'équilibre. Paarl et Stellenbosch dans les Winelands, assurent la transition entre les espaces agricoles qui enserment directement le Cap et son aire métropolitaine. George dans la South Cape, administre la région et assume pleinement ce rôle en raison de l'éloignement de la capitale. Des villes comme Mossel Bay ou Knysna doivent leur place au bon comportement de leurs activités économiques induit par la fonction portuaire pour le premier, les activités touristiques dans un cadre pittoresque pour le second. Les deux autres centres justifient leur position par leur poids démographique (entre 54 000 et 77 000 habitants) associé à un niveau d'équipement et d'infrastructure relativement convenable, comprenant des services spécifiques dans le domaine sanitaire ou de l'enseignement, notamment l'enseignement secondaire spécialisé²².

Figure 3 : Hiérarchisation urbaine du Cap de l'Ouest d'après l'indice synthétique, 1996



Source : SSA, *Census 96* ; *Braby's 1996*.

22. Présence de techniciens et technical colleges.

Si le Cap a un indice de 99 au lieu de 100 à cause du manque de certaines fonctions tertiaires d'encadrement (branches d'activités bancaires incomplètes), l'écart de 24 points entre George, la première ville moyenne de la province, est considérable. La position hiérarchique respective mise à part, cette situation résulte *a priori* de l'écart important en ce qui concerne l'indice d'équipement et d'infrastructure (29 points).

Dans les agglomérations suivantes les fonctions tertiaires d'encadrement, les activités économiques, les équipements et infrastructures sont d'un niveau en deçà par rapport aux villes de la seconde classe. Le point commun avec le groupe précédent est leur rôle administratif au sein des districts. À ce titre elles prétendent aussi au rang de ville moyenne. Cette troisième strate de l'armature ne compte que six centres dont la population varie de 15 000 à 46 000 habitants : à l'ouest, la West Coast Peninsula avec 33 points d'indice et 46 013 habitants ; Malmesbury avec 21 804 habitants et 45 points d'indice ; au nord-ouest dans le Central Karoo, Beaufort-West regroupe 28 166 habitants pour une valeur indiciaire de 43 ; à proximité de l'AMC, Wellington agglomère 35 902 habitants avec un indice de 40 points ; au sud, les villes de Hermanus (18 968 habitants) et Plettenberg Bay (15 289 habitants) ont respectivement 53 et 52 points d'indice. Ces villes tablent sur le dynamisme de leurs activités économiques dont l'exploitation des ressources régionales du secteur primaire (produits agricoles, pêche) et la mise à profit de leur situation balnéaire dans la promotion du tourisme. Il s'ensuit un assez bon niveau d'équipement et d'infrastructure comme pour la West Coast Peninsula avec son port et toute l'infrastructure portuaire en aval. En revanche, le tertiaire d'encadrement fait relativement grise mine, à l'exception toujours de la West Coast Peninsula qui tire son épingle du jeu eu égard à son statut de petite conurbation et de Hermanus qui se dote progressivement de services commerciaux, financiers ou dans la branche de l'éducation en raison de l'augmentation croissante de sa population et d'un secteur touristique en pleine effervescence.

Le premier niveau intermédiaire est celui des petites villes dont la structure fonctionnelle se limite à la présence de services, d'activités économiques et d'infrastructures de base nécessaires à leur relative autonomie. Elles peuvent graviter dans la périphérie proche ou éloignée des pôles plus dynamiques des précédentes strates. Mais souvent localisées en milieu rural, elles sont passablement isolées, sauf pour celles qui tombent directement dans la zone d'influence du Cap comme Grabouw. Cette situation explique la concordance entre la taille et les valeurs indiciaires, en particulier pour les villes des rangs inférieurs de la classe. Les valeurs indiciaires ne dépassent pas les 40

points d'indice et ne descendent pas en dessous des 25 points. La moyenne agglomérée est de 12 505 habitants mais les populations s'échelonnent entre 8 000 et 23 000 habitants. Par ordre d'importance cette strate comprend une dizaine de centres tels que Ceres, Robertson, Bredasdorp, Riversdale, Grabouw, Swellendam, Vredendal, Caledon, Moorreesburg et Piketberg. Ils sont également nombreux à être les principaux centres de leur district.

Dans la catégorie intermédiaire suivante douze centres peuvent être qualifiés de gros bourgs ou bourgs semi-urbains. L'indice synthétique varie entre 20 et 25 pour une population agglomérée qui s'échelonne entre 2 800 et 10 000 habitants. Quelques-uns tirent avantage de leur situation de petit chef-lieu de district, c'est le cas de Clanwilliam (24), de Montagu, Heidelberg (respectivement 23) et Tulbagh (21). D'autres jouent sur leur situation d'agglomération de banlieue et/ou sur l'accroissement de leur population liée, d'une part, à l'implantation d'activités économiques en relation avec les secteurs industriels et agricoles, d'autre part, à la diversification du commerce de détail. Il s'agit de De Doorns (7 864 habitants) et Bonnievale (5 619 habitants) dans les environs de Worcester ; Franschhoek (6 209 habitants) à proximité de Stellenbosch ; Darling (5 011 habitants) au nord-ouest de Malmesbury ; Porterville (4 585 habitants) à l'est de la West Coast Peninsula ; Villiersdorp (4 492 habitants) à proximité de l'AMC le long de la N2 ; Gansbaai (4 325 habitants) au sud de Hermanus ; Sedgfield (2 824 habitants) à l'ouest de Knysna. Ces centres ne sont pas très dispersés sur le territoire et se regroupent dans l'aire d'influence proche de l'AMC, à l'exception des deux derniers cas qui tombent sous le joug des villes moyennes de la South Cape.

Quatorze bourgs sont regroupés dans la classe suivante avec un indice qui varie entre 15 (Touws River, Vanrhynsdorp) et 19 (Wolseley, Ladismith, Citrusdal ou Laingsburg). L'analyse indiciaire traduit un encadrement administratif et un niveau d'équipement et d'infrastructure souvent médiocre, ce qui réduit la palette des activités économiques répondant aux nécessités basiques de la population. L'atmosphère bucolique de ces centres est assez, voire très prononcée surtout au niveau des moins peuplés d'entre eux, à l'instar de Laingsburg dans le Sentral Karoo ou Lutzville dans les confins septentrionaux de la West Coast.

La dernière strate de l'armature urbaine se compose d'une vingtaine de centres, soit 29 % des agglomérations de l'échantillon. L'indice synthétique de hiérarchisation ne dépasse pas les 15 points pour une population moyenne de 3 700 habitants. Dans 50 % des cas l'effectif de population est inférieur à

3 000 habitants et la moyenne chute à 2 456 habitants. Cet ensemble peut être divisé en deux autres strates. La première regroupe des villages-centres avec un indice synthétique compris entre 10 et 14. Il s'agit par ordre décroissant de Uniondale, Riviersonderend et Langebaan (respectivement 14), Ashton et Calitzdorp (respectivement 13), Hopefield (11), Prince Alfred Hamlet, Botriver, Napier et Stanford (respectivement 10). Ces petits établissements aspirent à se développer davantage tout en essayant d'assumer une fonction de petit centre de services dans un environnement rural, un objectif pas toujours atteint. Rares sont ceux à être positionnés à proximité de centres plus dynamiques : Langebaan pour la West Coast Peninsula, Stanford pour Hermanus. Dans ce cas ils correspondent souvent à des centres balnéaires, espaces de villégiature qui devraient enregistrer une augmentation de population en raison de leur situation périphérique et voir une opportunité d'évoluer vers le stade de bourgs semi-urbains. Les autres se retrouvent, pour la plupart, esseulés à l'intérieur des terres et piégés par l'immensité du territoire : Napier, par exemple, est avec Bredasdorp l'un des seuls centres de son *magisterial district* ; Uniondale est situé aux confins du Klein Karroo, jouxtant presque le Cap de l'Est.

Le niveau le plus bas de l'armature urbaine comporte encore dix centres dont l'indice synthétique est inférieur à 10. Il s'agit de villages excentrés, voire des hameaux en référence à leur sous-équipement d'autant plus exacerbé que certains centres abritent une population relativement importante : Saron est un petit village de 4 252 résidents, Genadendal rassemble 4 642 habitants, Murraysburg 4 532, Wilderness 3 793 et Zoar 3 170 habitants. Certains ne disposent même pas d'un système de voirie, tout du moins complet, le cas échéant sa vétusté est telle que ces centres donnent l'impression de ne pas être administrés. Les autres centres ont une population comprise entre 2 000 et 2 600 habitants ; soit il s'agit de petits centres ruraux qui regroupent quelques épiceries, une école, un bureau de poste (Pniel avec un indice synthétique de 2, De Rust-Bloemnek 8) ; soit ce sont des centres historiques formés autour d'une église telles les *mission stations* comme Mc Gregor (2)²³. D'autres espaces non compris dans l'échantillon tels Haarlem et Vanwyksdorp dans le Klein Karroo, Suurbraak dans l'Overberg, Aurora et Redelinghuys dans la West Coast sont aussi inclus dans cette dernière strate de l'armature urbaine.

23 Genadendal est également une *mission station*, la plus vieille d'Afrique du Sud.

CONCLUSION

Le simple constat des faits montre que le processus d'urbanisation du Cap de l'Ouest est le résultat d'inégalités spatiales flagrantes qui devraient engendrer des conséquences toutes aussi antinomiques dans les décennies à venir. Toutes proportions gardées, les effets pernicioeux prendront certainement des visages multiples²⁴ à l'instar des difficultés que connaissent déjà les grandes métropoles sud-africaines, en l'occurrence le Cap. Une trame originellement serrée a régionalement favorisé l'apparition de nombreuses villes, notamment dans les régions de Paarl, Worcester, Hermanus, Mossel Bay, George et Knysna. L'accroissement démographique et les phénomènes de migrations dont ces zones ont bénéficié, ont achevé d'accentuer les déséquilibres. Tant est si bien que le semis des villes suggère une dichotomie ostensible entre les côtes généralement plus urbanisées, où le nombre de villes a augmenté considérablement depuis le début du siècle dernier, et l'arrière-pays où, contrairement, leur nombre a stagné : entre autres, les régions de Beaufort West, Ceres, Laingsburg et Uniondale. Au fil des années la réduction des distances inter-urbaines a été très peu notable au niveau des districts, davantage prononcée à l'échelon infra régional où les disparités sont plus criantes. Aussi les établissements humains se sont-ils diffusés de préférence à la périphérie des grands foyers urbains existants, plutôt que d'encadrer de manière régulière le territoire. Cette situation est aujourd'hui à l'origine du clivage entre les régions Nord, Nord-Est et les zones Sud-Est, Sud-Ouest et, dans une certaine mesure, Nord-Ouest où des régions comme Vanrhynsdorp et Vredendal affichent, depuis le début du siècle dernier, un excellent taux de variation du nombre des villes (2,53 %) en s'appuyant sur leur potentiel agricole pour gonfler les populations urbaines des centres les plus influents, mais également étoffer la trame des villes plus petites.

À densités démographiques comparables, dans certaines régions la population urbaine est groupée en très peu de grandes villes, dans d'autres, au contraire, elle est disséminée en un grand nombre de petites villes. L'inégalité spatiale qui en résulte est d'autant plus manifeste qu'elle fait de nouveau ressortir les contrastes spatiaux entre les pourtours densifiés et l'arrière-pays vide. D'après Haldenwang et Boshoff, cette situation perdurera durant les prochaines décennies ; le Cap de l'Ouest ne devrait guère dépasser un ratio moyen de 36 hab./km² d'ici 2026 (HSRC, 1998).

24 Tel le problème incurable du logement social, de la pollution, du mal-être et de la santé, l'insuffisance des services médicaux, la montée de la criminalité, la congestion des transports, etc.

Des sous-systèmes de villes distincts caractérisent donc cette armature urbaine à plusieurs niveaux. Une distribution auréolaire dans le giron de la métropole s'appuie sur une minorité de pôles dynamiques. Des centres atones moins peuplés sont plus diffusément répartis au-delà de ce premier cercle. Plus au sud-est le même schéma se reproduit à une moindre échelle dans la région de George. Ailleurs, les plus grandes villes, en nombre très limité, se démarquent aisément d'autant qu'elles sont piégées par l'immensité du territoire. Pour le reste, une majorité d'agglomérations, si tant est que le terme soit véritablement approprié, a tendance à s'égrainer sur le territoire sans ordre apparent. Elles peinent à trouver une identité dans une configuration urbaine par trop emblématique du malaise macrocéphale de la province. Se localisant ici et là, sans raison d'être manifeste avec leur aspect un peu désuet, leur manque de dynamisme flagrant elles sont presque reléguées au rang de « ville fantôme ».

BIBLIOGRAPHIE

- Cape Metropolitan Council (2001), *City of Cape Town: Economic Trends and Analysis 1980-2000*, Cape Town, Draft Publication, CMC, Economic and Social Development Directorate, 162 p.
- Davies R.J. (1972), *The Urban Geography of South Africa*, University of Natal Durban, Institute for Social Research, 284 p.
- Human Sciences Research Council (1998), *Services Needs and Provision in the Western Cape*, Pretoria, HSRC Publishers, 136 p.
- Jauze J. M. (1997), *Dynamiques urbaines au sein d'une économie sucrière : la région Est-Nord-Est de La Réunion*, Paris, L'Harmattan, 398 p.
- Lefèvre D. (1986), *Organisation de l'espace à Maurice et à La Réunion. Étude de géographie comparée*, Thèse de doctorat d'Etat, Université de Nice, Vol. I, II, III, 3, 839 p.
- Noin D. (1998), *Géographie de la population*, 5^e éd., Paris, Armand Colin, 280 p.
- Urban Foundation (1994), *Outside the Metropolis: the Future of South Africa's Secondary Cities*, Johannesburg, UF, Research Report 9, 107 p.
- Western Cape Provincial Development Council (1998), *Shaping the Cape Towards a Consensus-based Provincial Growth and Development Strategy: A Development Review*, Cape Town, WCPDC Publishers, 168 p.
- Wesgro (1992), *South Africa's Leading Edge? A Guide to the Western Cape Economy*, Cape Town, WESGRO, 134 p.