



**HAL**  
open science

## Villes et régions au Soudan ou les difficultés de l'intégration nationale

Marc Lavergne

► **To cite this version:**

Marc Lavergne. Villes et régions au Soudan ou les difficultés de l'intégration nationale. Les cahiers d'URBAMA, 1988, 1, pp.25-44. halshs-00602579

**HAL Id: halshs-00602579**

**<https://shs.hal.science/halshs-00602579>**

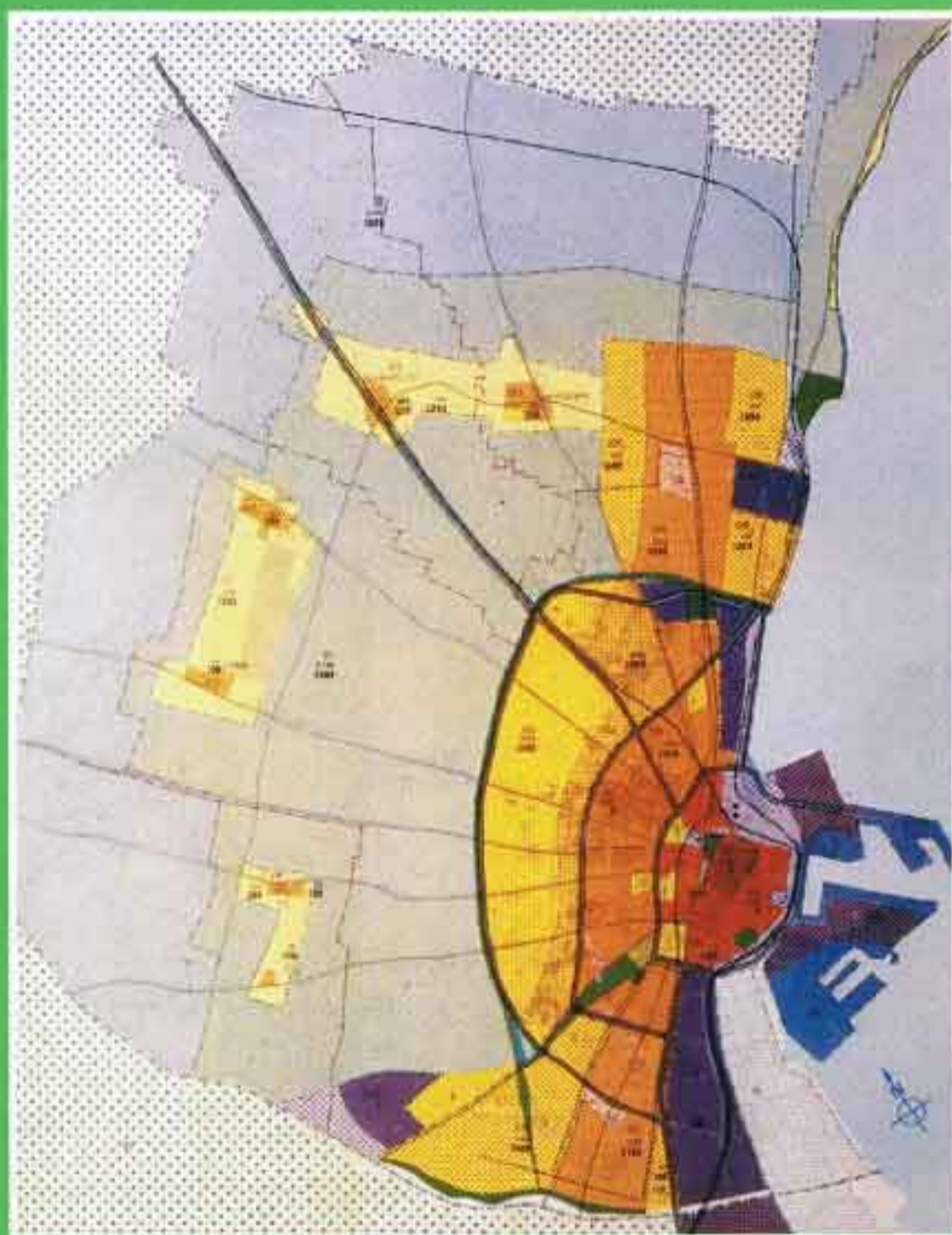
Submitted on 24 Jun 2011

**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.

Centre d'Etudes et de Recherches  
sur l'Urbanisation du Monde Arabe

# LES CAHIERS D'URBAMA



- 1 -

1988

Unité Associée C.N.R.S. - Université de Tours

Les Cahiers d'URBAMA, 1988, 1

VILLES ET REGIONS AU SOUDAN  
OU LES DIFFICULTES DE L'INTEGRATION  
NATIONALE

Marc LAVERGNE  
ancien Directeur du CEDUST  
de l'Université de Khartoum,  
membre d'URBAMA (Tours) et  
chercheur au C.E.R.M.O.C.



## I- L'URBANISATION DU SOUDAN : UN PHENOMENE TRES RECENT

La vie urbaine est un phénomène récent au Soudan : lors de l'invasion turco-égyptienne de 1821, le pays ne comptait que de rares cités à fonction commerçante ou politico-religieuse.

### A- LES VILLES ANTERIEURES A 1821

#### 1- Les villes commerçantes

Villes-étapes, ou points de départ et d'arrivée des caravanes, ces villes s'échelonnaient le long des axes menant du bassin du lac Tchad, du Kordofan ou bien d'Abyssinie à l'Egypte, avec une route transversale du Darfour au Nil Bleu et, plus au Nord, une voie du Nil à la Mer Rouge.

Plusieurs de ces cités autrefois prospères sont aujourd'hui disparues, comme Kobbei qui commandait la route du Darb el Arbain par El Atrun et Selima vers Assiout, ou bien Souakin sur la Mer Rouge, où s'embarquaient les pèlerins pour La Mecque et où quelques dynasties d'armateurs turcs détenaient les clés du commerce lointain.

D'autres ont subsisté, comme Dongola en Nubie, El Obeid au Kordofan, Berber, El Damer, et Shendi sur le Nil principal, ou Sennar sur le Nil Bleu.

#### 2- Les villes à fonction politico-religieuse

Sennar fut de 1504 à 1821 la capitale du Darfunj, qui dominait toutes les principautés vassales du Soudan central ; elle ne compta cependant jamais plus de 20 000 habitants. Au Darfour, El Facher était également le siège d'un sultanat islamisé.

Le pouvoir de ces capitales était partagé avec l'influence exercée par les centres des nombreuses confréries religieuses auxquelles sont affiliés les Soudanais musulmans ; souvent de très petite taille, ces cités religieuses ne devaient leur aura qu'à l'influence du prédicateur qui s'y était installé, ou à la qualité de l'enseignement dispensé dans sa *khalwa* : ainsi El Damer pour la Mahjdhubiya, Bara au Kordofan, Nuri en pays Shaigi...

Souvent les différentes fonctions se confondent, et les cités religieuses fleurissent aux carrefours des caravanes, où elles exercent également des fonctions judiciaires, tandis que la *karama* de leur saint attire les malades.

Les taxes prélevées sur les caravanes sont la principale source de revenus de l'autorité politique, dans un monde où règne l'insécurité et où le genre de vie est partiellement ou totalement nomade.

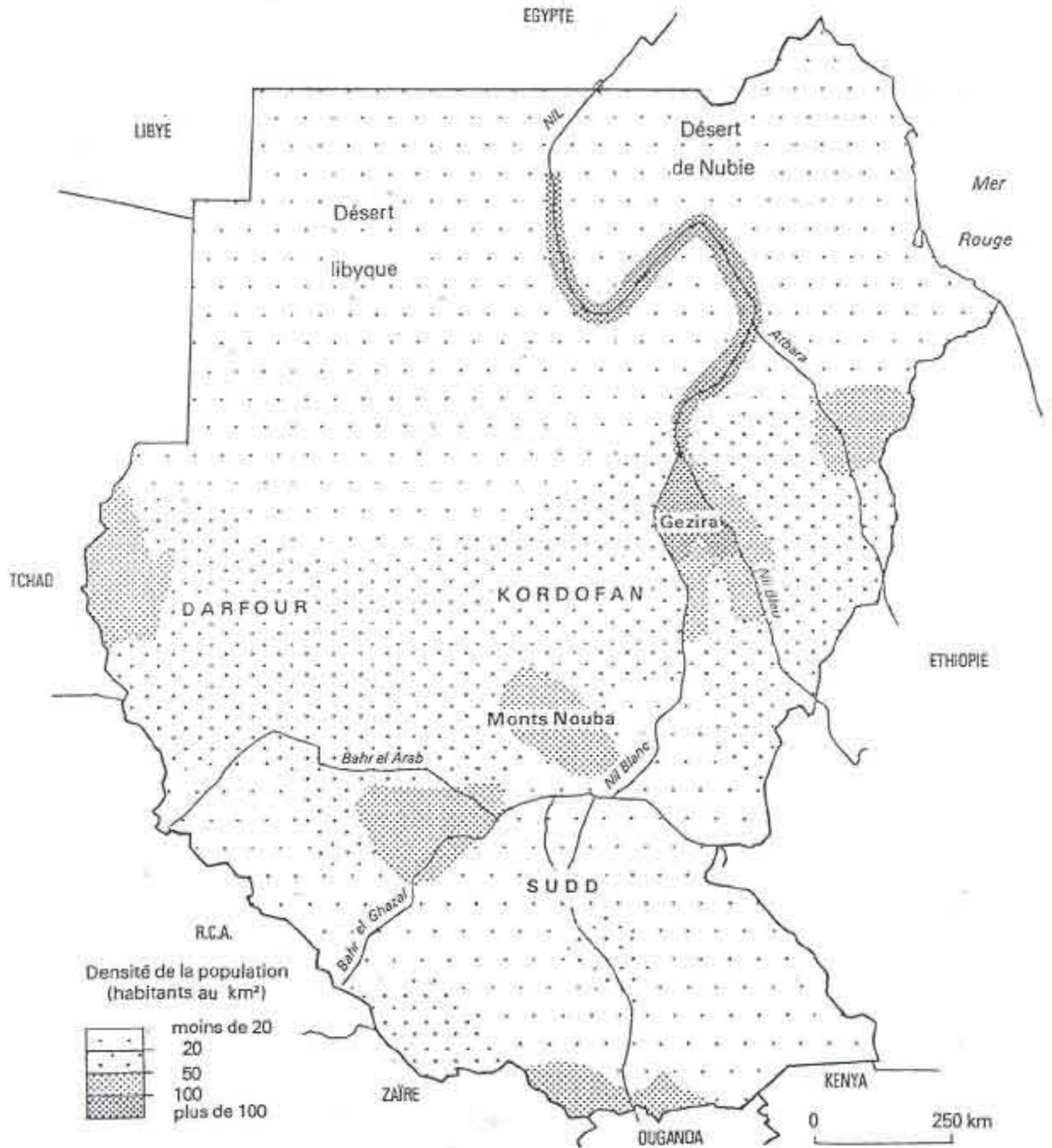


Fig. 1 : Les densités de population au Soudan, en 1983

Carte établie par Marc Lavergne, d'après le Recensement de la population de 1983, adaptée par ses soins



## B- CONQUETE TURQUE ET PAX BRITANNICA (1821-1956) : LES CONSEQUENCES SUR L'URBANISATION

Une nouvelle capitale est fondée dès 1824 au confluent des Nils Bleu et Blanc : c'est autour de Khartoum que va s'articuler le nouveau réseau de centres administratifs et militaires qui jalonnent les communications de la nouvelle conquête et les places où, sous leur protection, s'opère le commerce de traite.

Délaissant le Nord de la vallée par trop similaire à leur pays d'origine, et meurtri par la conquête, les Turco-Egyptiens se tournent vers le Sud, monde de la steppe et de la savane, à la recherche de produits introuvables en Egypte ; un réseau de petits centres se crée au Kordofan, animé par les marchands égyptiens ou Nubiens (les Danagla, originaires de Dongola) : El Obeid, El Nahud et d'autres encore collectent les peaux, les plumes d'autruche, les produits de cueillette.

Plus au Sud, la cuvette du Haut-Nil, immense savane marécageuse, est pénétrée par voie fluviale (Gondokoro est fondé en 1826) et à partir des régions plus sèches du Bahr El Ghazal à l'Ouest. Les produits recherchés dans cette partie du pays sont principalement les esclaves et secondairement l'ivoire. Les villes qui se créent sont soit des postes au terminus de la navigation fluviale, comme Rejaf sur le Bahr el Jebel ou Mechra el Req sur le Bahr el Ghazal, soit les *zeribas*, entrepôts des chasseurs d'esclaves qui sont aussi de puissants négociants entretenant de véritables armées et tenant tête au pouvoir central : ainsi Deim Zubeir, dans l'Ouest du Bahr el Ghazal, base des entreprises du redoutable Zubeir Pacha.

Mais l'ensemble de ces stations implantées dans le Sud peut encore difficilement être qualifié d'urbain, la population indigène restant encore autant que possible à l'écart.

Après l'intermède de la Révolution mahdiste, qui transféra provisoirement la capitale de Khartoum à Omdourman (de 1885 à 1898), les Britanniques systématisèrent l'implantation des villes en posant le réseau ferré le plus long d'Afrique noire, en construisant les barrages de Sennar et du Jebel Aulia et en aménageant le périmètre irrigué de la Gezira, en établissant en 1905 un port en eau profonde sur la Mer Rouge, et en dessinant les divisions administratives encore en vigueur aujourd'hui.

## C- LES VILLES SOUDANAISES AUJOURD'HUI

Le Soudan compte aujourd'hui 24 millions d'habitants environ (20,6 millions selon le Recensement de 1983), sur une surface de 2,5 millions de km<sup>2</sup>, soit une densité moyenne de l'ordre de 10 habitants au km<sup>2</sup>. Mais cette moyenne est peu significative et la Figure 1 s'efforce de fournir une image plus exacte de la répartition réelle de la population.

La population urbaine y est encore faible mais, en augmentation rapide (Figure 2).

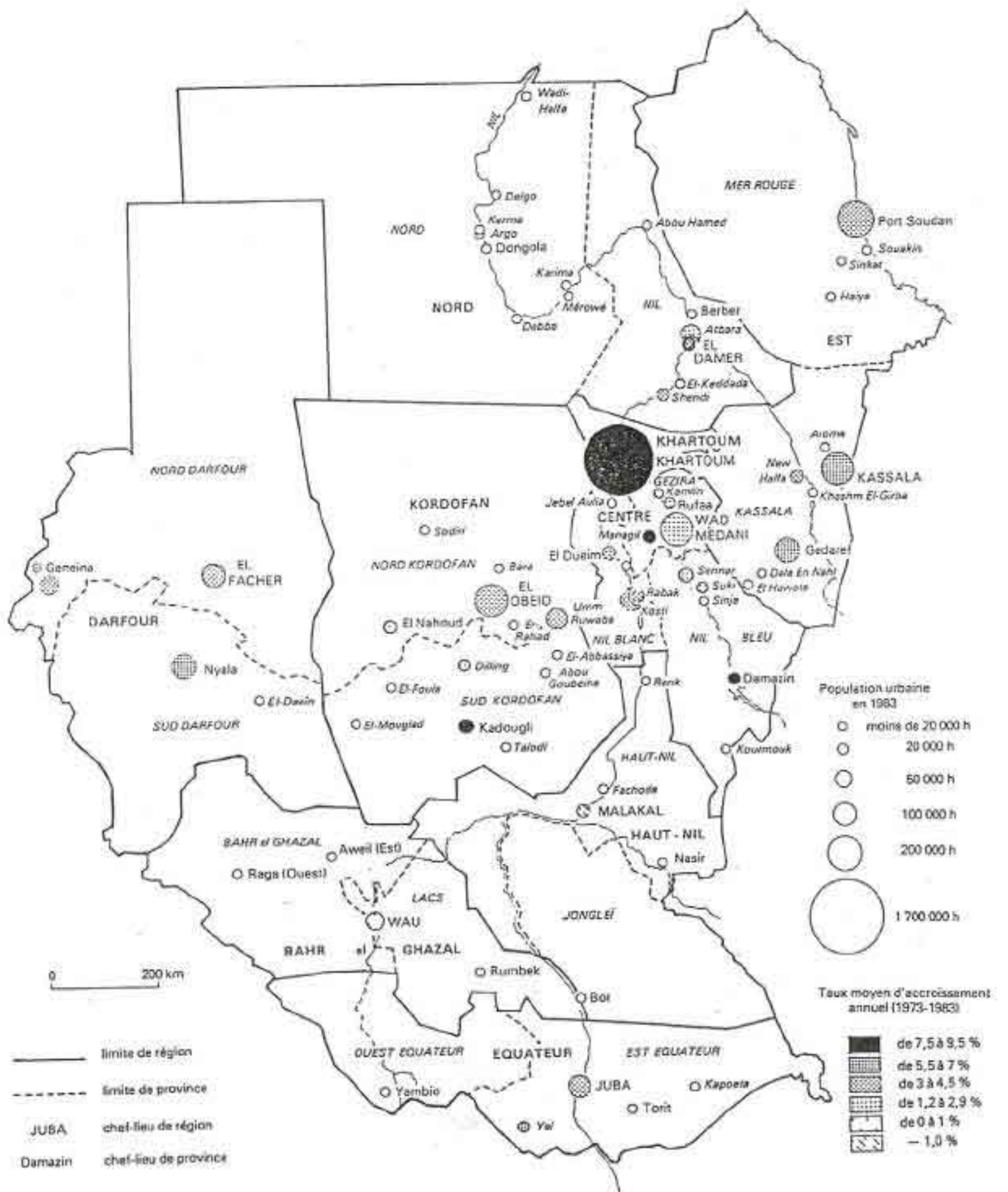


Fig. 2 : Les villes du Soudan en 1983

Tableau 1 : Evolution de la population des villes du Soudan (1973-1983)

Villes	Population en 1973 (1 000 hbts)	Population en 1983 (1 000 hbts)	Taux moyen d'accroissement annuel (1973-83)
<b>Villes de plus de 100 000 h en 1983</b>			
Khartoum	800	1 714	+ 7,9 %
Port-Soudan	135	204	+ 4,2 %
Kassala	100	143	+ 5,7 %
Wad Medani	112	141	+ 2,3 %
El Obeid	92	139	+ 4,2 %
Gedaref	66	119	+ 6,1 %
Nyala	63	114	+ 6,1 %
<b>Villes de plus de 50 000 h en 1983</b>			
Kosti	67	92	+ 3,2 %
El Facher	55	85	+ 4,4 %
Juba	57	84	+ 4,0 %
Atbara	64	73	+ 1,3 %
Wau	53	58	+ 0,9 %
El Geneina	39	56	+ 3,7 %
<b>Villes de plus de 20 000 h en 1983</b>			
Kadougli	18	44	+ 9,3 %
Sennar	33	43	+ 2,7 %
El Dueim	27	39	+ 3,7 %
New Halfa	24	37	+ 4,4 %
Managil	15	36	+ 9,1 %
Shendi	24	35	+ 3,8 %
Malakal	37	34	- 1,0 %
El Nahud	28	30	+ 0,6 %
Damazin	12	28	+ 8,8 %
Rabak	19	27	+ 3,6 %
Umm Ruwaba	19	26	+ 3,2 %
El Damer	18	25	+ 2,8 %
Dilling	19	25	+ 6,7 %
Yei	12	23	+ 6,7 %
Suki	16	21	+ 2,8 %
Rufaa	16	21	+ 2,8 %

Sources : Recensements de la Population de 1973 et 1983



Suite à la sécheresse et à la famine qui ont frappé le pays en 1983-1984, à la reprise de la guerre civile dans le Sud en 1983 et aux troubles accrus au-delà des frontières de l'Ethiopie, de l'Erythrée, de l'Ouganda et du Tchad, les estimations actuelles pour les grandes villes sont bien supérieures :

Tableau 2 : Estimations de la population des grandes villes soudanaises en 1986 - 1987

Villes	Population 1986-1987 (en 1 000 hbts)	Sources des estimations
Khartoum	2 500	<u>Sudanow</u> , mars-avril 1987
Port-Soudan	500	<u>Sudanow</u> , mai 1986
Kassala	250	
Wad Medani	200	
El Obeid	250	<u>Sudanow</u> , juin 1985
Gedaref	220	<u>Gedaref Study Area</u> , I.E.S., Univ. of Khartoum, sept. 1985
Nyala	250	
Juba	150	
Wau	100	
Malakal	80	<u>Sudanow</u> , mars 1986

Le poids des réfugiés d'origine diverse agit donc très directement sur le dynamisme démographique des principaux éléments du réseau urbain soudanais.

## II- LE DECOUPAGE REGIONAL ET PROVINCIAL DU SOUDAN

Le vaste territoire soudanais est découpé en 9 régions et 18 provinces : celles-ci présentent une assez forte homogénéité humaine et physique, et jouent un rôle ancien dans l'organisation de l'espace, autour de réseaux urbains souvent tronqués ou relativement isolés les uns des autres.

Tout en gardant à l'esprit que le Soudan est un des pays les plus pauvres de la planète, et que sa capacité de production est encore très faible dans tous les domaines, on peut néanmoins opérer certaines distinctions régionales : c'est ainsi qu'un **Soudan utile**, au cœur du pays, se distingue nettement des **régions périphériques** moins bien dotées ; cette distinction, fondée sur le niveau de développement économique, a sa répercussion sur l'armature urbaine beaucoup plus élaborée dans le premier cas que dans le second.

Tableau 3 : Le découpage administratif du Soudan

Nom		Population (en millions d'habts)		Chefs-lieux	
Régions	Provinces	Région	Province	Région	Province
Khartoum		1,8		Khartoum	
Centre	Gezira	4,0	2,0	Wad Medani	Rufaa
	Nil Bleu		1,1		Damazir
	Nil Blanc		0,9		El Dueim
Est	Mer Rouge	2,2	0,7	Kassala	Port Soudan
	Kassala		1,5		Gedaref
Nord	Nord	1,1	0,4	El Damer	Dongola
	Nil		0,7		Berber
Kordofan	Nord Kordofan	3,1	1,8	El Obeid	El Nahoud
	Sud Kordofan		1,3		Kadougli
Darfour	Nord Darfour	3,1	1,3	El Facher	El Geneina
	Sud Darfour		1,8		Nyala
Bahr el Ghazal	Bahr el Ghazal	2,3	1,5	Wau	Aweil (est), Raga (ouest)
	Lacs		0,8		Rumbek
Haut-Nil	Haut-Nil	1,7	0,9	Malakal	Nasir
	Jonglef		0,8		Bor
Equatoria	Est Equatoria	1,4	1	Juba	Torit
	Ouest Equatoria		0,4		Yambio

Source : Recensement de la Population, 1983

## A- LE "SOUDAN UTILE"

Le Soudan utile est constitué par la réunion de la Province de Khartoum, de la Région du Centre et de la Province de Kassala. Limité au Nord par les agglomérations de Khartoum et de Kassala, il est baigné par le Nil Blanc, le Nil Bleu et ses affluents Rahad et Dinder et, plus au Nord, par l'Atbara et le Gash, qu'entourent de vastes plaines de *black cotton soil* extrêmement fertile.

### 1- Les bases de l'économie du Soudan utile

La relative prospérité de cet ensemble repose sur un réseau de communications plus dense qu'ailleurs et sur une mise en valeur intensive et précoce.

#### **a- Les infrastructures**

Dès la période coloniale fut édifié un réseau ferré qui dessert toutes les agglomérations importantes, sur l'axe vital de Khartoum à Port-Soudan. La voie remonte le long du Nil Bleu de Khartoum à Sennar, d'où bifurquent trois embranchements : à l'Est, vers Gedaref et Kassala, puis Port-Soudan ; au Sud vers Damazin, et à l'Ouest vers Wau et Nyala, par Kosti et El Obeid.

Au cours des années 70, un bon réseau de routes goudronnées est venu doubler le chemin de fer : la route principale mène de Khartoum à Port-Soudan par Kassala, avec une bifurcation à Wad Medani vers Sennar et Sinja sur le Nil Bleu, et de Sennar à Kosti sur le Nil Blanc. De plus, une nouvelle route directe, ouverte en 1986 le long du Nil Blanc, relie Khartoum à Kosti.

Enfin, c'est dans cette région que sont concentrés les principaux ouvrages hydrauliques : barrages de Sennar et de Roseires sur le Nil Bleu, de Khashm el Girba sur l'Atbara et du Jebel Aulia sur le Nil Blanc. Ils permettent l'irrigation de vastes périmètres agricoles et la fourniture d'électricité à la capitale et aux centres principaux, reliés par le réseau du Nil Bleu, ou, pour Gedaref et Kassala, alimentés par Khashm el Girba.

#### **b) La mise en valeur agricole**

Le noyau de la vie économique est le périmètre irrigué de la Gezira ; entré en fonctionnement en 1925 après la construction du barrage de Sennar qui l'alimente par gravité, il couvre 1,2 million de *feddan-s* (1) ; 107 000 fermiers concessionnaires, aidés de 500 000 ouvriers agricoles, y produisent de façon hautement mécanisée coton à fibres extra-longues, sorgho, blé et arachide.

Plus à l'Est, le périmètre de Rahad (300 000 *feddan-s*) fournit des produits similaires ; il fonctionne depuis 1977, l'eau étant pompée en aval du réservoir de Roseires et acheminée par un canal.



Le long du Haut Nil Bleu et du Nil Blanc, de puissantes stations de pompage arrosent des fermes nationalisées ou créées par l'Etat, souvent autour d'une culture spécifique : canne à sucre à Sennar et Hajar Asalaya (près de Kosti), ainsi qu'à Kenana (80 000 *feddan-s*), ou bien coton à fibre moyenne autour d'El Dueim.

Au Nord, la province de Kassala comprend d'une part le périmètre sucrier de la Nouvelle Halfa, où sont installés les anciens habitants de la Basse Nubie soudanaise, et qui est irrigué par la retenue de Khashm el Girba sur l'Atbara, et d'autre part, le delta intérieur du Gash, irrigué par submersion lors de la crue, en aval de Kassala (100 000 *feddan-s*).

Cette riche palette de cultures irriguées est complétée, à l'écart des cours d'eau et de leurs retenues, par les immenses étendues des fermes mécanisées, gérées par des concessionnaires absentéistes : près de 8 millions de *feddan-s* sont ainsi voués à la culture pluviale et extensive du sorgho ou du sésame, dans les districts de Gedaref et de Damazin.

## 2- Le tissu industriel et urbain

La quasi-totalité de l'industrie soudanaise se trouve installée dans ce Soudan utile, disséminée dans les villes auxquelles elle confère leurs traits dominants. La taille de Khartoum, son poids dans l'équipement industriel et son pouvoir de décision lui assurent une place à part.

### **a) Khartoum**

La capitale regroupe 70% de l'industrie soudanaise, consomme 60% de l'électricité produite par le réseau du Nil Bleu et par ses centrales thermiques. Aux trois zones industrielles traditionnelles (une par élément de la conurbation : Khartoum, Khartoum Nord, Omdourman), s'ajoutent désormais deux zones en pleine croissance : Tayiba à 30 km au Sud, sur la route du Jebel Aulia, et Bagheir, à 50 km au Sud-Est en direction de Wad Medani. L'industrie traditionnelle est vouée à la filature et au tissage du coton, à la fabrication d'huiles et de savons à partir des oléagineux locaux, à la tannerie et au travail du cuir et à la production d'articles ménagers de consommation courante ; les zones industrielles en cours d'installation ont attiré des investissements étrangers intéressés par de nouvelles spéculations : aliments concentrés pour bétail, amidon et glucose, élevage de volailles en batterie, objets en aluminium...

La prééminence de Khartoum est encore plus forte dans le domaine du tertiaire supérieur : administration nationale, armée, université (90% des étudiants sont inscrits dans l'une des ses trois universités), médecine spécialisée, banques et assurances (quasiment tous les sièges sociaux et 90% des crédits accordés).

Enfin, Khartoum a le monopole des relations avec le monde extérieur, essentielles dans une économie aussi dépendante : 16 compagnies aériennes la desservent, 40 ambassades et près de 120 organisations humanitaires y sont représentées, et trois organisations interarabes y ont leur siège : la Banque Arabe pour le Développement Economique de l'Afrique (BADEA), l'Organisation Arabe pour le Développement Agricole (OADA) et

l'Arab Authority for Agricultural Investment and Development (A.A.A.I.D.).

Mais, submergée par l'afflux des migrants venus de toutes parts, Khartoum s'étend de plus en plus et affecte la forme d'un immense quadrilatère de 40 km de côté. Les bidonvilles abritent 60% de la population. La criminalité se développe, dans un contexte de chômage, de tensions raciales et de pénuries d'électricité ou de produits de base.

Tout en s'étirant de plus en plus dans les déserts environnants, la capitale se congestionne : le parc automobile a doublé en 10 ans, sans qu'aucune rue nouvelle n'ait été asphaltée ; la circulation entre les trois villes ne peut s'effectuer que par 2 ponts métalliques datant du début du siècle, et par deux ponts plus récents, mais excentrés, qui constituent autant de goulots d'étranglement.

Les services urbains se dégradent devant cet afflux de population, conjugué avec le départ de beaucoup d'anciens citoyens éduqués vers les pays arabes producteurs de pétrole. Aussi, la capitale, bien que siège du gouvernement, donne-t-elle l'impression d'être abandonnée à son sort.

En outre, sa situation n'apparaît plus aussi judicieuse que lors de sa fondation : les deux fleuves ne jouent plus aucun rôle dans le réseau de communications, et l'avancée du désert vers le Sud, ainsi que la léthargie dans laquelle ont sombré les régions du Nord, ont déplacé le centre de gravité du pays vers le Sud-Est, vers le cœur de ce Soudan utile dont la mise en valeur a démarré au XIX<sup>ème</sup> siècle et n'est pas encore achevée.

#### ***b) Les villes de province***

La proximité de la capitale a jusqu'ici freiné le développement complet des potentialités des villes de la région ; dotées de fonctions administratives régionales et d'une puissante assise industrielle, elles n'ont pas pu parvenir à un égal épanouissement des fonctions tertiaires et des centres de décision.

L'industrie textile est représentée par de multiples usines d'égrenage (14 dans la seule Gezira) et par les filatures et usines de tissage de Hasaheisa, Marinjan, Hantoub et Haj Abdallah sur le Nil Bleu, et d'El Dueim et Kostî sur le Nil Blanc.

Toute l'industrie sucrière soudanaise est cantonnée dans la région : l'usine géante et ultramoderne de Kenana (300 000 tonnes de sucre par an) et les établissements plus anciens de Guneid, Sennar, Hajar Asalaya et New Halfa.

Il faut encore mentionner les tanneries de Wad Medani et Kassala, la conserverie de fruits de Kassala, et surtout l'ensemble des activités de réparation, de transport, de commerce générées par ces activités agricoles extrêmement mécanisées : épandage aérien des pesticides et insecticides, cueillette et moissons mécanisées du coton et des céréales, noria incessante des camions entre les zones de production et Port-Soudan au moment des récoltes...

L'industrie à base non-agricole est limitée à une cimenterie à Rabak et à une petite activité minière (chromite) dans les Monts Ingessana.

La population urbaine a cru brutalement depuis la fin des années 70 avec l'afflux de près de 500 000 réfugiés d'Erythrée et d'Ethiopie ; ils sont répartis dans une vingtaine de camps entre le Nil Bleu et Kassala, mais une bonne partie s'est installée en ville même, ce qui ne va pas sans créer de graves conflits ethniques et religieux. Une autre immigration, plus récente encore, est celle des migrants saisonniers de l'Ouest du Soudan et du Tchad ; traditionnelle, cette migration, effectuée à l'occasion des gros travaux agricoles de la saison des pluies, tend à devenir permanente, les terroirs d'origine ne subvenant plus à la survie de ces populations.

Le coup de fouet démographique donné à ces villes les oblige à affronter elles-mêmes les problèmes de leur croissance ; elles pourraient en profiter pour se donner plus d'autonomie vis-à-vis de la capitale, rapatrier ou développer certaines fonctions qui leur manquent. Ainsi Wad Medani possède-t-elle une université spécialisée dans les sciences et la technologie, inaugurée en 1980, et la vie y paraît d'ores et déjà beaucoup plus agréable qu'à Khartoum pour beaucoup d'hommes d'affaires et de membres des professions libérales.

## B- LE SOUDAN PERIPHERIQUE

Par contraste avec le "Soudan utile", les régions périphériques présentent un tissu économique et humain très fragmenté. De grandes étendues vides ou faiblement peuplées de cultivateurs ou d'éleveurs semi-nomades séparent des flots fragiles d'activité industrielle ou commerciale. Trois grands ensembles s'individualisent :

- le Nord désertique
- les steppes de l'Ouest
- le Sud.

### 1- Le Nord désertique

Le territoire qui s'étend au Nord de Khartoum et Kassala (16°30 N) est entièrement désertique, à l'exception de l'étroit ruban verdoyant de l'oasis nilienne. Mais tandis qu'à l'Ouest, une partie de la région du Darfour et toute la région du Nord sont le domaine d'immenses étendues sableuses et planes, sans végétation et sans établissement humain, la Province de la Mer Rouge à l'Est est occupée par le relèvement progressif du socle jusqu'au massif montagneux qui surplombe la plaine côtière.

#### a) Le désert

De rares pluies, survenant l'été sur le versant Ouest et l'hiver sur le versant côtier, donnent naissance à des pâturages et à quelques oasis de culture dans les fonds de vallée ; c'est le domaine des Beja, nomades chameliers non-arabophones, et des Rachaida venus d'Arabie.

Quelques toutes petites villes servent d'étapes ou de marchés, le long des axes de communication modernes qui traversent la région, à savoir



les deux voies ferrées qui relient Khartoum à Port-Soudan, l'une par Atbara, l'autre par Kassala, et se rejoignent à Haiya Junction, avant de franchir la montagne, et la route asphaltée qui longe la voie ferrée de Port-Soudan à Kassala.

On peut mentionner Sinkat, cité religieuse qui commande la passe d'Akaba au carrefour de la route et de la voie ferrée, et l'accès à l'ancienne station d'estivage d'Erkowit à 1 000 m d'altitude ; Haiya, centre ferroviaire, Derudeb, à mi-chemin entre Port-Soudan et Kassala, où devait être édifée la troisième cimenterie soudanaise et, enfin, le centre agricole de Tokar, déjà dans la plaine côtière, où le delta du Khor Baraka a permis la culture du coton par submersion, dès 1867 ; le périmètre, irrigué de façon moderne, couvre aujourd'hui 125 000 *feddan-s*.

La côte, étroite et aride, est très échancrée : derrière sa barrière de corail, elle abrite de minuscules villages de pêcheurs et de contrebandiers. Certains d'entre eux, mieux pourvus, eurent leur heure de gloire, comme Aidhab entre le XI<sup>ème</sup> et le XV<sup>ème</sup> siècle, ou Suakin entre le XVI<sup>ème</sup> et le XX<sup>ème</sup> siècle, toutes deux cités de grand commerce et de transport des pèlerins d'Afrique à La Mecque. Suakin, abandonnée en 1905 pour Port-Soudan, établi en eau profonde à 40 km plus au Nord, tente de renaître difficilement de ses ruines en jouant la carte du tourisme ; mais il faudrait un effort urgent pour sauver les vestiges magnifiques de la "Venise de la Mer Rouge".

Rassemblant aujourd'hui 500 000 habitants dans son immense ceinture de bidonvilles, Port-Soudan est la deuxième ville du pays et son seul port : il peut manipuler 8 millions de tonnes par an. L'activité industrielle est importante : raffinerie de pétrole, traitant du brut importé, envoyé par oléoduc à Khartoum ; montage de camions importés... Mais le manque d'eau freine le développement de la ville, et le port engorgé devait être doublé par une création nouvelle, à 20 km au Sud, celle de Mersa Nimeiri. Le projet, qui reposait sur l'exportation des hydrocarbures découverts dans le Sud du pays, est actuellement en sommeil.

### ***b) La vallée du Nil***

La vallée du Nil est toute différente : c'est un vieux pays d'agriculteurs sédentaires, Nubiens de la frontière égyptienne au premier coude du fleuve, puis arabophones de diverses origines en amont. Les bases de la vie agricole sont très semblables d'un endroit à l'autre : les lopins minuscules de terre limoneuse sont irrigués par motopompes, et donnent d'abondantes récoltes de fruits et légumes, sans éliminer les céréales et les fourrages. Des spécialisations régionales, voire locales, se dessinent : le périmètre de Zeidab, près d'Atbara, fut le premier voué à la culture du coton, par les Britanniques, en 1906 ; il continue d'alimenter la filature de Shendi, dont l'usine de tissage est spécialisée dans les tissus de damouriya grossière. De Khartoum à Shendi, les deux rives du Nil approvisionnent la capitale en légumes frais. De l'autre côté du désert de la Bayouda, qu'enserme la boucle du fleuve, le pays Shaigi est une belle palmeraie de 100 km de long, en aval de la quatrième cataracte ; une conserverie de fruits et légumes, installée à Karima en 1964 par l'aide soviétique, était censée transformer les tomates et les agrumes de la région ; mais elle ne fonctionne

que par intermittence, et la production est préférentiellement envoyée fraîche sur les marchés de la capitale. La Nubie, enfin, produit des dattes, des fruits et des légumes ; le bassin de Dongola s'est orienté vers la production de fèves. Mais l'exiguïté des terres, la faiblesse des liaisons avec l'extérieur (le Nil coupé de cataractes n'est navigable que sur le bief Karima-Dongola ; aucune route asphaltée n'a encore été entreprise et, seule, la voie ferrée de Khartoum à Wadi Halfa longe la vallée jusqu'à Abou Hamed, d'où une ligne secondaire bifurque vers Karima) ont accentué l'émigration des jeunes ; très ancienne, elle conduisait les Nubiens vers le Nord comme domestiques ou soldats, puis, durant l'occupation turco-égyptienne, les habitants entrepreneurs de la vallée ont fourni les cadres de l'administration soudanaise et la classe commerçante des régions les plus reculées du pays ; ils partent aujourd'hui dans les pays arabes pétroliers.

### **C- LES VILLES**

Les villes sont donc peu nombreuses et de taille modeste.

Dans la Province du Nil, Shendi, ancienne métropole de la haute vallée, est une ville active avec sa filature, sa garnison, son marché agricole. Elle a été cependant détrônée par la création d'Atbara, siège des Sudan Railways, centre de toutes les réparations ferroviaires et quartier général du tout puissant (jusqu'en 1971) syndicat des cheminots : c'est en effet le carrefour de la voie menant en Egypte avec celle de Port-Soudan ; c'est aussi le siège de la première cimenterie du Soudan, alimentée par câble transbordeur au-dessus du fleuve. Mais avec ses petites voisines, Ed Damer au Sud et Berber au Nord, Atbara est une ville endormie : les Sudan Railways ont été démantelés et ne jouent plus le rôle primordial d'antan dans l'économie, et la ville n'est toujours pas désenclavée par une route asphaltée.

La vie urbaine de la Province du Nord est encore plus réduite : la conurbation Karima-Mérowé, malgré la présence de la conserverie qui emploie 300 ouvriers, et l'implantation récente d'une centrale électrique, n'atteint pas 20 000 habitants ; elle possède cependant un fort potentiel touristique, avec les vestiges monumentaux de la civilisation napatéenne. Le projet d'un grand barrage sur la quatrième cataracte, s'il voit le jour, bouleverserait la vie des pays d'aval, fournissant électricité et eau pour étendre les cultures. Enfin Dongola est une petite préfecture provinciale, bien qu'elle ait donné naissance au Mahdi (qui délivra le Soudan de l'occupation turco-égyptienne) et à Jaafar Nimeiri ; quant à Wadi Halfa, tout au Nord, point d'entrée au Soudan en venant d'Egypte par le lac Nubie, elle n'est toujours qu'un caravansérail sans attrait, plus de 20 ans après l'engloutissement de la ville ancienne sous les flots.

## **2- Les steppes de l'Ouest**

### **a) Plaines et montagnes**

Les Provinces contiguës du Kordofan et du Darfour ont beaucoup de traits communs ; on s'y éloigne de la vallée du Nil pour trouver un monde appartenant à l'Afrique sahélienne : c'est le domaine des grandes plaines

couvertes d'une steppe à acacias, parsemée de loin en loin d'inselbergs isolés et d'alignements de dunes fossiles, fixées par la végétation.

Des villages de huttes de chaume s'y sont installés et s'adonnent à la culture de céréales peu exigeantes (sorgho à l'Est, mil à l'Ouest) ; la production d'oléagineux (sésame, arachide) est importante, mais l'économie repose surtout, traditionnellement, sur la récolte de la gomme arabique et sur l'élevage.

A l'image de ce qui est pratiqué dans le district de Gedaref, la culture mécanisée du sorgho et du sésame s'est répandue sur de grands espaces ; mais l'écosystème est extrêmement fragile, la pluviométrie étant très variable d'une année à l'autre. De mauvaises années consécutives peuvent entraîner la disette et une progression du désert vers le Sud.

Rompant l'uniformité de ces paysages naturels et humains, deux importants massifs montagneux diversifient le potentiel de la région :

- Les monts Nouba sont un conglomérat de collines granito-gneissiques peu élevées (moins de 1 400 m d'altitude) ; séparées les unes des autres par la plaine, elles abritent une cinquantaine de tribus africaines aux parlers très divers, vivant en autosubsistance de leurs champs en terrasses et d'un petit élevage de porcs.

- Le Jebel Marra est une imposante chaîne de volcans quaternaires, dont le cratère sommital atteint 3 042 m. Ses versants sont occupés par plusieurs tribus africaines islamisées depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle, la principale étant le peuple Four, cultivateurs sédentaires retenant en banquettes la terre des versants.

#### ***b) Les voies de communication***

Hormis ces deux montagnes-refuges, les deux Provinces ont toujours été des aires de circulation et d'échange : croisant les transhumances méridiennes des nomades, les caravanes du pèlerinage à la Mecque ont amené un flux continu de peuplement en provenance de l'Ouest de l'Afrique. Ce mouvement, favorisé par les Britanniques, s'est amplifié après la conquête du Darfour en 1916.

La voie ferrée, qui desservait El Obeid pour transporter les produits agricoles de la région, a été rallongée en 1960 jusqu'à Nyala à l'Ouest et Wau dans la province sudiste du Bahr el Ghazal.

Deux routes goudronnées s'y raccordent, la première vers Kadougli au coeur des montagnes Nouba, l'autre vers Zelingei, en longeant le piémont méridional du Jebel Marra. Leur rôle était de drainer vers la voie ferrée de nouvelles productions agricoles, coton à fibres courtes de culture pluviale dans les monts Nouba, fruits et légumes que le Jebel Marra pourrait produire en abondance. Les autres pistes sont impraticables en saison des pluies.



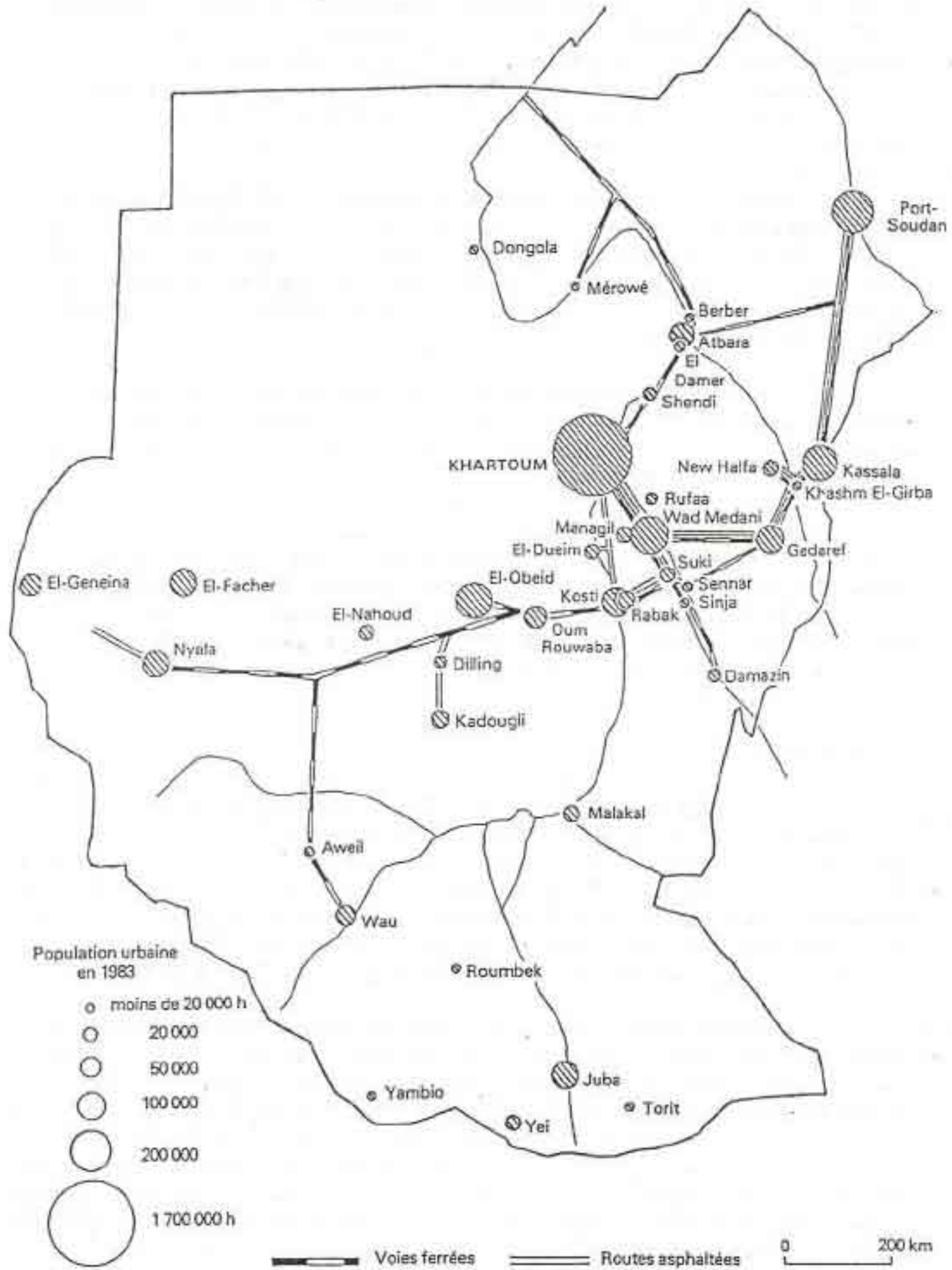


Fig. 3 : Villes et infrastructures du Soudan en 1983

### **c) Les villes**

Les villes sont des centres de commerce et des étapes sur les routes du bétail qui mènent aux abattoirs d'Omdourman ; des industries de première transformation des produits agricoles s'y sont implantées dès le début du XXème siècle : huileries principalement, comme à Umm Ruwaba, El Obeid, El Nahud... La voie ferrée a donné une impulsion décisive à El Obeid, puis à Nyala, les deux terminus successifs ; mais elle a évité dans son tracé le plus récent, les anciennes cités caravanières comme El Nahud et El Odeiya.

Les petites villes du Nord, centres d'administration et marchés des grands nomades, à la lisière du désert et de la steppe, se dépeuplent au profit des grandes villes de l'axe médian gonflées des réfugiés de la sécheresse. Au Sud, en revanche, affluent des cohortes de Nilotiques fuyant les combats entre le M.L.P.S.(2) et l'armée du gouvernement appuyée par les milices des tribus arabisées.

Les massifs montagneux n'ont pas de villes : les monts Nouba enserrant Dilling et Kadougli, de création récente et qui leur restent étrangères, comme El Facher et Nyala se tiennent à quelque distance des contreforts du Jebel Marra.

Isolées, mal pourvues en eau et en électricité, sans industrie ni agriculture intensive, les principales villes régionales n'en ont pas moins connu récemment une croissance phénoménale : sièges des organisations humanitaires distributrices de nourriture lors de la sécheresse de 1983-1985, elles ont attiré toute la population démunie qui était installée plus au Nord, et pour laquelle les espoirs de reprise de l'activité agro-pastorale traditionnelle sont maigres.

### **3- Le Sud**

La région autonome du Sud-Soudan est une entité dont le particularisme a été officiellement reconnu lors des Accords d'Addis-Ababa, en 1972. Peuplé d'éleveurs de bovins dans sa partie centrale, la cuvette du Nil et de ses affluents saisonnièrement inondée, et de cultivateurs sédentaires sur sa bordure Sud-Ouest, le Sud est un monde à part, resté longtemps isolé par les obstacles naturels à la circulation, puis par la volonté britannique qui y bloqua fermement l'influence arabo-musulmane.

Depuis 1983, la guerre a de nouveau embrasé la région, rendant toute vie normale impossible : la plupart des voies de communication, terrestre, fluviale ou aérienne, sont coupées, et les villes encerclées sont devenues le refuge des civils dont les récoltes et l'habitat sont détruits.

Les capitales régionales, Juba, Wau et Malakal, servent de base arrière pour les opérations de l'armée de Khartoum, et se sont gonflées de milliers de réfugiés, tandis que des capitales provinciales comme Bor ou Rumbek sont virtuellement vidées de leur population civile, soit désertées,

soit occupées par l'armée. Une vie civile précaire se maintient seulement aux franges du Zaïre et de l'Ouganda : les petites villes de Yei, Yambio et Tambura sont encore préservées des affrontements et alimentent Juba ou les pays voisins en produits alimentaires tropicaux.

## CONCLUSION

Ce bref tour d'horizon permet seulement d'apprécier quelles difficultés un pays aussi vaste et divers que le Soudan éprouve pour fonder un réseau urbain cohérent et complémentaire : les échanges ne se font pas encore à l'échelle nationale, et même au niveau des régions, la hiérarchisation des fonctions est bien faible : la capitale seule est reliée à l'ensemble des régions, et encore uniquement à leurs chefs-lieux.

Nous ferons appel à un dernier critère -celui de la distribution spatiale des agences bancaires- pour faire ressortir le déséquilibre structurel du réseau urbain soudanais, et les inégalités dans les virtualités économiques et financières qui en sont la cause :

Tableau 4 : La répartition géographique des agences bancaires au Soudan en 1986

Régions	Nombre d'agences	en %
Khartoum	69	39,7
Est	32	18,4
Centre	28	16,1
Kordofan	16	9,2
Nord	11	6,3
Sud	10	5,7
Darfour	8	4,6

Source : *Bank of Sudan, 1986, cité dans Sudan Times du 22 avril 1987.*

Cette répartition serait plus déséquilibrée encore si l'on prenait en compte la taille des agences et, a fortiori, le montant des crédits attribués.

La politique officielle de régionalisation, inaugurée en 1972 dans le Sud, puis étendue en 1983 au Nord, n'a aucune chance d'entrer dans les faits tant que les moyens administratifs et financiers de l'autonomie ne seront pas attribués aux régions, afin de leur permettre de mieux structurer leur maillage urbain, et de garder hommes et produits absorbés jusqu'à présent par une capitale largement improductive.

## NOTES

- (1) 1 *feddan* = 0,42 ha ou 4 200 m<sup>2</sup>
- (2) M.L.P.S. : Mouvement de Libération du Peuple Soudanais



BIBLIOGRAPHIE (Sélective)

- BABIKER HIGAZI Naila, 1975 : Port-Sudan : A Social and Economic Study, University of Khartoum, Department of Geography, Mémoire de M.A.
- BABIKER MAHMOUD Fatima, 1984 : The Sudanese Bourgeoisie, Vanguard of Development ? Khartoum University Press, 152p. (+ appendices et bibliographie).
- EL SAYED EL BUSHRA, 1975 : Functional status of sudanese towns. Sudan Notes and Records, vol.56, pp.243-252.
- EL SAYED EL BUSHRA, 1976 : An Atlas of Khartoum Conurbation. Khartoum University Press.
- OSMAN AHMED Abbas, 1980 : Recent trends of Urbanisation in Eastern Sudan, Some new realities. University of Khartoum, Department of Geography, Mémoire de M.A.
- REPUBLIC OF SUDAN, Department of Statistics, Ministry of Finance, Planning and National Economy : Second Population Census (1973). Khartoum.
- REPUBLIC OF SUDAN, Department of Statistics, Ministry of Finance, Planning, Population Census Office, 1986 : Third Population Census, administrative report, 1983. Khartoum.
- UNIVERSITY OF KHARTOUM (Institute of Environmental Studies) et ETMA/US - AID, 1985 : Gedaref Study Area, Final Report. Khartoum, 197p. + bibliographie.
- UNIVERSITY OF KHARTOUM (Institute of Environmental Studies) et IDRC-Canada, 1986 : Management Problems of Greater Khartoum, Final Report. Khartoum, 214p. + bibliographie et cartes h.t.
- UNIVERSITY OF TECHNOLOGY (Eindhoven); 1986 : Gedaref Planning Studies. Vol. I : Survey of the Town, vol.II : Sector Surveys. 96p. (+biblio.) et 211p. (+ biblio.).
- Squatters and high rises. Sudanow, janvier 1983, pp.44-45.
- Southern Census : Heads or Tales ? Sudanow, juillet 1983, pp.22-23
- Reservoir of trouble : Well off in El Obeid ? Sudanow, juin 1985, p.38.
- Three Towns : Get a move on ! Sudanow, février 1986, pp.22-24.
- Electricity generation : brighter future. Sudanow, mai 1986, pp.17-18.
- Port-Sudan : Downward spiral. Sudanow, mai 1986, p.31.
- After Nimeiri, the ills of Sudan Economy. Sudanow, juin 1986, pp.18-21.