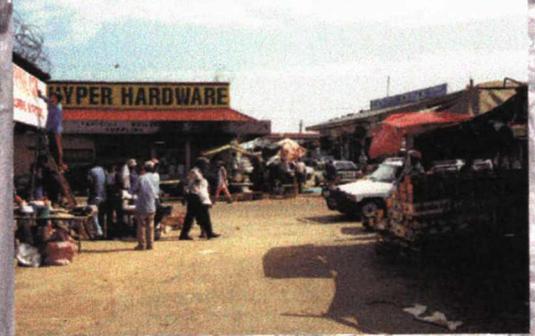
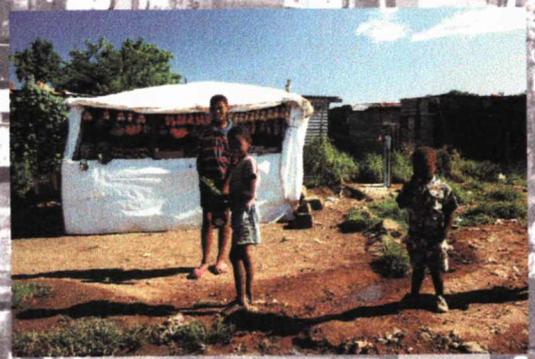


Céline FONTAINE - Cédric GEERAERT

*Kliptown
Là où naît la ville...*



T 2158

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy

Service documentation

184, Avenue de Luminy

13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

Directeur d'études :

Mme Arlette Herat, Architecte DPLG

2ème enseignant encadrant :

M. Jean-Baptiste Leccia, Docteur en aménagement

3ème enseignant EAML :

M. Marius Fregier, Architecte DPLG

Enseignant extérieur :

Mme Claire Benit, Docteur en Géographie,
Professeur à l'université d'Aix en Provence

Personnalité compétente : TPFE de Céline Fontaine

M. Djamel Mazouz, Architecte DPLG

Personnalité compétente : TPFE de Cédric Geeraert

M. Pierre Borie, Architecte

Le Jury

Le peuplement de notre ville, Marseille, ne pouvait que nous inciter à travailler sur les espaces urbains en devenir, et dans un contexte économique et politique en mutation. La République sud-africaine se révèle à ce titre un champ d'observation exceptionnel par son histoire urbaine et la projection des changements politiques récents dans l'organisation de l'habitat. Ce pays est vraisemblablement l'un des plus grands chantiers mondiaux d'urbanisme et de construction de logements pour les prochaines décennies.

Ce projet universitaire a débuté il y a 3 ans, à l'occasion de notre mémoire de maîtrise. Nous avons choisi d'étudier l'histoire de la République sud-africaine ainsi que les premières solutions apportées par le gouvernement post-apartheid, dans les domaines de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire.

Ce premier travail nous a permis de prendre conscience des enjeux politiques, économiques et urbains qui se sont présentés à l'arrêt de la politique d'apartheid.

En cinquième année, dans le cadre du module optionnel, nous avons décidé de continuer notre étude en affinant nos recherches sur certains quartiers populaires non-blancs des centres villes rasés par les gouvernements précédents.

Ensuite, notre intérêt s'est porté plus précisément sur le centre urbain de Kliptown, «la ville sans nom», noyau urbain qui s'est développé dans la ceinture urbaine de Johannesburg. Nous y avons effectué deux séjours, le premier de quatre mois dans le cadre de notre stage de fin d'études, afin d'appréhender «in situ» les thèmes développés lors de nos recherches et le deuxième d'un mois en janvier 2002 pour finaliser nos Travaux Personnels de Fin d'Etudes.

la ville...

Depuis 1994, arrêt de la politique d'apartheid, la République sud-africaine est dans l'obligation de gérer un certain nombre de problèmes nouveaux dont le logement des populations pauvres. La situation est complexe, puisqu'il faut, d'une part, loger les plus démunis qui vivent dans des bidonvilles et d'autre part, transformer les townships, véritables cités dortoirs en quartiers ou villes à part entière.

La politique de logement social de l'Afrique du Sud se concentre sur l'augmentation du nombre d'unités sans se soucier de la notion d'Habitat. Le contexte social, comme l'histoire des sites ne faisaient pas partie des concepts à prendre en compte.

Aujourd'hui, trois millions et demi de logements sont nécessaires. Le gouvernement «pare au plus pressé», ce qui signifie, 1 toit, l'eau, l'électricité et une hygiène correcte. Cependant, il est tout aussi indispensable de mener **une réflexion sur l'environnement des logements, l'Habitat mais aussi à la ville dans son ensemble.**

Il est aujourd'hui nécessaire de réfléchir de façon plus approfondie au développement ou re-développement des sites. **L'Afrique du Sud ne peut plus se contenter d'aligner des rangées de petites maisons viabilisées.**

La politique d'aménagement actuelle repose sur la démolition puis la reconstruction totale des sites. Nous pensons qu'il est indispensable de prendre en compte l'existant physique et social des lieux et que de nouvelles techniques de réaménagement doivent être mises au point.

Dans ce contexte, nous intéresserons à KLIPTOWN, noyau urbain illégal et néanmoins ancien, qui a su construire son identité de ville multiraciale malgré les pressions politiques et économiques.

Pour une meilleure compréhension des enjeux, nous commencerons par une présentation historique, géographique et politique de l'Afrique du Sud, indispensable à une approche de la ville sud-africaine d'aujourd'hui et de ses problématiques.

La deuxième partie est consacrée à l'étude analytique du site de Kliptown.

Nous poursuivrons par une analyse critique du projet de l'entreprise *Homes For South Africa*, maître d'ouvrage nommé par les autorités politiques pour réaliser un projet de restructuration du noyau urbain.

Ce qui nous amène à faire une proposition de schéma directeur, c'est-à-dire de nouveaux concepts à prendre en compte, de nouveaux outils pour assurer à cette ville la structure dont elle a besoin pour se développer en accord avec les désirs de la communauté et ses spécificités.

Pour terminer, lors de l'affichage, nous approfondirons notre étude sur une partie de notre projet, significative de notre démarche.

Notre méthode de travail a été essentiellement basée sur les contacts humains (visites, discussions, entretiens), ainsi que sur l'Intégration et la Participation. Ainsi, nous avons pris part à des ateliers, à l'Université de Pretoria, «Département d'Urbanisme de Marinda Schonraad», ainsi qu'à l'Université de Johannesburg (Witwatersrand), «Département d'Architecture de Peter Rich». Nous nous sommes également intégrés le plus possible dans la communauté de Kliptown, où nous avons rencontré et tissé des liens amicaux avec les habitants, qui nous ont fait appréhender de manière très concrète les réalités de cette ville. Enfin, l'organisation d'un atelier avec des enfants de Kliptown sur le thème de la maison a permis d'expliquer la raison de notre présence et notre rôle à la population. (*Voir annexe «rencontre avec les enfants de Kliptown»*).

TOUTE REPRODUCTION MÊME
PARTIELLE EST INTERDITE,
sans autorisation des
propriétaires des droits
LOI DU 11.03.1957

I - EVOLUTION POLITIQUE ET GESTION DES VILLES	.....P 3
I - EVOLUTION POLITIQUE ET ORGANISATION DU PAYS	.....P 7
A. Vers l'unification du pays	.....P 7
B. Vers la politique d'Apartheid	.....P 13
C. La politique d'Apartheid	.....P 15
A. Mise en place	.....P 15
B. Le Développement séparé, organisation des Bantoustans	.....P 17
C. Oppositions à l'Apartheid	.....P 21
D. Premières transformations	.....P 23
E. Changement de régime politique	.....P 25
II - GESTION DE L'ESPACE ET EVOLUTION DES VILLES	.....P 29
1 - La ville pré-township	..... P 29
• Sophiatown à Johannesburg	.....P 33
2 - Le modèle urbain du système d'Apartheid	.....P 37
• Le township	.....P 41
• Les "hostels", foyers pour travailleurs migrants	.....P 47
• Migrations inévitables	.....P 47
3 - Héritages	.....P 51
La nouvelle ville sud-africaine	.....P 51
I. Situations des centres	.....P 55
II. Les cités noires	.....P 59
III. Conclusion	.....P 69

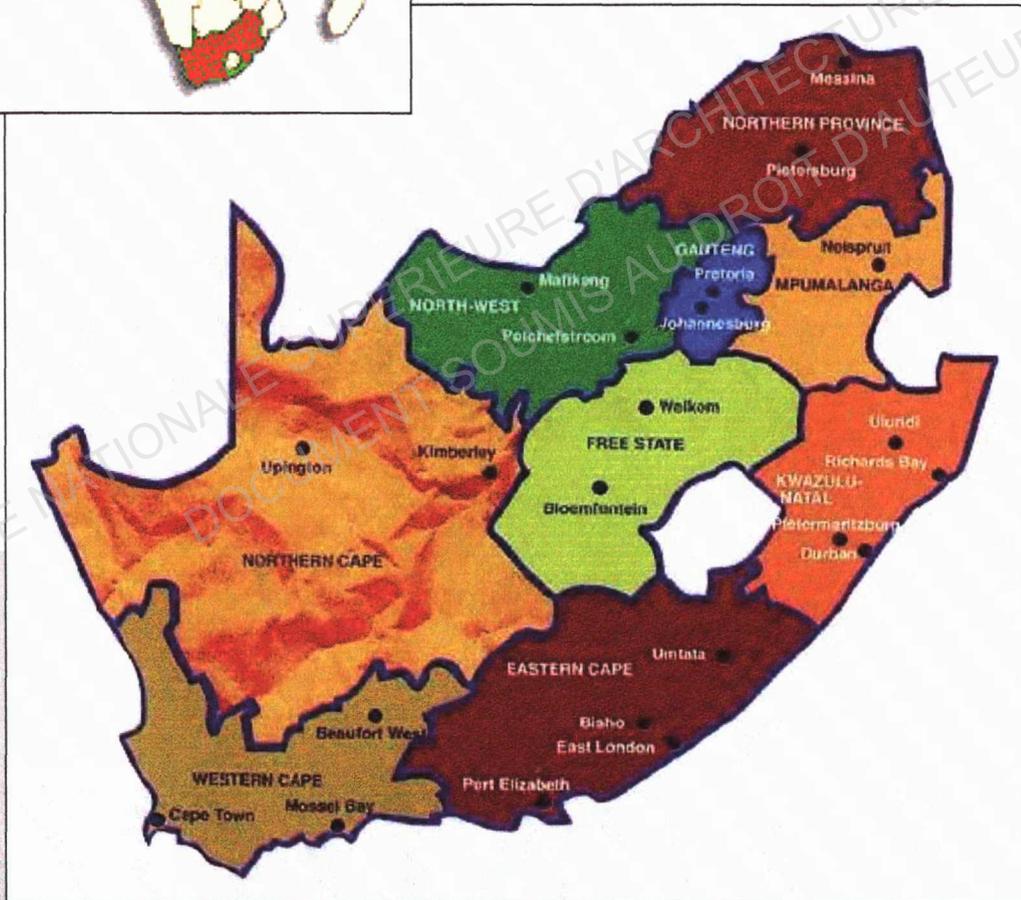
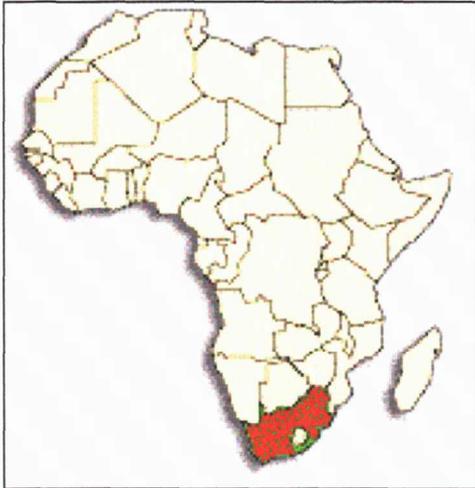
2 - PRESENTATION DU SITE	.....P 77
Le Gauteng,	.....P 79
Johannesburg,	.....P 83
Soweto,	.....P 93
KLIPTOWN	.....P 99
Analyse du site	.....P 109
Histoire	.....P 110
Contraintes d'infrastructure et environnementales	.....P 119
Infrastructures viaires	.....P 125
Flux piétons	.....P 133
Habitat - Activité - Equipement	.....P 139
Statut du foncier	.....P 179
Espaces libres	.....P 181
Diagnostic	.....P 183
3 - ANALYSE CRITIQUE DE PROJETS	.....P 195
A - Politiques en matière de logement	.....P 199
• La nouvelle Afrique du Sud face à la crise du logement	.....P 199
• Conséquences spatiales de la politique du logement	.....P 203
• Les programmes de trames assainies	.....P 205
• Le logement locatif	.....P 207
• Conclusion	.....P 209
B - " <i>Homes For South Africa</i> ", un projet initié "par le haut"	.....P 211
1 - Regard critique de la mise en œuvre et de la gestion du projet	.....P 211
2 - Regard critique du plan	.....P223
Le schéma directeur	.....P223
Loupes de détail	.....P 229
C - Des projets initiés "par le bas" : le <i>Trust "Kliptown, Our Town"</i> , un engagement de la Communauté	.....P239

4 – LE SCHEMA DIRECTEUR	.....P 249
1 – Objectifs	.....P251
2 – Caractéristiques du tissu	.....P253
3 – Détails des principes directeurs	.....P257
A la suite du mémoire	.....P267

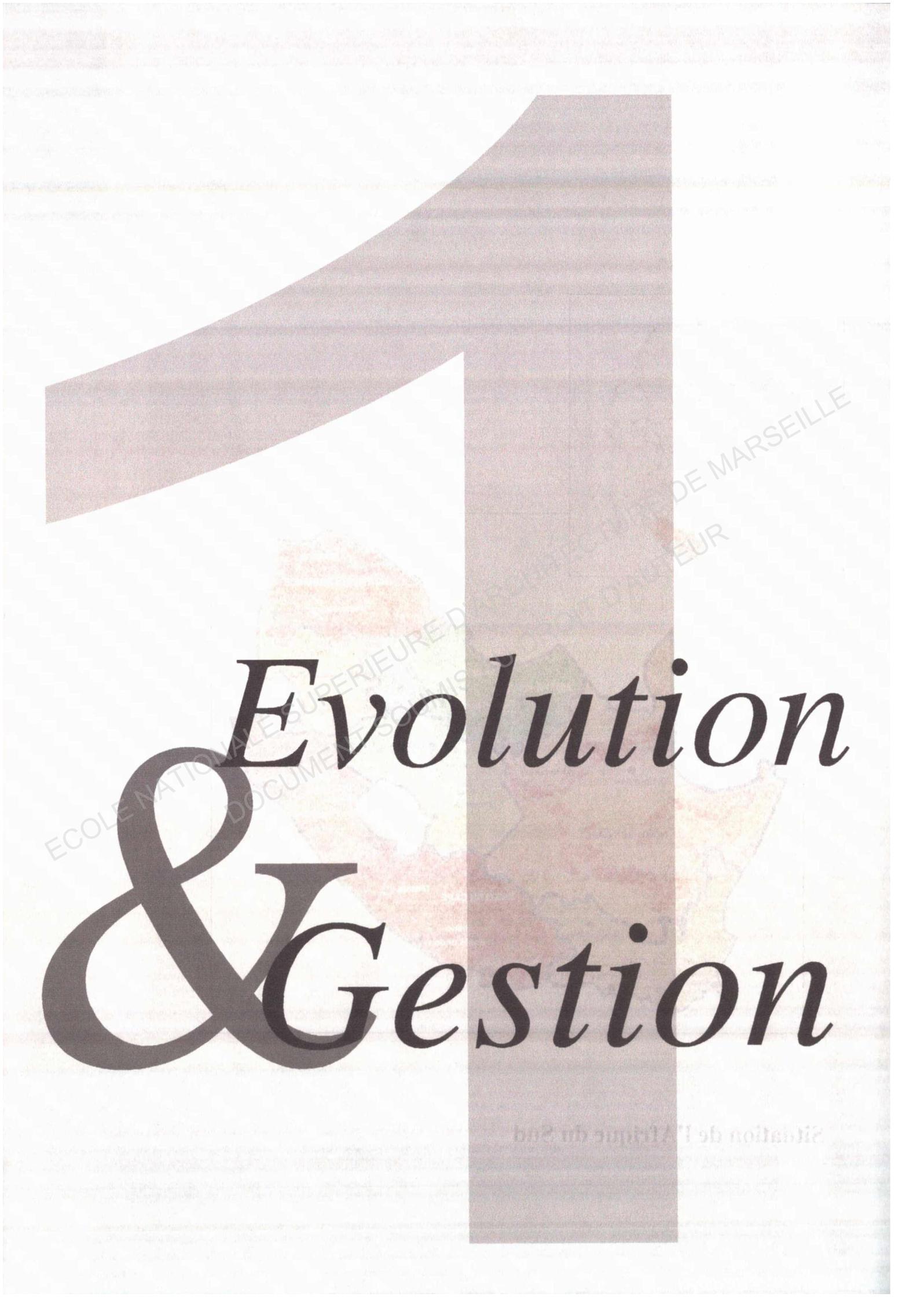
CONCLUSIONSP 269
--------------------	-------------------

ANNEXES	.....P 3
Rencontre avec des enfants de Kliptown	.....P 5
L'Afrique du Sud aujourd'hui	.....P 9
Etude du bâti ancien	.....P 11
Interviews : Parcours de familles à Kliptown	.....P 15
Politiques du logement de la République sud-africaine	.....P 27
Kliptown, Our Town, Trust	.....P 41

BIBLIOGRAPHIE



Situation de l'Afrique du Sud



*Evolution
& Gestion*

politique

des villes

En Afrique du Sud, l'espace est intimement lié à l'histoire. L'histoire des villes d'Afrique du Sud est celle de la ségrégation raciale, mise en place progressivement puis systématisée. Elle a laissé en héritage des structures spatiales, des comportements citadins, et toute une société urbaine particulière et complexe.

On ne peut donc envisager de comprendre la ville sud-africaine actuelle et ses problèmes sans tenir compte de ses antécédents.

On s'efforcera de mettre en relief les différents enjeux de l'histoire, essentiels à la compréhension de l'espace et de la géographie humaine de la région dans une première partie. Ensuite, on développera ce qui concerne plus particulièrement la gestion de l'espace et l'évolution des villes.

On s'attardera, bien entendu, sur la période de l'Apartheid où, pour la première fois au monde, un gouvernement a institutionnalisé la ségrégation raciale à l'usage exclusif des Blancs. Les lois de l'Apartheid ayant façonné l'espace sud-africain, peu de pays ont ainsi vu leur territoire aussi fortement marqué par leur histoire politique récente.

Nous voulons présenter un bilan transitoire de la situation des villes sud-africaines et des questions qui y sont posées pour l'avenir dans la Province du Gauteng, la mégapole de Johannesburg et plus particulièrement le noyau urbain de Kliptown qui s'est développé dans les interstices des townships formels de Soweto et Eldorado Park.

I - EVOLUTION POLITIQUE ET ORGANISATION DU PAYS

L'histoire de la conquête de l'Afrique du Sud peut être divisée en plusieurs phases. La première, **hollandaise**, commence en 1652 par la colonie du Cap et dure jusqu'au début du XIXe siècle. La seconde est **britannique**. L'enjeu colonial fut d'abord la possession de la terre jusqu'à la découverte de gisements de diamants puis d'or dans la deuxième moitié du XIXe siècle. Globalement, l'histoire de la colonisation fut celle d'une progression spatiale des Européens vers le Nord du pays.

A. VERS L'UNIFICATION DU PAYS

PÉRIODE HOLLANDAISE

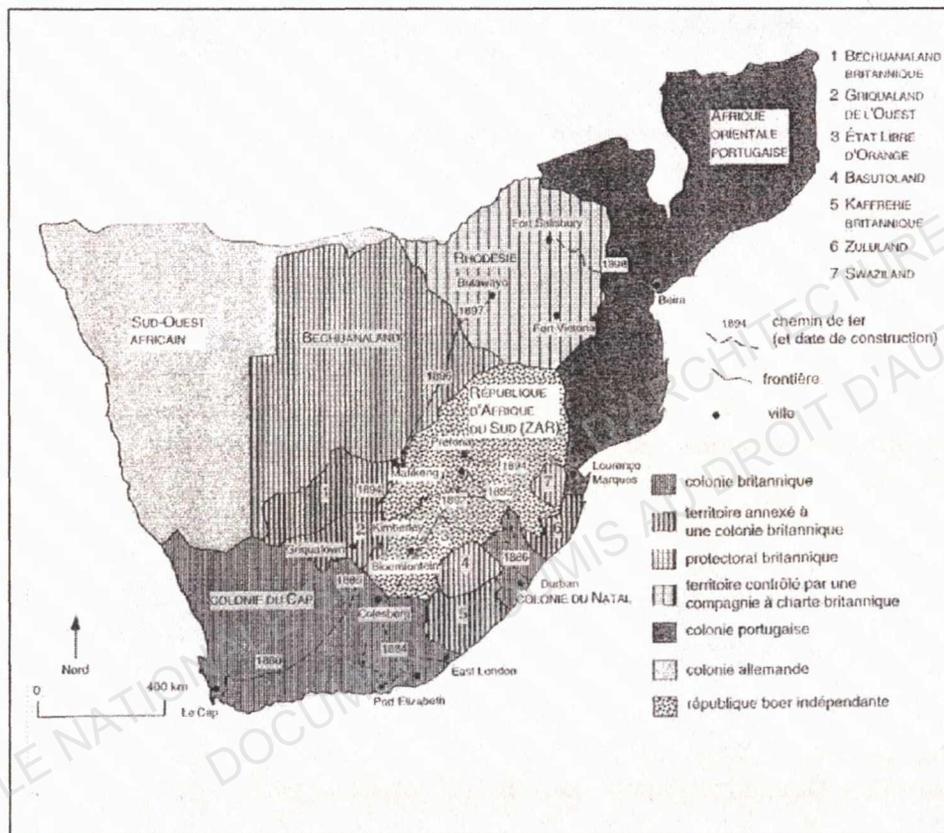
Au XVIIIe siècle, la société hollandaise du Cap, esclavagiste, avait déjà repoussé ou asservi les populations sud-africaines indigènes. **Le clivage se faisait par la religion et non par la couleur de peau.**

Très vite, on va différencier trois groupes au sein des chrétiens :

- La communauté **Afrikaner**, sophistiquée et très structurée, sous tutelle de la «Compagnie des Indes Orientales» (ou V.O.C), fondatrice de la première colonie de peuplement en 1652.
- Les **Boers**, fils des premiers colons, éleveurs. Ils partent à la conquête du Nord et de l'Est du pays et se proclament citoyens libres à la fin du XVIIIe siècle.
- Les **Métis**, agriculteurs, s'installent à l'ouest du Cap.

PÉRIODE BRITANNIQUE

En 1814, la Hollande cède l'Afrique du Sud aux Anglais qui désirent contrôler ce point de passage sur la route des Indes. En 1833, l'esclavagisme est aboli dans l'Empire britannique. Les Boers y voyant un grave préjudice, refusèrent de faire allégeance à la couronne.



L'Afrique australe à la fin de la conquête coloniale (1897)

«L'Afrique du Sud et les états voisins»

P.Gervais Lambomy

LUTTES TERRITORIALES POUR LA CONQUÊTE DU PAYS

A partir de 1835 , «Le Grand Trek» (qui signifie «migration» en afrikaans), marque le début de la conquête de l'intérieur de l'Afrique du Sud. C'est l'exode massif et spontané des Boers qui s'identifient aux Hébreux, recherchant la Terre Promise.

Durant plus de 60 ans l'Afrique du Sud fut le terrain de guerres territoriales, entre Blancs et Noirs mais aussi des Noirs entre eux et des Blancs entre eux, les alliances se modifiant sans cesse pour contrôler les terres, la main d'œuvre, puis les richesses minérales.

La victoire des Blancs fut le fruit de leur supériorité technique, mais aussi de l'unité qu'ils surent montrer quand leurs intérêts furent menacés, ce que les Noirs ne parvinrent jamais à faire.

Les Afrikaners réussirent donc à créer des Etats blancs en Afrique sans êtres soutenus par une puissance coloniale. En quelques années, ces micro-états vont s'unifier pour former la République du Transvaal et l'Etat Libre d'Orange.

Les Boers interprètent la bible de façon restrictive et mettent en place le principe de différenciation naturelle. Seuls les Blancs sont citoyens de la république et ont le droit de vote.

Le pays était divisé en territoires Britanniques, républiques Boers et Réserves africaines (véritables réservoirs de main d'œuvre).

DÉCOUVERTE DES RICHESSES MINIÈRES

En 1867, un gisement de diamants fut découvert à Kimberley. La main-d'œuvre africaine devint donc massivement nécessaire en ville. Cependant les Africains ne devaient y résider que dans la mesure où ils occupaient un emploi supervisé par des Blancs. Le système du travail migrant est mis en place.

En 1876, à quelques kilomètres de Pretoria, un ouvrier découvrit ensuite un gisement aurifère qui s'avéra être le plus important du monde.

Le contrôle de la main d'œuvre africaine y fut organisé selon le principe testé à Kimberley. Johannesburg naquit sur ce site et devint, en dix ans, le plus grand complexe minier aurifère du monde avec plus de deux cents milles habitants en 1899.

La cité minière, inspirée des cités minières européennes, fut l'ancêtre du township réservé aux travailleurs non-blancs.

La ville d'Apartheid est donc née à Kimberley dans les années 1870.

VERS UNE CONFÉDÉRATION

La guerre entre Européens, appelée «**Guerre des Boers**» éclata en 1899. Les Britanniques voulaient s'emparer des richesses minières de la région du Rand et créer une «Confédération» englobant toute l'Afrique sous leur contrôle. La situation réservée aux Africains dans ces territoires ségrégationnistes ne les intéressait pas.

En 1902, les deux anciennes Républiques Boers étaient sous contrôle de l'Empire.

Pourtant, en 1910, quand fut créée l'Union d'Afrique du Sud, les Afrikaners, en la personne de Louis Botha, ancien général de l'armée du Transvaal s'emparèrent du pouvoir politique, moins de dix ans après leur défaite militaire.

L'Union d'Afrique du Sud sera un Etat unitaire avec 4 provinces largement autonomes :

- Le Transvaal et Orange, provinces à majorité afrikaner qui conservent une rigoureuse ségrégation raciale,
- Pretoria, siège du gouvernement,
- Le Cap, siège du Parlement, reste assez libéraliste : Métis et Noirs ont le droit de vote depuis 1854 mais les conditions requises sont draconiennes. Seuls 15 % des électeurs sont Noirs et Métis.

B. VERS LA POLITIQUE D'APARTHEID

Au XX^{ème} siècle, l'Afrique du Sud va être projeté dans l'ère du capitalisme industriel. Noirs et Blancs affluent vers les villes où se forment les nouveaux nationalismes. À partir de la création de «l'Union d'Afrique du Sud» et jusqu'à la fin des années quatre-vingt, l'histoire du pays est celle de la mise en place de plus en plus stricte d'une politique raciale ségrégative et de l'organisation des résistances à cette politique.

PREMIÈRE CONVENTION INDIGÈNE

Les Africains, exclus des négociations sur l'avenir du pays créent l'éphémère *Native Convention* (Convention Indigène) qui marque le début de la résistance politique des Noirs contre le pouvoir des Blancs.

En 1923, le parti *African National Congress* (ANC) est la première manifestation du Nationalisme Noir Sud-africain. Patients, ils sont convaincus que la non-violence leur permettra d'obtenir gain de cause au moment où le gouvernement multiplie les lois racistes.

LOIS RACIALES

À l'échelle nationale, les premières lois raciales datent du début du siècle, une fois l'Union réalisée :

...»En se réveillant le vendredi 20 juin 1913, l'indigène d'Afrique du Sud se retrouve non pas tant un esclave que paria sur sa terre natale»...

C'est en ces mots que S.Plaatje qualifie la situation dramatique des Noirs, qui seront chassés des terres de leurs ancêtres et confinés dans des Réserves ne contenant aucune zone urbaine, lorsque le gouvernement Botha eut promulgué le *Native Land Act*.

En 1920 la crise économique mondiale touche de plein fouet le pays et le chômage frappe indistinctement ouvriers blancs et noirs. Des centaines de familles blanches affluent vers les villes et finissent par s'entasser dans des bidonvilles. Cette idée est intolérable pour le gouvernement qui renforce donc la ségrégation territoriale dans les villes et les campagnes : le *Natives Urban Areas Act* de 1923 donne le pouvoir aux municipalités pour créer des quartiers réservés aux Africains, les «townships».

Des lois de plus en plus sévères furent votées pendant les années trente et quarante, mais cette politique fut un échec, car elle ne parvint pas à empêcher la croissance des

...“ L’Apartheid dérive de l’expérience historique des blancs établis dans le pays. C’est une politique qui est en harmonie avec les principes chrétiens de justice et d’équité, et qui se donne pour objectif de préserver l’identité des peuples indigènes en tant que groupes raciaux séparés, de leur offrir la possibilité de se développer en ensembles nationaux autonomes et de stimuler la naissance d’une conscience nationale ”...

Rapport du Parti National, 1947

populations africaines en ville ni à les contrôler efficacement. **L'Apartheid**, stricte séparation entre les races, est alors présenté comme la seule solution pour protéger les Afrikaners du «Péril Noir, des Communistes et autres libéraux négrophiles».

En 1948, dans un contexte aggravé par une crise économique et la guerre froide, Daniel Malan et son parti remportent les élections avec une très faible majorité. Pour la première fois depuis très longtemps, le gouvernement est exclusivement composé d'Afrikaners.

Cette victoire, attribuée à l'Apartheid, ouvre une ère nouvelle pour les Afrikaners, qui vont ainsi pouvoir ériger le racisme en institution.

C. LA POLITIQUE D'APARTHEID

Le régime politique d'Afrique du Sud, imposé par la répression et la violence, a **constitutionnellement proclamé la ségrégation raciale au profit exclusif des Blancs** à partir de 1948 et jusqu'en 1994, mettant en place le concept géopolitique de «Développement Séparé».

A - MISE EN PLACE

Après 1948, le brillant développement économique du pays assure une assise solide au gouvernement pour imposer sa politique d'apartheid.

ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ

Il s'agissait alors d'organiser la société en fonction de l'appartenance raciale de ses membres. Outre l'exclusion des droits politiques de l'ensemble des Non-Blancs, l'Apartheid de cette époque comprenait trois aspects principaux :

- Le **petit Apartheid** protégeait l'intimité des Blancs dans leur vie quotidienne en leur évitant tout contact avec les Non-Blancs.



Division des groupes raciaux

Le « *Population Registration Act* » qui impose un **système de classification** de la population.

Cette classification pose des problèmes de par l'extrême imbrication des groupes ethniques et de la fragilité des critères légaux (couleur de la peau, nature des cheveux, langue et descendance).

Certains cas sont particulièrement difficiles à trancher, notamment celui des métis à peau claire et qui parlent afrikaans, ou celui des afrikaners à teint mat. **Pour trancher, les fonctionnaires de l'Intérieur placent un peigne sur les cheveux de la personne. S'il tombe, l'individu est considéré comme blanc, s'il s'accroche, « le suspect est rejeté chez les métis ».**

Source : "Afrique du Sud, l'histoire séparée"
P. Coquerel

- L'Apartheid appliqué aux activités économiques interdisait les emplois qualifiés aux Non-Blancs, ainsi que la pratique d'activités commerciales indépendantes.

- Le grand Apartheid, qui nous intéresse plus particulièrement, applique l'idéologie politique à l'espace : mise au point de la ville d'Apartheid, ses *townships* (pré-existants), ses *hostels* et de la politique de «Développement Séparé». C'est celui qui a eu les conséquences bien plus graves et durables.

LOIS RACIALES

Deux textes de loi de 1950 vont servir de piliers au nouveau système et transforment l'occupation du sol : le *Population Registration Act* et le *Group Areas Act*.

Le *Population Registration Act* impose le classement de tous les individus en groupes raciaux extrêmement rigoureux.

Le Ministère de l'Intérieur définit trois «races», Blancs, Métis et Indigènes, chaque groupe étant subdivisé en plusieurs ethnies. Cette classification pose des problèmes à cause de l'extrême imbrication des groupes ethniques et de la fragilité des critères légaux : couleur de la peau, nature des cheveux, langue et descendance. Cette classification arbitraire générera donc de nombreux drames, déchirant des familles : passer d'une catégorie à l'autre impliquait de changer de lieu de résidence, d'employeur et de statut social.

Le *Group Areas Act* définit des zones de résidence racialement séparées. Désormais, les seuls contacts mixtes qui sont tolérés sont professionnels, et traduisent toujours un rapport de «maître à esclave».

Enfin, la même année, le gouvernement promulgue la loi sur l'éducation bantoue, qui étend l'apartheid au système éducatif.

B - LE DÉVELOPPEMENT SÉPARÉ, ORGANISATION DES BANTOUSTANS

A partir des années soixante, Hendrik Verwoerd, idéologue de l'Apartheid a mis en place les Bantoustans, matérialisant le concept de «Développement Séparé». Les autorités n'ont plus construit de logements pour les Africains dans les villes, ceux-ci devaient résider dans les Bantoustans, territoires indépendants correspondant aux anciennes Réserves et établis sur les terres les plus pauvres. Ainsi se mit en place ce que certains auteurs ont appelé «l'urbanisation déplacée», l'objectif étant de faire sortir les Africains des villes et de récupérer les bénéfices des industries installées aux frontières des Bantoustans, sans en supporter le coût de la main d'œuvre non sud-africaine. Les

populations noires furent repoussées, contrôlées et maintenues en état de dépendance et de subordination.

La mise en place des Bantoustans a été officiellement présentée comme favorable aux Africains qui devaient, à terme, y être indépendant et y connaître un développement parallèle à celui des ressortissants de l'Afrique du Sud blanche, mais de façon adaptée à leur culture.

Aux yeux des nationalistes afrikaners, il n'y a pas de «majorité noire», mais une série de «minorités ethniques». Chaque «nation» dispose donc de son foyer national, auquel sont rattachés tous les Africains de la même ethnie, y compris ceux des villes. Le pouvoir reconnu ainsi dix unités nationales noires.

Les citoyens du Bantoustan devaient progressivement être **proclamés «indépendants» perdant la nationalité sud-africaine**. Pourtant, les Afrikaners gardent le contrôle total sur les questions de défense, de politique étrangère, de sécurité interne et de monnaie.

L'échec de la politique des Bantoustans fut total. On peut l'apprécier sous plusieurs points de vue :

- **Échec politique :**

Les populations africaines ont massivement rejeté les dirigeants des Bantoustans dont la corruption, la mauvaise gestion et l'allégeance à Pretoria étaient insupportables.

- **Échec économique :**

Aucun Bantoustan n'est devenu une entité économiquement viable. Leur situation de sous-développement n'a fait que s'aggraver au cours des années, ce sont restés des réservoirs de main-d'œuvre. Les industries de frontière, qui devaient se développer sur les terres blanches, mais en limite des Bantoustans dont elles auraient utilisé la main-d'œuvre, sont restées très marginales malgré les subventions du gouvernement central. Le fossé entre terres blanches et noires s'est élargi.

- **Echec en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire :**

Les ouvriers Noirs ayant besoin de nourrir leurs familles et ne pouvant subsister dans les Bantoustans surpeuplés, **reprirent le chemin des villes blanches**. La politique des Bantoustans a donc totalement échoué à **limiter la croissance des populations Noires dans les villes blanches**. En 1970, seulement un peu plus de 42 % des Noirs sud-africains résidaient dans leur Bantoustan.

Dans les villes, la mise en place des Bantoustans justifia l'arrêt des constructions de logements dans les townships, provoquant l'explosion des formes illégales d'occupation du sol : développement de «camps de squatters» et de bidonvilles. Les migrants s'installèrent de façon informelle sur toutes les terres accessibles, le moins loin possible des villes, ou bien allèrent en grossir les populations illégales (squatters, sous-locataires de townships...).

Le gouvernement a voulu tromper la communauté internationale et fragmenter la force collective du peuple noir. Les dix Bantoustans créés ont laissé un héritage de misère et de sous-équipement graves notamment en ce qui concerne les infrastructures et les équipements dans des régions entières, que le gouvernement de Pretoria pouvait considérer comme étrangères.

Deux conséquences ont été rapidement tirées par le pouvoir blanc : l'urbanisation d'une partie des Sud-africains noirs devait être considérée comme définitive, le contrôle des townships devait prendre de nouvelles formes pour être efficace.

Peu à peu la société blanche s'est mise à douter des mérites de la politique d'Apartheid, qui se finançait sur ses impôts.

C - OPPOSITIONS À L'APARTHEID

Dès son arrivée au pouvoir en 1948, le parti National eu à faire face aux libéraux blancs, mal organisés, et vota une loi sur l'interdiction du Communisme, jugé bien plus dangereux. L'opposition la plus violente à l'Apartheid vint des mouvements nationalistes noirs, indiens et métis qui ont longtemps oscillé entre la lutte armée et la coopération. En 1923, le «Congrès National Africain» (*African National Congress ou ANC*), non-violent, est créé, première manifestation du Nationalisme Noir Sud-africain. À la même époque, les Indiens eux aussi commencent à s'agiter. Mohandas Gandhi fonde le *Natal Indian Congress*.

Dans les années 1950, après l'arrivée au pouvoir du Parti National, l'ANC se radicalise avec la *Youth League* conduite par Lembede, Mandela, Sisulu et Tambo. En 1952, une campagne de désobéissance civile est lancée, 8000 personnes sont emprisonnées. L'Organisation des Nations Unies est alertée. L'Union Sud-africaine commence à s'isoler diplomatiquement.

En 1955, les mouvements nationalistes non-blancs au complet se réunissent pour rédiger la «Charte de la Liberté», non loin de Johannesburg, à Kliptown.

En 1960, à Sharpeville, township au sud de Johannesburg, la police tire sur la foule de manifestants qui protestait contre le «pass» et tue 67 personnes. Les responsables politiques africains, dont N. Mandela, sont emprisonnés ou quittent le pays.

APRÈS SHARPEVILLE, LA PROTESTATION PACIFIQUE CÈDE LA PLACE À LA RÉSISTANCE ARMÉE.

Politique Internationale

- En mars 1961, l'Afrique du Sud annonce son retrait du Commonwealth. En mai, la République sud-africaine est proclamée avec à sa tête Hendrick VERWOERD. Parallèlement, en Avril 1961, l'ANC et son aile extrémiste le *Pan African Congress* sont déclarés illégaux et 18000 personnes sont arrêtées. Président de l'ANC, Nelson Mandela, une fois encore inculpé pour «haute trahison» sera condamné à la réclusion à perpétuité.
- Dans les années soixante-dix, l'ONU accentue ses pressions, le pays est boycotté. Miné par des discussions internes, le Parti Nationaliste tend à se diviser en deux courants : les «*Verkrampptes*», (les crispés) conservateurs et les «*Verligtes*» (éclairés), prêts à faire des concessions.

De nouveaux mouvements politico-culturels s'imposent au début des années 1970 : la *Black Consciousness* (conscience noire) et le *South African Student Movement* (mouvement des étudiants africains). En 1976, ils poussent les jeunes des townships à boycotter leurs écoles car le gouvernement impose l'afrikaans dans toutes les écoles sud-africaines. À Soweto, la police ouvre le feu pour disperser une manifestation d'adolescents, un jeune noir de 13 ans est tué.

Les violences embrasent alors l'ensemble des townships d'Afrique du Sud.

D - PREMIÈRES TRANSFORMATIONS

En 1978, Botha devient 1er ministre. Il va donner la priorité au développement économique du pays et en 1980, il propose de réformer la constitution, afin d'associer au pouvoir les Métis et les Indiens et de supprimer les aspects les plus voyants de l'Apartheid.

Dès lors, deux réformes majeures ont été mises en place : en 1982, les *Black Local Authorities* (BLA) furent créés et en 1983, une opération de vente massive des logements des townships jusque-là toujours possédés par le gouvernement (et loués aux habitants) fut lancée.

Ces deux réformes visaient à déstabiliser la résistance au régime en répondant à deux revendications : le droit à la propriété urbaine et le droit à la participation politique, donc au statut de citoyen.

Enfin, ces réformes ont été interprétées comme l'équivalent urbain des Bantoustans et boycottées violemment. Il s'agissait en fait de donner le pouvoir localement à une élite favorable au statu quo.

Au même moment, de violents incidents éclatent dans les ghettos noirs de Johannesburg et dégénèrent en une révolte de la jeunesse noire, frappée de plein fouet par le chômage et la crise économique. Face à cette crise, le gouvernement ne parvient pas à définir une stratégie cohérente et fait intervenir l'armée dans les townships, pour en garder le contrôle.

En 1986, le contrôle des populations, par le biais du *pass*, fut aboli et les centres-villes ouverts aux commerces Africains.

Il était en fait trop tard quand le régime d'apartheid tenta de se réformer et de réorganiser la fourniture des services urbains à partir de la fin des années 1970, époque, par exemple, de l'électrification de Soweto.

E - CHANGEMENT DE RÉGIME POLITIQUE

Au début de l'année 1985, le gouvernement proclame l'état d'urgence. Un violent débat s'amorce alors concernant le choix des priorités : **RENFORCER L'APARTHEID OU FAVORISER LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE.** Favorisant l'économie, Botha annonce l'instauration d'une société post-apartheid. Il abroge certaines lois les plus critiquées sans remettre en cause les principes mêmes du système. Ces réformes ne parviennent pas à enrayer la violence et la résistance, qui s'étendent désormais aux Bantoustans.

1990, Frederik De Klerk est chargé de sortir le pays de l'impasse. Il avance comme priorité la rédaction d'une nouvelle constitution qui permettrait la cohabitation pacifique de toutes les populations d'Afrique du Sud. Il prendra aussi des mesures concrètes pour renouer le contact avec l'ANC et libèrera Nelson Mandela après 27 ans de captivité.

Mandela et De Klerk, tous deux partisans d'une évolution pacifique incarnent désormais la nouvelle Afrique du Sud.

Le 15 octobre 1990, le *Separate Amenities Act* qui régissait la vie quotidienne des populations de couleur depuis 40 ans est abrogé.

En 1991, les dernières grandes lois qui fondaient l'Apartheid sont abrogées, entraînant la faillite du système.

1994, les premières élections générales conduisent Nelson Mandela et une majorité A.N.C. au pouvoir. C'est le premier président noir de la République Sud-africaine.

Le 8 mai 1996, une **Nouvelle Constitution** entre en vigueur.

Les quarante-six années d'Apartheid (1948-1994) ont été marquées par des événements au retentissement international : **violences, emprisonnements arbitraires accompagnés de tortures, départs en exil, lutte politique et armée...**

Ces luttes, généralement en réponse à des phases de mise en œuvre de nouvelles formes de ségrégation ou de répression, **ont contribué à dessiner une géographie politique du pays** et à créer un certain nombre de lieux symboles pour les Africains comme Sharpeville, Soweto, et Kliptown...

II - GESTION DE L'ESPACE ET EVOLUTION DES VILLES

1 - LA VILLE PRE-TOWNSHIP

Jusqu'en 1920, les villes restèrent de petites dimensions. Les citoyens étaient en majorité blancs - en 1921, il y avait moins de 600.000 citoyens d'origine africaine, contre plus de 800.000 blancs - et aucun texte national ne réglementait le contrôle de la main-d'œuvre ni n'imposait la ségrégation raciale.

En fait, les situations étaient variées puisque les autorités municipales avaient une très grande autonomie. Certaines municipalités interdirent la propriété urbaine aux Non-Blancs dès 1893, alors qu'il n'en était pas encore question à Johannesburg ou au Cap. Si le *Native Land Act* (Réserves africaines représentant 10 % du territoire) de 1913 limita, au niveau national, les droits des Africains aux Réserves, et, de fait, leur enleva tout droit en ville, les pouvoirs locaux et nationaux ne s'inquiétèrent réellement de leur statut en ville que plus tard.

A cette époque, le modèle de la cité minière fermée, né à Kimberley à la découverte des minerais, était développé dans toutes les villes minières. Cependant, les Africains n'habitaient pas tous dans ces cités. Des quartiers africains s'étaient développés près des centres des grandes villes : À Johannesburg, autour du centre-ville, de nombreux quartiers étaient occupés par une population mixte racialement. Des formes de solidarités et une culture urbaine spécifique, prolétarienne, transcendant les barrières de la race et de la religion s'y étaient mises en place. Du début du siècle aux années quarante, plusieurs mesures de planification seront prises à l'encontre de ces quartiers. Les arguments des autorités seront d'ordre sanitaire (surpeuplement et insalubrité), pourtant, à chaque fois, l'objectif sera de limiter les contacts entre les résidents, de laisser les Blancs dans des quartiers spécifiques à proximité du centre-ville et d'envoyer les autres dans des lotissements toujours plus périphériques.¹

En 1920, avec la crise économique mondiale, les populations africaines et afrikaner des zones rurales migrent massivement vers les villes où elles entrent en concurrence, s'entassant dans des bidonvilles. Le gouvernement renforce la ségrégation territoriale dans les villes et les campagnes :

Le *Natives Urban Areas Act* de 1923 tente, pour la première fois, d'imposer aux

¹ Cf: Philippe Guillaume, «Le territoire imposé. Forger l'espace, contrôler la société, le cas de Johannesburg», dans «Questions urbaines en République sud-africaine», 1999. P 301 - 381

Ecole d'Architecture de Marseille Luminy
Service documentation
184, Avenue de Luminy
13288 MARSEILLE Cedex 9 - C.924

autorités locales un mode de contrôle de la population africaine. Texte facultatif, il est essentiel car il a inspiré toute la législation ultérieure. Cette loi donne le pouvoir aux municipalités de **créer des quartiers réservés aux Africains, les townships**, établissant pour la première fois le lien légal entre droit de résidence et emploi. De plus, il introduisait l'idée que les quartiers réservés aux Africains devaient s'autofinancer grâce aux loyers, taxes et bénéfices de la vente d'alcool, dont les municipalités avaient le monopole.

La loi met aussi en place un **système de contrôle des populations** réduisant lourdement la liberté de mouvement des Africains, soumis au port du *pass*. Enfin, un Africain arrivant en ville ne disposait que de quatorze jours pour trouver un emploi, période ensuite réduite jusqu'à trois jours.

L'industrialisation du pays connut - malgré la crise économique - une forte accélération jusque dans les années quarante. Le besoin de main-d'œuvre était énorme et de nombreuses municipalités n'adoptèrent pas ce texte.

La croissance des populations africaines en ville évolua régulièrement, malgré les efforts de répression du gouvernement. Durant la seconde guerre mondiale, la population de Johannesburg doubla et la population africaine en ville devint plus nombreuse que la population européenne. La fin des années quarante fut ainsi marquée par une **sur-occupation des logements existants et un développement des bidonvilles à la périphérie des grandes villes**.

Après les élections de 1948, et l'adoption de la politique d'apartheid, tout un arsenal législatif et administratif permettant d'imposer la division raciale de la société est mis en place. Cependant, le gouvernement doit encore résoudre le **problème de l'urbanisation des Noirs**. Hendrik Verwoerd, ministre des Affaires Indigènes va s'atteler à faire de l'Afrique du Sud le pays de «l'homme blanc».

L'application du *Group Areas Act*² a entraîné des **destructions massives de quartiers** dans lesquels les Africains, les Métis ou les Indiens avaient des droits depuis les débuts de l'urbanisation, comme le quartier de «District Six» au Cap ou bien «Sophiatown» à Johannesburg. Examinons le cas de Sophiatown, quartier mythique pour la majeure partie de la population Non blanche d'Afrique du Sud.

² Zones de résidence racialement séparées

L'EXEMPLE DE SOPHIATOWN À JOHANNESBURG³

À l'origine, Sophiatown était une «*Malay Location*», un quartier indien, qui est vite devenu multiracial tout en étant toujours détenu par des indiens.

Sophiatown c'était :

- 70 % des habitations pouvant être considérées comme taudis,
- 80 % des familles africaines ayant un revenu inférieur au seuil de pauvreté,
- Une insalubrité et un surpeuplement caractéristiques,
- Des problèmes sociaux, une natalité débordante, un taux de criminalité élevé et une capacité scolaire insuffisante.

Philippe Guillaume cite David Coplan (1992) dans son article : «Bruyantes et spectaculaires, ses rues non goudronnées, pleines d'ornières, couraient le long des fontaines et des latrines communes, des rectangles enchevêtrés des cours que délimitaient les murs de briques, de bois ou de tôles».

Pourtant, en dépit de ces descriptions, il ne faut pas voir Sophiatown seulement comme un taudis.

Sophiatown était aussi le lieu de résidence d'une classe moyenne voire supérieure noire permettant l'existence d'une certaine mixité sociale. De belles maisons jouxtaient des cabanes (*shacks*), et les plus pauvres pouvaient rencontrer le président de l'*African National Congress* (ANC) aux fontaines. Ne retenir que la description physique du quartier, ce serait passer à côté de la substance de Sophiatown. Les années quarante et cinquante sont celles de l'expression d'un souffle artistique et culturel jusqu'alors inconnu en Afrique du Sud, toutes races et communautés confondues.

D'autre part des observateurs comparent Sophiatown à une ville italienne. C'est dire que l'on pouvait y trouver les expressions - certainement plus humaines qu'architecturales - d'une culture méditerranéenne de la ville.

Sophiatown est donc unique parmi les espaces urbains sud-africains. Certes, la vie n'y était pas plus facile qu'ailleurs, mais le quartier était animé de multiples formes de sociabilité. Dense et divers, il offrait les conditions idéales à l'expression d'une véritable urbanité.

³ D'après un article de Philippe Guillaume : «Le territoire imposé. Forger l'espace, contrôler la société, le cas de Johannesburg», dans «Questions urbaines en République sud-africaine», 1999. P 301 - 381

«L'urbanité, comme situation productive, consiste en la mise en co-présence du maximum d'objets sociaux dans une conjonction de distances minimales. La ville apporte aussi la possibilité de rencontres imprévues et improbables, la circulation multidirectionnelle et aléatoire sur un réseau large et dense d'informations multiples... Le niveau d'urbanité est mesurable par une batterie de services, de pratiques et d'événements urbains ». Jacques Lévy (1994)

Sophiatown était un lieu de rencontre, d'échanges, un lieu culturel, vivant et libre dans une ville qui commençait à penser à l'enfermement.

Dans les années cinquante, Sophiatown a eu une grande influence dans la construction de la culture sud-africaine, véritable centre de l'activité intellectuelle du pays.

DE SOPHIATOWN À SOWETO

À l'aube des années cinquante, le dernier quartier populaire proche du centre-ville fait figure de symbole. La mixité raciale s'est considérablement amenuisée. Les Blancs se font rares, mais les Non blancs vivent ensemble dans cet espace fonctionnant sur le registre de la propriété privée.

En 1951, le gouvernement central fit connaître son projet de voir disparaître Sophiatown. Il s'agissait de déplacer les Noirs vers Meadowlands et Diekpoof, deux townships de Soweto⁴, qui allait devenir l'agglomération noire la plus vaste de Johannesburg.

Les déplacements de population commencent en février 1955 et marquent le deuil de l'urbanité en Afrique du Sud. A la fin de 1957, on compte environ 33000 personnes relogées dans 7700 maisons dans ce qui allait devenir Soweto. La destruction de Sophiatown marque la fin d'une certaine liberté, le township devient le seul lieu de résidence possible.

Une fois la population évacuée, Sophiatown fut rasé. On reconstruisit un quartier appelé «Triomf» (équivalent Afrikaans du français Triomphe), qui accueillit des afrikaners.

Si, physiquement, Sophiatown a disparu, il est évident que son empreinte sur les pratiques et les références culturelles a survécu.

Après la destruction des quartiers populaires - principalement Sophiatown - et la déportation des habitants dans des quartiers comme Meadowlands, Diepkloof ou Orlando, à Soweto, ce sont de nouvelles pratiques urbaines qui se mirent en place.

Les habitants ont été relogés dans de vastes townships à la périphérie des villes. Pour certains, l'habitat proposé était supérieur en qualité à celui qu'ils quittaient, mais, pour tous, il s'agissait de s'éloigner de la ville et de s'adapter à l'univers morne du township ségrégué.⁵

⁴ South WEstern TOwnship

⁵ «Les Townships noirs d'Afrique du Sud : histoire d'une urbanisation séparée (1948-91)». Par Jean-Baptiste Onana P 159-161

2 -LE MODÈLE URBAIN DU SYSTÈME D'APARTHEID

«La ville sud-africaine du système d'apartheid emprunte à une galaxie d'un point de vue morphologique : c'est une constellation de *townships* pauvres et délabrés - zones résidentielles noires - qui gravitent autour d'un noyau central riche et prospère - la zone blanche - auquel ils ne sont pas administrativement rattachés.» JB Onana⁶

Ainsi, la ville d'Apartheid est une ville fondée sur le principe de la séparation aussi systématique que possible des groupes raciaux et des activités.

LES ZONES DE RÉSIDENCE

La planification sud-africaine se lança dès 1950 dans le découpage de l'espace afin d'affecter une zone de résidence à chaque groupe racial, lui interdisant l'accès aux zones dévolues aux autres populations. Les différents groupes linguistiques ou présumés tels étaient séparés. Dans le vaste township de Soweto, les différents groupes africains se voyaient attribuer des espaces différents. Dans les quartiers européens même, les différents groupes ethniques ne se répartissaient pas de façon uniforme : anglophones, afrikaners, méditerranéens avaient leur quartier et se mélangeaient peu.

Jean Baptiste Onana compare les villes sud-africaines aux villes américaines. Selon lui, les Etats-Unis ont aussi créé des zones résidentielles sur une base raciale. Cependant, «le ghetto est partie intégrante de la ville, comme Harlem, ou couplé de zones résidentielles mixtes, comme Brooklyn. En revanche, les villes sud-africaines sont «ségréguées de l'intérieur» et JB Onana va jusqu'à parler de modèle sud-africain, car il est difficile de retrouver ailleurs de tels modèles de villes.

SÉPARATION DES ACTIVITÉS

Les activités étaient, elles aussi séparées : les bureaux dans les centre villes, les industries dans les zones strictement délimitées, les commerces dans les centres commerciaux prévus à cet effet et dans les centres-villes. Cette séparation des activités était le corollaire logique de la séparation des races : les zones d'activité étant les points de rencontre obligés entre les différents groupes, les mêler à des zones résidentielles aurait provoqué des contacts interethniques jugés insupportables.

CITOYENNETÉ DES NON BLANCS

La séparation des races n'est cependant que l'aspect extérieur d'une politique urbaine plus pernicieuse. En effet, la structure de la ville d'Apartheid était un outil pour, premièrement, interdire aux Non Blancs un statut de citoyen à part entière et,

⁶ «L'aménagement urbain en Afrique du Sud, 1948 - 1995», par JB Onana, 1996, P 94-102

deuxièmement, faire en sorte que **le financement des quartiers réservés aux Non Blancs ne reposent pas sur les citoyens blancs et leurs municipalités.**

Aux quartiers ghettos des villes occidentales, le modèle urbain du système d'apartheid oppose des villes ghettos. La logique sécuritaire et isolationniste y prend le dessus sur les besoins d'urbanité et d'intégration urbaine. Quant à l'urbanisation croissante des Africains, il y répondait par l'exclusion et de la répression. Le modèle urbain du système d'apartheid semble donc unique parce que radicalement opposé à la conception traditionnelle de la ville, lieu de rencontres, d'échanges et de convergence des activités humaines. Loin d'être au service de l'homme, il l'asservissait en conditionnant sa présence aux impératifs de production économique.

Cette conception de la ville, qui s'est traduite par des politiques urbaines de plus en plus draconiennes jusqu'à la fin des années soixante-dix, avec des changements certes, mais fondamentalement de façon continue a eu de graves conséquences.

LE TOWNSHIP⁷

La composante la plus connue de la ville d'Apartheid est le township, quartier pour citadins non-blancs.

Le township désigne toujours un **quartier africain formel loti par les autorités. C'est une forme de découpage de l'espace pour attribution de parcelles rectangulaires.** En ville, la traduction la plus juste et la plus simple serait donc «lotissement », c'est pourquoi nous utilisons le mot **township au masculin.**

A l'origine, les quartiers blancs sud-africains étaient souvent lotis par les autorités, alors que les quartiers non-blancs, appelés alors *locations*, faisaient seulement l'objet d'une délimitation à l'intérieur de laquelle les habitants construisaient leur logement.

À partir de la fin des années quarante, les anciennes *locations* ont été progressivement détruites afin d'être remplacées par de vastes lotissements publics en **périphérie des villes**, les townships, afin de répondre au *Group Areas Act*. Dans le même temps, les quartiers européens s'étant au contraire développés presque seulement selon les règles du marché privé, le mot township est devenu synonyme de «**lotissement pour Africains**», voire de **quartier africain.**

Du point de vue de leur gestion autonome et de leurs limites administratives, **les townships sont des villes à part entière qui côtoient d'autres villes dont ils sont par ailleurs satellites.** Philippe Guillaume pense qu'à ce titre, «ils s'apparentent à nos banlieues avec cette différence que ni Nanterre, ni Saint-Denis ne sont réservées à la résidence d'une frange donnée de la population». Il avance d'autre part qu'un ghetto se forme généralement au sein de la ville et non en marge de celle-ci, de manière spontanée. Ce n'est pas le cas des cités-dortoirs du système d'apartheid qui sont **rigoureusement planifiées pour empêcher l'intégration urbaine des Africains**, et se devaient donc d'être éloignées autant que possible de la ville blanche.

Construits à l'extérieur des villes, les townships sont séparés du reste de la ville, généralement proches des zones industrielles et entourées de vastes zones tampons non bâties. Ces *Buffers-zones* permettaient de séparer les espaces réservés à des groupes raciaux différents, mais aussi, éventuellement, de contrôler militairement l'espace urbain. Elles étaient souvent maquillées en infrastructures sportives ou correspondaient à des ruptures naturelles du tissu urbain (rivière par exemple). Les townships sont reliés aux centres-villes blancs par un minimum de routes, dans le but de les contrôler un maximum et de protéger le centre. Une seule route et une voie ferrée permettaient d'aller de Soweto à Johannesburg, ville blanche. Ainsi isolées, ces banlieues pouvaient difficilement constituer la base de départ d'actes de sabotage dirigés contre des intérêts blancs.

Enfin, la circulation en ville d'Apartheid était réglementée très sévèrement pour les

⁷ D'après : un article de Philippe Guillaume : «Le territoire imposé. Forger l'espace, contrôler la société, le cas de Johannesburg», P 301 - 381, et un article de JB ONANA

«Les Townships noirs d'Afrique du Sud : histoire d'une urbanisation séparée (1948 - 1991) P 159-161, dans «Questions urbaines en République sud-africaine», 1999.

Non-blancs et soumise à autorisation (système du Pass). Un couvre feu était imposé dans la ville blanche pour tous ceux qui n'avaient pas le droit d'y résider.

D'autre part les townships ne devaient avoir qu'une fonction résidentielle. Toute forme d'activité y était quasiment interdite, les townships devant tirer leurs revenus des impôts et taxes prélevés sur leurs habitants et des ventes d'alcool gérées par l'Etat afin de ne rien coûter aux contribuables blancs. Ils étaient donc sous-équipés, tels de véritables ghettos. À Soweto, pour près de deux millions d'habitants, il y avait six bibliothèques, cinq piscines, un terrain de golf (pour les plus fortunés), quinze stades de football, un très grand hôpital et seulement deux salles de cinéma dont une à Kliptown, le cinéma «*San Souci*».

On peut alors se demander comment une ville peut mettre en place une banlieue dépourvue d'un minimum d'activité économique lui assurant une relative autonomie financière⁸.

LE TOWNSHIP COMME CADRE DE VIE

Le township n'offre pas l'urbanité spécifique des quartiers populaires d'antan. Les rues, vivantes et colorées, lieux de rencontres et d'échanges, laissent place à un isolationnisme pavillonnaire. L'appropriation individuelle ou collective de l'espace est niée. La mixité sociale et communautaire fait place à une partition ethnique imposée.

L'habitat de Sophiatown, juxtaposant maisons et cabanes, propriétaires, locataires, sous-locataires et squatters disparaît. A Soweto ce sera la *matchbox* pour la famille nucléaire, l'*hostel* pour le travailleur célibataire. Le township est un espace fabriqué dans le but «d'imposer un esprit passif et obéissant» à ses habitants.

ESPACE PUBLIC, ESPACE PRIVÉ - RECHERCHE D'UN MÊME BUT

Pour reprendre la métaphore biologique Jean-Baptiste Onana⁹, la création d'un township relève d'un processus de duplication de cellules spatiales, accrochées à un squelette constitué par la rue. Une rue qui, pour reprendre les termes de Victor Hugo, est « le cordon ombilical qui relie l'individu à la société ». Les rues du township sont uniformes, monotones, poussiéreuses et stériles. Elles ne peuvent en aucun cas assurer leur rôle de lien social. Elles tiennent compte des nécessités de patrouilles policières ou militaires : larges, généralement bitumées et coupées en angles droits, les quartiers sont découpés suivant un tracé qui rend leur quadrillage aisé, et suffisamment isolés les uns des autres pour en faciliter la surveillance.¹⁰

Les lieux publics, présents dans les projets initiaux, n'ont pas tous été concrétisés. La rue constitue donc le seul espace public, mais elle a perdu toute fonction, toute dimension, et

⁸ «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001

⁹ Questions urbaines en Afrique du Sud», par JB Onana, 1999

¹⁰ Voir : «Bilan et perspective d'une urbanisation inachevée» P 299 - 301, dans «Aménagements urbains, 1948 - 1995»

Le choix d'un logement noir au rabais fut ainsi justifié par le gouvernement dans les années 1960 :

« L'on ne doit pas fournir aux Africains des villes des logements plus grands, meilleurs, plus attrayants ou luxueux car il faut se rappeler qu'une zone résidentielle urbaine pour Bantous n'est pas un «foyer national», mais qu'elle fait partie des zones blanches. Pareil cadre d'habitat aurait pour effet non seulement de faire prendre aux Bantous des habitudes qui leur sont étrangères, mais aussi de les rendre esclaves d'une forme de luxe que leur «foyers nationaux» ne peuvent leur offrir et qui risque de les aliéner».

ne constitue en aucun cas un espace de rencontres ou de liberté.

La maison de township est le composant essentiel des quartiers africains, métis, et indiens de la ville d'Apartheid. Outre qu'elles étaient parfaitement identiques, les maisonnettes étaient exigües et de forme rectangulaire, d'où leur appellation *matchboxes houses* (maisons boîtes d'allumettes). Construite sur un terrain de cent à cent cinquante mètres carrés, leur surface oscillait de 40 à 60 m² et elles avaient entre 2 et 4 chambres. Les murs sont en briques ou en parpaings, la couverture est faite de plaques de tôle. Les sanitaires étaient généralement situés à l'extérieur, l'eau courante et l'électricité inexistantes, l'isolation mal assurée, les ouvertures en nombre insuffisant pour assurer l'aération et l'étanchéité des toitures non effective.

D'où la multiplication de sinistres liés aux vices de construction que ne prenait en charge ni l'Etat en sa qualité de maître d'ouvrage, ni le constructeur, ni une quelconque assurance privée.

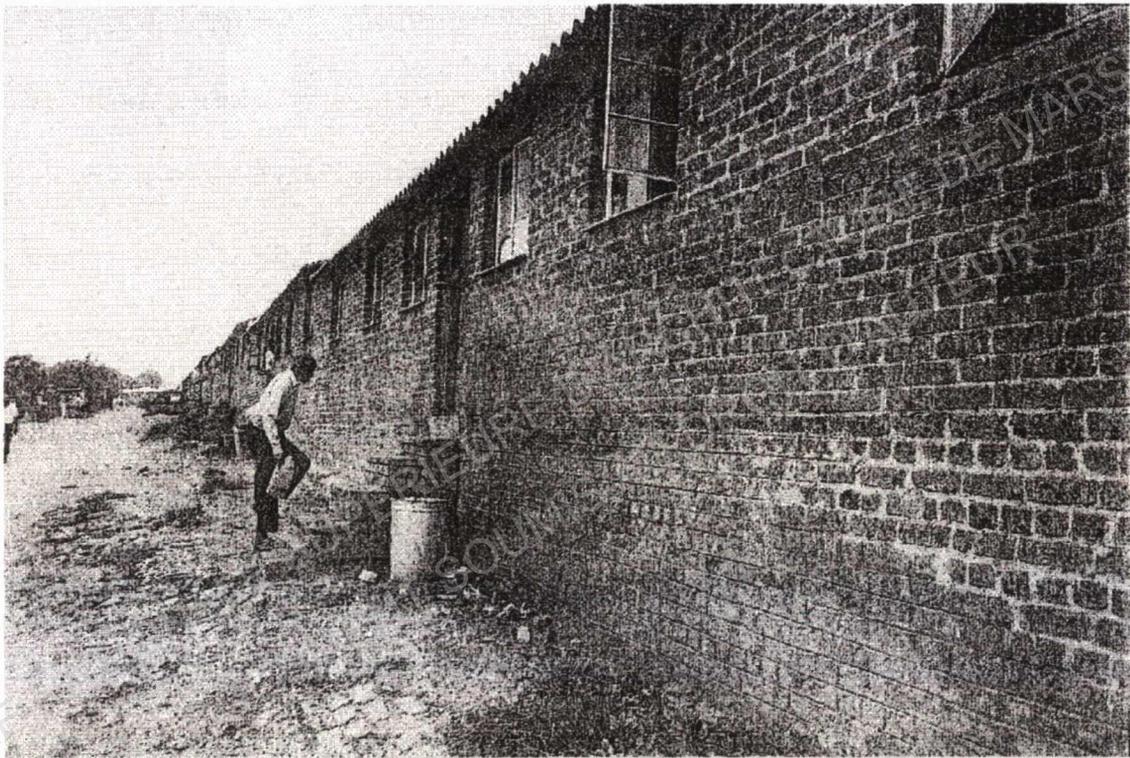
La *matchbox* est-elle un espace privé, dans la mesure où elle appartient à l'Etat et où, à l'origine, toute modification y est interdite ? Le statut des résidents est précaire, les baux sont d'abord établis pour dix ans, puis trente ans, ensuite des baux emphytéotiques seront mis en place, l'accès à la propriété n'étant possible que depuis les années quatre-vingt. La désespérante uniformité de l'habitat constitue ainsi une négation des identités individuelles.

Jacques Lévy¹¹ fait état des quatre caractéristiques d'un logement : son statut d'occupation, sa superficie, son confort et sa localisation. Il précise que le confort «renvoie à une image sociale globale, car l'habitant offre ainsi à autrui une concrétisation irréfutable de son identité».

Rien ne permet de différencier les occupants des *matchboxes* de Soweto : tous sont locataires, tous ou presque occupent la même maisonnette standardisée, le confort est initialement le même pour tous et varie, assez peu, par la possession de meubles ou d'appareils ménagers, et la localisation place tout le monde en périphérie de la ville. La tristesse des paysages des townships, la répétition et la monotonie laissent suggérer qu'occuper une *matchbox*, c'est remplir un volume. La *matchbox* n'a pas été conçue pour être une maison, mais un abri assurant des fonctions vitales à un individu jouant un rôle dans un système. Elle n'est pas un lieu qui reconnaît un statut à ses occupants puisqu'elle ne peut être que locatrice. Elle n'est pas conçue pour jouer un rôle dans la construction de l'individualité.

L'espace urbain de l'apartheid a été conçu pour que la communauté africaine, dans son ensemble, tienne le rôle qui lui a été alloué par la structure politique, économique et sociale du pays, dans un registre d'infériorité.

¹¹ Cité par JB. Onana dans *Questions urbaines en Afrique du Sud*, 1999



Hostel pour hommes à Soweto

«L'Afrique du Sud, riche, dure, déchirée»
Collection Autrement

Cependant, on peut se demander si le pouvoir de l'espace est aussi important que l'espéraient les planificateurs de l'apartheid, au point d'asservir toute une population. Pour que la politique spatiale de l'apartheid soit une «réussite», il aurait fallu que la population adopte des pratiques conformes à l'espace qui lui a été dessiné, et qu'elle ne déborde pas des limites de cet espace qu'on lui a forgé.

LES HOSTELS, FOYERS POUR TRAVAILLEURS MIGRANTS¹²

Ponctuant les quartiers africains, on observe des complexes sinistres, immeubles de quelques étages ou alignements de logements dans de longs bâtiments en rez-de-chaussée : ce sont les *hostels*, logements pour travailleurs célibataires logés en dortoirs, avec cuisine et sanitaires collectifs.

Les *hostels* sont de vastes ensembles occupés par plusieurs milliers de personnes, caractéristiques des grandes villes, surtout dans le Witwatersrand.

Une importante partie de l'économie sud-africaine repose sur le travail migrant c'est-à-dire l'emploi à durée déterminée de travailleurs résidents, pour le temps du contrat, dans des complexes collectifs. Généralement ce sont des hommes - on dénombre tout de même quelques rares *hostels* pour femmes - qui travaillent quelques mois en ville et rentrent régulièrement dans leur zone de résidence assignée pour y retrouver leur famille, celle-ci n'ayant pas le droit de les suivre. Les *hostels* ont été développés pour répondre au besoin de main d'œuvre des zones urbaines sans que celles-ci aient à en supporter la présence. Ils sont gérés soit par l'employeur soit par la municipalité. C'est une forme de logement très peu coûteuse pour les chercheurs d'emploi et qui a donc eu beaucoup de succès.

Dans les townships, les *hostels* et les *matchboxes* sont séparés par des terrains vagues ou des accidents du relief qui isolent les *hostels*, déjà cernés de barbelés.

Selon Philippe Guillaume, l'*hostel* est l'espace ultime de l'oppression. À cheval entre le camp militaire et la prison, la signification de l'*hostel* est toujours ambiguë, elle oscille entre l'intégration et l'exclusion. L'intégration dans le système du travail migrant, l'exclusion du système urbain. Dans les deux cas, le dénominateur commun reste le contrôle du processus». Le statut du travailleur migrant, anonyme dans le paysage urbain, est encore bien plus précaire que celui de son voisin du township, leurs intérêts sont divergents.

MIGRATIONS INÉVITABLES

Suite à la politique des Bantoustans, les mouvements de populations vers les villes s'accéléraient. Les paysages des centres-villes furent transformés par l'afflux massif

¹² D'après un article de Philippe Guillaume : «Le territoire imposé. Forger l'espace, contrôler la société, le cas de Johannesburg», P 301 - 381, dans «Questions urbaines en République sud-africaine», 1999.

d'africains. Les quartiers dits gris se multiplièrent. Deux conséquences ont été rapidement tirées par le pouvoir blanc : **l'urbanisation d'une partie des Sud-africains noirs devait être considérée comme définitive, le contrôle des townships devait prendre de nouvelles formes pour être efficace.**

À cette époque, le nombre de migrants venant grossir la population illégale des villes (*squatters* et sous-locataires de townships) s'amplifia pour plusieurs raisons :

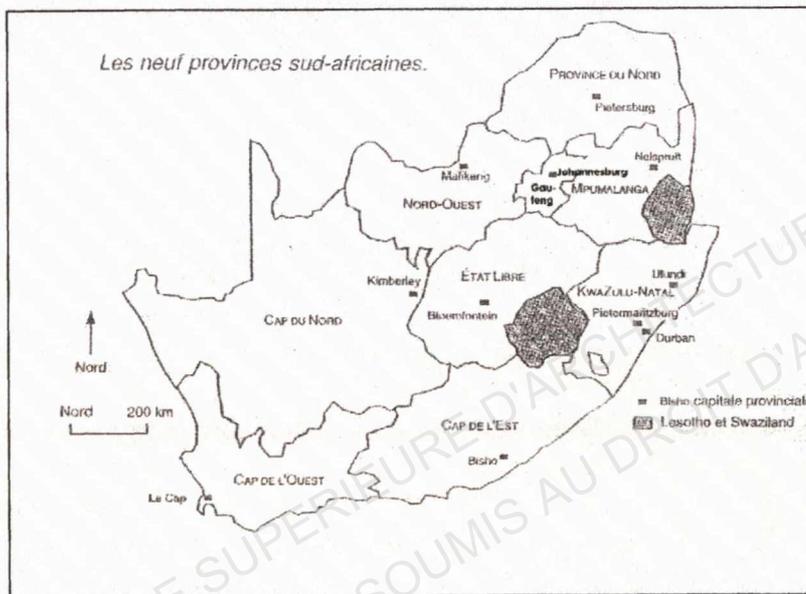
- Le gouvernement bloqua l'accès au marché du travail urbain pour les populations rurales,
- La forte dégradation de la situation dans les Bantoustans où le nombre de paysans sans terres et donc migrants potentiels était énorme,
- Enfin, les contrôles en ville se relâchaient ou devenaient impossibles en raison du déchaînement de la violence politique après le soulèvement de Soweto en 1976.

Les années quatre-vingt ont été marquées par une nouvelle modification des politiques urbaines, réponse à l'échec de la politique des bantoustans et du contrôle des populations (système du *pass*). Dans les villes où le déplacement des populations vers les Bantoustans trop éloignés n'était pas gérable, de nombreux quartiers illégaux se sont développés.

La sur-occupation des logements et la multiplication des camps illégaux contraignirent les autorités à légaliser des espaces urbains nouveaux pour non-Blancs et finalement à abolir les lois de contrôle de la population en 1986. Des secteurs furent délimités où purent s'installer (ou demeurer), sans qu'il y ait pour autant construction de logements, des populations africaines.¹³

Il était en fait trop tard quand le régime d'Apartheid tenta de se réformer et de réorganiser la fourniture des services urbains à partir de la fin des années 1970, époque, par exemple, de l'électrification de Soweto.

¹³ D'après «La question urbaine en Afrique Australe» sous la direction de P. Gervais lambomy, 1999. P 309 - 310



Les neuf provinces sud-africaines

«l'afrique du sud et les états voisins»

P. Gervais lambomy

3 - HERITAGES

De même que l'Apartheid était territorial, les changements que connaît l'Afrique du Sud depuis 1994 sont d'ordre spatial. En effet, pour tenter d'effacer les traces de l'Apartheid, le nouveau gouvernement a dû procéder à un remodelage de l'espace à toutes les échelles :

- À l'échelle nationale avec la réintégration des anciens Bantoustans,
- À l'échelle régionale avec la délimitation de neuf nouvelles provinces,
- À l'échelle locale avec la redéfinition des territoires des autorités locales.

Ce redécoupage spatial s'est accompagné d'une redéfinition des droits et pouvoirs de chaque niveau de gouvernement et, dans l'ensemble, les pouvoirs du centre sont plutôt moins importants qu'avant.¹⁴

La défaite du gouvernement raciste et la mise en place de nouvelles autorités métropolitaines ouvrent donc aujourd'hui la voie à de nouvelles formes de gestion urbaine.

LA NOUVELLE VILLE SUD-AFRICAINE

Toutes les villes sud-africaines sont confrontées à un problème commun : gérer l'héritage de plusieurs décennies de ségrégation raciale et de luttes politiques violentes.

Aujourd'hui, il est nécessaire de rétablir la justice et l'égalité entre les habitants des villes et de répondre aux attentes de la population en matière de logement et d'équipement, tout en maintenant ou rétablissant la viabilité économique des centres. Les « cités noires » doivent arriver à un équilibre, aussi relatif soit-il, entre la fonction résidentielle et la fonction économique.

La couleur de peau n'intervient plus désormais dans la définition des droits, libertés et opportunités, mais elle reste un élément primordial de référence, les différentes communautés poursuivant des stratégies de différenciation fonctionnelles et spatiales. De nouvelles tendances de recomposition de l'espace urbain sud-africain ont apparu :

- Les quartiers réservés se sont ouverts et la plupart des centres des ex-villes blanches ont été progressivement investis par les sud-africains non blancs.
- Les Blancs abandonnent certains lieux de résidence, et notamment les centres-villes, pour se repositionner dans les banlieues lointaines articulées autour de nouveaux

¹⁴ « L'Afrique du Sud et les états voisins » par P Gervais Lambony, 1997. P 65 - 66

shopping centers. La bourgeoisie blanche sud-africaine n'a d'ailleurs pas attendu la fin de l'apartheid légal pour se réfugier à la périphérie des grandes métropoles.

- Les Noirs disposant de revenus stables accèdent à la fonction publique et commencent à investir les centres-villes et les ex-quartiers blancs, délaissant les townships trop excentrés. Une nouvelle classe moyenne noire apparaît, notamment grâce à la politique d'*Affirmative Action*¹⁵ mise en place par le gouvernement.

- À l'habitat formel des townships se rajoutent les bidonvilles en croissance exponentielle qui amènent, à proximité des villes, une masse de populations sans ressources.

D'après JB Onana¹⁶, «Si la fin de l'apartheid légal a entraîné l'abandon de la reproduction du modèle urbain du système d'apartheid, ce n'est que dans ce qu'il recelait d'anti-urbain, d'anti-social et d'ouvertement ségrégationniste. En tant que technique de planification et d'organisation de l'occupation de l'espace, il semble continuer à prospérer grâce à la poursuite de la construction des *townships* (ou ne résident toujours pas de Blancs même pauvres) ; au fait que la plupart des banlieues résidentielles autour des grandes villes restent inaccessibles aux Africains ; et enfin parce que des groupuscules néo-fascistes s'activent pour entretenir des poches de zones ségréguées».

D'autre part, la politique d'Apartheid a donné naissance à des **types urbains particuliers** :

Le premier est spécifique d'Afrique du Sud. Il s'agit des **anciennes capitales de Bantoustans**, villes étranges et sans raison d'être apparente. **Sans fondement économique**, ce sont des créations politiques héritées de l'Apartheid. **L'absence de quartier européen distingue toutes ces villes des autres centres sud-africains**. Certaines sont devenues capitales provinciales, mais l'avenir des autres est incertain.

D'autre part des **concentrations urbaines en zones rurales**, agglomérations informelles, se sont développées dans les années soixante-dix, à la limite des frontières de certains Bantoustans près des grandes villes blanches. Ce sont de vastes étendues de maisons sans équipement et desservies par une seule route goudronnée sur laquelle circulent de très nombreux taxis collectifs qui amènent les travailleurs vers la ville. Les habitants de ces «villes» sont fonctionnellement citadins : ceux qui ne sont pas sans emploi travaillent en ville.

¹⁵ Obligation légale pour les entreprises d'employer un quotas de personnes non blanches.

¹⁶ «L'aménagement urbain en Afrique du Sud, 1948 - 1995», P 94

I. SITUATION DES CENTRES

LA DÉSÉGRÉGATION DES QUARTIERS CENTRAUX DE JOHANNESBURG, D'après un article d'Alan Morris, paru dans «Afrique du Sud : les débats de la transition», sous la direction de J Copans et R Maunier. Revue Tiers-Monde, 1999

Dans son article, Alan Morris démontre que la déségrégation urbaine n'est pas uniquement une conséquence de la chute de l'apartheid mais plutôt une conséquence de la crise économique et politique apparue au milieu des années 1970.

Première phase : 1975 -1985

La déségrégation de Johannesburg a été amorcée au milieu des années 1970. Bravant les autorités, quelques familles indiennes et métis se sont installées dans les grands immeubles du centre densément peuplé de Johannesburg. Les propriétaires d'appartements, comme les ménages métis et indiens, n'avaient pas d'autres possibilités, les uns manquant de locataires, les autres de logements. Le gouvernement engagea des poursuites, mais les protestations vigoureuses venues de tous côtés et le déficit constant du parc de logements semblent avoir affaibli sa détermination.

Ensuite la déségrégation du centre de Johannesburg connut une brutale accélération après décembre 1982, date d'un jugement qui impliquait que personne ne pouvait être expulsé en l'absence d'une solution alternative viable pour son logement.

Deuxième phase : afflux d'Africains à partir de 1986

L'abrogation des lois relatives à la circulation des personnes, en avril 1986, a certainement accéléré le mouvement des Africains vers le centre de Johannesburg.

L'augmentation de la violence dans les townships fut aussi un facteur essentiel d'affluence au centre. Un grand nombre de personnes ont été victimes d'une violence aveugle, incitant la population des townships à émigrer dans des zones considérées comme plus sûres.

D'autre part, la crise du logement s'aggrava au cours des années 1980 dans les zones d'habitation africaines, alors que, dans les zones résidentielles blanches, il y avait un surplus de logements.

En 1987, les Non-blancs étaient si nombreux dans le centre ville que le gouvernement ne pouvait plus envisager leur expulsion. De ce fait, il renonça plus ou moins à faire respecter le *Group Areas Act* à Johannesburg et annonça «qu'aucun gouvernement, dans les dix ans à venir, n'expulserait ceux des locataires à même de payer un loyer.

L'afflux de population noire dans le centre de Johannesburg a eu pour

contrepartie le départ massif des Blancs. Ainsi, d'après Alan Morris «dans ce qui fut un temps le quartier le plus déségrégué de Johannesburg, une nouvelle forme de ségrégation raciale s'est mise en place : la population blanche a fui si massivement certaines des zones déségréguées que celles-ci sont de nouveau peuplées de façon très majoritaire par un seul groupe racial. Ce qui a changé, c'est la couleur dominante».

Finalement, À Johannesburg, la déségrégation du centre est, dans une grande mesure, la conséquence de la crise de l'Apartheid. Cependant, la population de ce centre ne représente qu'une faible proportion (1,5 %) de la population totale de la ville et la presque totalité des sud-africains vivent encore dans les quartiers qui leur avaient été assignés dans le cadre du *Group Areas Act*.

D'autre part, dans ces centres-villes, on observe ce que Jean-Baptiste Onana¹⁷ appelle un phénomène de «ghettoïsation rampante» :

Dans ces centres-villes désertés par les Blancs et investis par les Non blancs, on voit l'apparition récente de ghettos qui n'est pas le fait d'une tare congénitale des Africains dont les Blancs se seraient préservés grâce au cordon sanitaire de l'apartheid. Elle n'est que la suite logique de l'exclusion économique de la trop grande concentration de pauvres dans certains quartiers et de l'indélicatesse de nombre de propriétaires privés qui pensent pouvoir cesser d'entretenir les logements sous prétexte que leurs locataires sont non-blancs. Transposés dans n'importe quelle société, les résultats seraient les mêmes.

¹⁷ «L'aménagement urbain en Afrique du Sud, 1948 - 1995», par JB Onana, 1996

II - LES CITÉS NOIRES¹⁸

D'après JB. Onana¹⁹, «les 271 *townships* d'Afrique du Sud ne sont pas des villes au regard de l'urbanisme. Tout au plus peut-on parler d'appendices formant comme une nébuleuse autour des cités fonctionnelles et modernes qui composent l'espace urbain sud-africain».

Le gouvernement avait découragé le développement de l'entreprise individuelle dans les *townships* par des mesures discriminatoires²⁰. Ce sont donc de véritables déserts économiques où, non seulement, on ne produit rien, mais aussi où l'insuffisance de points de distribution oblige les habitants à se rendre dans la ville anciennement blanche la plus proche pour s'approvisionner en denrées de consommation courante. Les très rares entreprises ou commerces qui ont pu voir le jour sous l'apartheid consistent généralement en l'exploitation de salles de cinéma, de quincailleries, de débits de boissons ou de magasins d'alimentation, toutes activités qui s'exercent dans un cadre familial et qui ne sont pas génératrices d'emplois. Dans un des *townships* les plus «riches», Soweto, 98 % des résidents salariés travaillent dans les villes avoisinantes. Même si quelques commerces formels et de plus en plus de commerces informels²¹ s'installent, ce sont toujours des zones sous-équipées, réservoirs de main d'œuvre.

D'après Philippe Guillaume, «au-delà du déficit en infrastructures économiques, c'est le problème de la ponction des *townships* par les villes riches de l'ancienne Afrique du Sud blanche qui est posé». Un net transfert de richesses s'effectue des *townships* vers les anciennes métropoles blanches, tous les *townships* servant par ailleurs de réservoir de main-d'œuvre bon marché aux métropoles.

D'autre part, les exigences de sécurité les avaient relégués à 15 ou 30 km des villes, les liaisons avec les grands centres d'activités se limitant à quelques voies d'accès que la police pouvait couper facilement. Quelques nouvelles voies sont progressivement aménagées.

Enfin, les zones tampons non bâties sont autant de réserves foncières qu'il est aujourd'hui possible de réaménager quand elles n'ont pas été envahies par des *campes de squatters*.

Pour une grande partie de la population du township, les conditions de vie ne sont pas meilleures que celles rencontrées du temps de l'apartheid. L'espace du township est toujours synonyme de pauvreté, de chômage ou de sous-emploi, de précarité, de conditions de logement difficiles...

¹⁸ «L'aménagement urbain en Afrique du Sud, 1948 - 1995», de JB Onana, 1996. P 57 - 58 ; et «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001. P 152 et 232

¹⁹ Réserve de nombreuses professions aux Blancs et l'application aux Noirs du principe «un individu, une entreprise unique».

²⁰ vente de produits d'alimentation dans les *spaza shops*, aide à la construction ou à la réparation des «*shacks*», vente de boissons, trafics en tous genres...

²¹ ou huttes d'arrière-cours



RÉSIDER DANS LE TOWNSHIP

Originellement élément unique du bâti des quartiers africains, la *matchbox* n'en constitue plus qu'un des éléments.

Les *townships* sont depuis plusieurs décennies sur-occupés, de sorte que la maison type est souvent méconnaissable car les habitants y ont adjoint des constructions précaires, dans l'arrière-cour en général, où sont logés des locataires ou des membres de la famille, ce sont les *backyard shacks*. À l'intérieur des logements, l'occupation aussi est souvent très forte avec quelques fois jusqu'à 15 personnes dans une maison de 4 pièces. Des constructions plus récentes existent : lotissements nouveaux aux maisons légèrement plus grandes mais aussi de très denses *camps de squatters*, toujours plus nombreux aux abords des villes.

Les *backyard shacks*²², constructions rapportées dans les arrière-cours des *matchboxes*, sont des éléments incontournables de l'habitat urbain africain. Philippe Guillaume²³ estime qu'entre 40 % à 70 % des *matchboxes* de Soweto en comporteraient au moins un. Le logement informel a pris cette forme exclusive des années cinquante aux années quatre-vingt, les autorités détruisant systématiquement le logement informel situé sur des terrains vagues, en *camp de squatters*.

Dans la seconde moitié des années quatre-vingt les *camps de squatters* ont réapparu massivement pour plusieurs raisons :

- L'espace des townships est saturé, les *matchboxes* sont surpeuplées et il y a des *backyard shacks* dans au moins la moitié des cours. Les prix des sous-locations sont, en outre, élevés.
- Ensuite, la période de troubles des années quatre-vingt a fait des townships des lieux très violents.
- Enfin les réformes politiques en cours ont rendu les autorités légèrement plus indulgentes vis-à-vis des *squatters*, lesquels sont devenus plus organisés.

Les *camps de squatters* sont des structures spatiales à vocation résidentielle, faites de constructions dans la plupart des cas précaires, situées sur des terrains occupés généralement de manière illégale, lieu d'habitation d'une population allant de quelques personnes à quelques dizaines de milliers de personnes.

Ces camps se développent en dehors de toute planification, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des townships. À quelques exceptions près, on n'y trouve aucune infrastructure ni aucun service urbain. Les logements sont construits par les occupants eux-mêmes ou par de petits entrepreneurs individuels du secteur informel.

D'après JB Onana²⁴, il existe deux formes de squatting :

²² «Johannesburg, géographies de l'exclusion», 2001, P 38 à 40, 141 à 147.

²⁴ «Questions urbaines en Afrique du Sud», 1999, Les townships noirs d'Afrique du Sud, histoire d'une urbanisation séparée, par JB Onana, P 177-184

^{23 25} «Johannesburg, géographies de l'exclusion», 2001, P 38 à 40, 141 à 147.

- **Les agglomérations autonomes** : elles sont formées d'un ensemble d'abris de fortune érigés indépendamment et en marge des townships. Si la plupart sont illégales, un certain nombre ont été autorisées par le système d'apartheid, antérieurement à sa dislocation.

- **Le logement diffus** : il s'agit de structures informelles isolées qui se développent d'une manière éparse, notamment aux abords des petites fermes et des mines désaffectées. Ce type de logement n'a pas un caractère permanent et ses occupants sont amenés à déménager souvent pour se rapprocher des grands centres d'activités.

Parcours de squatters

D'après Philippe Guillaume²⁵, dans de nombreux cas, le *shack* ou cabane est la seule opportunité de logement qui se présente à des individus en situation de détresse totale. Cependant, les conditions de vie sont devenues si difficiles dans les townships à la fin des années quatre-vingt que nombre de résidents préfèrent opter pour le *squatting*. Surpopulation, dépendance envers le propriétaire, loyers prohibitifs... Ces conditions de vie peuvent être à l'origine de motivations visant à aller s'installer dans un *camp de squatters*. Celui-ci permet de vivre dans un *shack* certes, mais à l'intérieur d'une cellule familiale, en totale indépendance et le coût du loyer est par définition nul.

Trames assainies

D'après JB Onana²⁶, il existe une seconde grande catégorie de **logement informel** : celui que l'on nomme **légal**, construit sur des terrains préalablement viabilisés. Après identification d'un terrain jugé propice pour accueillir des populations, celui-ci est nettoyé, loti, doté d'un minimum d'équipements (fosses d'aisances, points d'eau) puis vendu ou loué en petites parcelles individuelles. Les acquéreurs sont invités à y construire eux-mêmes des logements provisoires, avec la promesse d'un aménagement définitif à venir comprenant la pose de bornes-fontaines publiques, la création d'un système d'égout, la construction de logements définitifs et l'électrification du site. Généralement, le projet d'aménagement ne voit pas le jour et le site se développe en marge de toute planification véritable. C'est pourquoi malgré son caractère légal, ce type d'agglomération peut difficilement échapper au qualificatif d'informel.

Hostels²⁷

La pérennité du système migrant peut être moralement discutable. Les travailleurs se trouvent «déracinés», le travail est dur, les conditions de vie difficiles et les familles décomposées. Cependant, il faut reconnaître qu'ils contribuent pour une large part au

²⁶ «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001, p 236-327

²⁷ «Johannesburg, géographies de l'exclusion», 2001. P 176

fonctionnement économique des campagnes.

D'autre part, avec l'abolition de l'apartheid et la suppression des migrations forcées, le rôle joué par les *hostels* est en cours de redéfinition.

Le plus important est la prise en compte des conditions de vie résolument inacceptables qui sont offertes aux occupants.

Si l'urbanisme ségrégatif a lourdement marqué le pays et sa population, on peut dire, comme Philippe Guillaume²⁸, que le township n'est finalement pas seulement une «monstruosité urbaine, monotone, déshumanisante et indifférenciée. De multiples processus d'appropriation de l'espace ont été mis en œuvre et sont directement perceptibles, en premier lieu par le bâti, le plus élémentaire et évident symbole spatial».

L'appropriation de l'espace par le biais des backyards shacks et des squatters, ainsi que les liens qui se sont tissés entre les résidents, fabricant de réelles Communautés, sont autant de preuves de l'inaptitude d'une politique à gérer entièrement un espace.

VIOLENCES ET CONTRÔLE DES TOWNSHIPS

Des conflits ethniques très violents, les boycotts et des violences diverses ont rendu les townships incontrôlables, finissant par faire basculer le gouvernement d'apartheid. La stratégie de division du gouvernement a fini par se retourner contre lui.

Les conflits interethniques²⁹

Bien qu'elles soient apparentées au même groupe linguistique, deux «ethnies» (officielles) de la population noire sud-africaine - les Xhosas et les Zoulous - se livrent une guerre sans merci, fratricide, meurtrière et à la limite de la barbarie.

Les Xhosas adhèrent majoritairement à l'ANC de Nelson Mandela, tandis que les Zoulous suivent l'*Inkatha Freedom Party* de Mangosuthu Gatsha Buthelezi, depuis que celui-ci a réactivé en 1975 un vieux mouvement culturel tribal.

Ancien membre de la Ligue de la jeunesse de l'ANC parvenu à la tête du *bantoustan* du

²⁸ «L'aménagement urbain en Afrique du Sud, 1948 - 1995», par JB Onana, 1996. Bilan et perspectives d'une urbanisation inachevée, P 236 à 242

²⁹ «Black Local Authorities»

Kwazulu, Buthelezi a d'abord clamé que son parti agissait dans la continuité des objectifs de libération nationale fixés par l'ANC alors banni par le gouvernement. Cependant, c'est à partir du milieu des années quatre-vingt qu'une flambée de violence d'une rare intensité va embraser les ghettos noirs, opposant l'Inkatha à l'ANC. L'arrêt de la politique d'apartheid ne semble pas pour l'instant pouvoir infléchir cette lutte, toujours plus meurtrière.

Dans les cités noires, les partisans de l'Inkatha sont essentiellement les résidents des *hostels*, tandis que les résidents des townships font plutôt partie de l'ANC.

La violence et l'insécurité dans les townships remettent en cause tout le processus d'aménagement et de développement des cités noires.

Les actions de boycott

La lutte contre l'Apartheid avait pris, entre autres, la forme d'un boycott généralisé, c'est-à-dire le non-paiement des loyers et des services, boycott et attaques des institutions représentant l'Etat : police, écoles, débits de bière publics, les *beeralls*, (dont les bénéfiques servaient au financement des townships), l'administration municipale...

L'objectif, atteint dans beaucoup de townships, a été de rendre les villes d'Apartheid ingouvernables.

Organisation sociale

Cependant, si les townships sont devenus incontrôlables, cela ne signifie pas qu'ils n'ont pas été contrôlés. En même temps que s'effaçait le pouvoir de l'Etat et des autorités locales, apparaissaient de nouveaux acteurs sous la forme d'un réseau associatif très dense : églises, gangs, partis politiques, ONG, associations d'habitants... La liste est longue des types possibles d'associations qui ont pris le relais en matière d'organisation sociale.

Les plus remarquables ont été les associations d'habitants appelées *civics*. Ils ont été au premier plan de l'opposition aux réformes factices de 1982 et 1983 et c'est notamment dans leur opposition aux BLA³⁰ que leur légitimité en tant qu'interlocuteur pour le gouvernement et leur statut de pouvoirs locaux parallèles s'est forgé. Les premiers boycotts des loyers furent lancés à leur initiative.

Dans bien des cas, la gestion de la ville au niveau local a été reprise par ces associations, évidemment très politisées.

Ces *civics* sont toujours en place et leur rôle dans le contexte nouveau de retour d'autorité légitime dans les townships est à son tour un enjeu.

Tous les types d'associations sont toujours présents et actifs aujourd'hui. Ils affirment leur légitimité et revendiquent les fruits de leur action contre l'ancien régime.

³⁰ «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001, p 229

III - CONCLUSION

«La ville post-apartheid devrait être une ville avec des townships bien développés et intégrés à l'ensemble de l'aire métropolitaine ; des quartiers résidentiels attractifs, facilement accessibles et offrant bien d'autres possibilités que le logement ; un centre-ville vivant et dynamique, véritable moteur de l'agglomération ; une ville compacte ; des quartiers mixtes et ouverts ; une ville où chacun pourrait concevoir une large gamme de stratégies...»³¹

Pourtant, avant d'espérer mettre en place une telle image, il faut se pencher sur le processus de déségrégation du pays. Est-elle engagée, et, si oui, dans quelle mesure ?

Le centre-ville mis à part, les seules zones résidentielles où l'on observe une déségrégation, et où elle se poursuivra, sont les zones historiquement blanches. Ces zones sont généralement mieux situées, correctement équipées et sont souvent plus sûres. C'est pourquoi beaucoup de résidents des townships appartenant à la classe moyenne ou à la classe ouvrière qualifiée migrent vers ces quartiers. Ce processus s'amplifiera, ces quartiers devenant les secteurs les plus racialement mélangés des villes.³²

D'autre part, il est très possible qu'à terme beaucoup de secteurs des townships se transforment en zones essentiellement peuplées par un prolétariat sans qualification professionnelle. Socialement pathogènes, le chômage et les activités illégales y deviendront le mode de vie dominant.

Les classes moyennes quittent les townships, au cours des dix prochaines années, ces zones risquent fort de perdre leur caractère de mixité sociale et seront peuplées de marginaux et de populations paupérisées, dont la survie dépendra largement de la pratique d'activités illégales. Il est peu probable que les townships soient jamais racialement mélangés.

L'espace du township reste guidé par la logique et l'inertie de l'apartheid. La structure est trop spécifique et profondément ancrée pour pouvoir être modifiée rapidement et de manière marquante. Les espaces restent globalement des espaces de l'exclusion, périphériques, disposant de peu d'atouts, souffrant de faibles infrastructures, d'une image négative ralentissant les processus de développement. La population reste marquée par des décennies de discrimination sociale et économique. Les attentes sont fortes et légitimes, la pression sociale se manifeste de plus en plus.³³

³² «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001. P 238-239

³³ «L'aménagement urbain en Afrique du Sud, 1948 - 1995», les perspectives d'avenir. P320-321. Et «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001. P 231-232

³¹ D'après un article d'Alan Morris, paru dans «Afrique du Sud : les débats de la transition», sous la direction de J Copans et R Maunier. Revue Tiers-Monde, 1999

D'autre part, on parle du «**modèle de ville d'apartheid**», mais on peut aussi se demander jusqu'à quel point la politique ségrégative sud-africaine a forgé l'espace et réglé les comportements de la population.

La politique ségrégative a-t-elle créé un certain type de ville, définissable par sa structure et son mode de fonctionnement ?

Les images mentales de la ville d'apartheid sont généralement simples : une séparation systématique des fonctions et des races, un partage inégal de l'espace entre les groupes raciaux (directement lisible dans les paysages), avec du côté des Blancs l'accès à de vastes banlieues résidentielles, et du côté des non-Blancs le cantonnement dans des *townships* monotones ou, dans des *camps de squatters*. Les seuls points de rencontre entre Blancs et non-Blancs sont, dans ce schéma, les centres-villes commerciaux et les zones d'activités industrielles, situées près des *townships* où réside la main-d'oeuvre.

Au total, c'est l'image d'un espace urbain ordonné et rigide, projection spatiale d'une idéologie raciste, qui est donnée.

Tout ceci est loin d'être faux, mais on doit remarquer que cette présentation des grands traits de la ville d'apartheid reflète plus l'idéal qu'espéraient atteindre le régime ségrégationniste que l'exacte réalité. En fait, le modèle ségrégationniste a aussi eu pour conséquence une certaine diversification des villes, et à l'intérieur même des villes d'apartheid, le cadre imposé a tout de même laissé de la place à l'urbanité.

Tout d'abord, en dépit de sa rigidité, ou à cause de sa rigidité, l'espace urbain d'apartheid a été vite débordé par le phénomène du *squatting*. Mais surtout, l'espace du township, à l'origine aseptisé, a donné lieu à des identités spécifiques. Le township est le berceau de pratiques politiques, sociales, économiques et culturelles qui sont devenues des références à l'échelle du pays.

C'est dans le township qu'est née la contestation qui a conduit à l'abolition de l'apartheid, c'est dans le township que se trouve l'essentiel des forces vives du pays. Le township, territoire imposé, est devenu un cadre de vie approprié, assumé et revendiqué.

D'autre part, la totalité du territoire n'a pas été forgé à l'image des townships. Des poches de terrains ont pu se développer et accueillir des populations racialement mixtes. En témoigne Kliptown, notre site d'étude. Noyau urbain né au début du vingtième siècle, il est resté une «zone libre». Au cœur de Soweto (qui s'est développé ensuite) ce centre urbain n'a jamais suivi les règles imposées par l'apartheid, poursuivant son développement autour d'une zone commerciale importante en terme d'influence.

D'après Philippe Guillaume³⁴, «ce n'est pas tant l'espace résidentiel lui-même que les conditions dans lesquelles on y vit qu'il faudrait repenser et redéfinir. Personne n'a jamais envisagé la disparition des banlieues à problèmes de nos grandes villes françaises parce qu'il s'y exprime un certain malaise social ou une certaine forme de mal vivre». Il est nécessaire de transformer les ghettos en cités fonctionnelles actives, mais aussi de les intégrer définitivement dans le nouvel espace urbain multiracial pour qu'ils cessent d'être le lieu d'isolement et d'enfermement qu'en avait fait le système d'apartheid. Une ville telle que Soweto ne sera plus ségréguée quand ses habitants ne seront plus systématiquement mis à l'écart des ressources économiques et culturelles et auront accès aux mêmes potentialités que le reste de la population sud-africaine.

La déségrégation restera illusoire aussi longtemps que la grande majorité de la population urbaine sera pauvre. Sans intervention de l'État, emménager dans une zone déségrégée nécessite de disposer de revenus et de financements solides. L'écrasante majorité de la population de la République d'Afrique du Sud ne dispose ni des uns ni des autres.

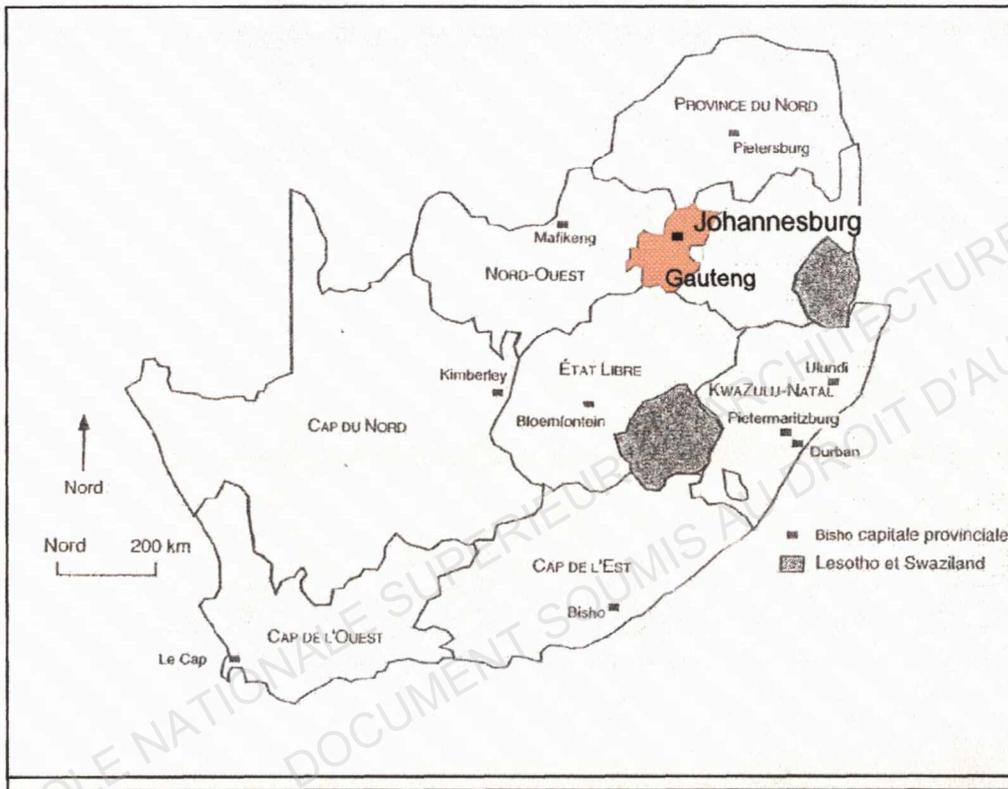
³⁴ «Johannesburg, géographies de l'exclusion» de P. Guillaume, 2001.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le noyau urbain que nous allons étudier, Kliptown, fait partie de Soweto, immense cité noire en périphérie de Johannesburg, qui se situe dans la province du Gauteng. Nous allons donc tout d'abord faire une présentation du contexte régional du site ainsi que de la métropole où il se situe, pour nous intéresser ensuite plus précisément à Kliptown

Site



La Province du Gauteng

“l’afrique du sud et les états voisins”
P. gervais Lambomy

LE GAUTENG¹

La province du Gauteng est presque réductible à une vaste conurbation où l'essentiel des activités économiques de l'Afrique australe est concentré, ainsi que l'essentiel des fonctions de commandement sud-africaines.

Le Gauteng comprend la plus grande aire métropolitaine du pays, le *PWV*, qui s'étend de Pretoria au Witwatersrand et à Vereeniging sur une centaine de kilomètres de long et quatre-vingt-dix dans sa plus grande largeur. C'est la seule région presque totalement urbaine du pays, 96,4 % des habitants de la province sont citoyens. Province la plus petite, elle est aussi la plus peuplée (avec le KwaZulu-Natal) des neuf provinces sud-africaines.

Le poids du Gauteng est aussi politique, administratif, financier et culturel. Les principaux partis politiques y ont leurs quartiers généraux. Le pouvoir exécutif se trouve à Pretoria où siègent le gouvernement, les ministères et les grands services publics. Les grandes sociétés privées sud-africaines ou étrangères ont, quant à elles, leurs sièges à Johannesburg : banques, géants économiques (75 % des sociétés cotées en bourse), groupes de presse, sociétés d'assurance..., ainsi que la bourse d'Afrique du Sud, qui occupe le douzième rang mondial.

Le *PWV* a toujours dominé le pays, au moins depuis 1910, mais la structure économique de la région a fortement changé depuis les années quarante, et c'est ce qui explique nombre de ses problèmes actuels :

Jusqu'à la fin des années quarante, c'est l'or et l'industrie qui ont fait sa puissance économique. Cependant, la production a fortement chuté, les mines du Witwatersrand central et de l'East Rand, épuisées, sont presque toutes fermées.

Durant et après la Seconde Guerre mondiale, le boom industriel du pays a surtout profité au *PWV* et l'industrie est venue remplacer la mine comme principale source de revenus et d'emplois. Entre 1950 et 1970, le Witwatersrand a perdu deux cent mille emplois miniers, mais en a gagné près de cinq cent mille dans les secteurs secondaire et tertiaire.

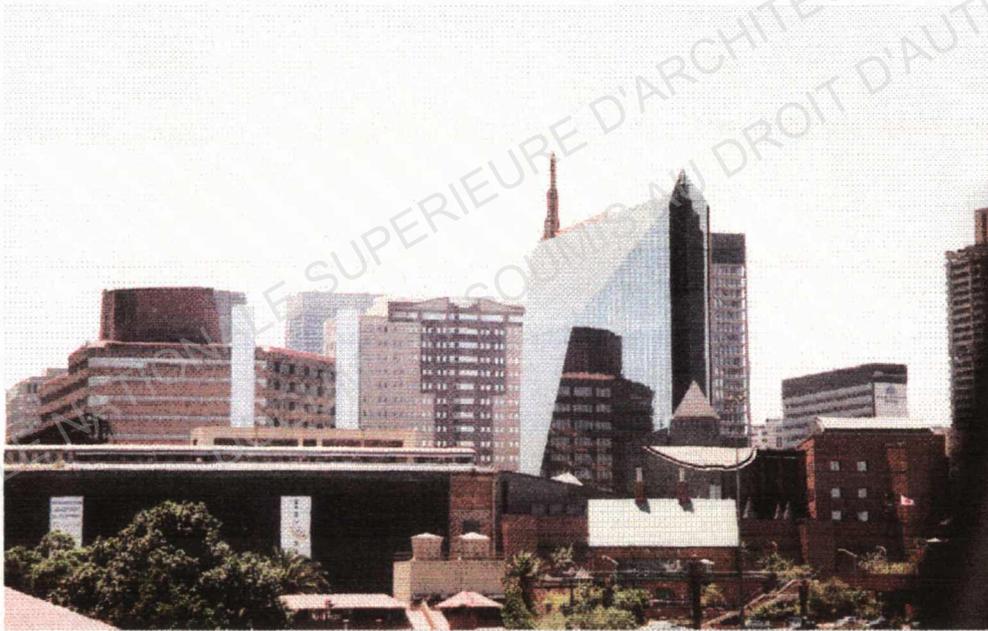
Cependant, depuis les années quatre-vingt, la crise qui affecte l'industrie sud-africaine a limité l'expansion économique du Witwatersrand, en même temps que la modernisation faisait disparaître des emplois. Aujourd'hui tous les townships et «*hostels*» connaissent de

¹ «L'Afrique du Sud et les états voisins» par P Gervais Lambony, 1997, Le Gauteng, cœur économique de l'Afrique Australe, P 119 à 136.

ce fait des taux de chômage très élevés, d'autant plus que la main-d'œuvre débauchée de l'industrie lourde est peu qualifiée et difficile à reconvertir.

Le Gauteng cumule donc des records de richesse et de puissance, mais aussi une série de problèmes urgents dont les principaux sont : la crise majeure du logement, le chômage lié aux transformations de l'économie provinciale, la violence politique et criminelle, la difficulté à mettre en place un système de gouvernement local efficace et respecté. Enfin, comme dans toutes les grandes métropoles d'Afrique du Sud, le problème est de réduire les inégalités raciales, qu'elles soient économiques ou spatiales, et de faire fonctionner comme une entité, un ensemble urbain jusque-là caractérisé par l'éclatement et la ségrégation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Le centre ville de Johannesburg

JOHANNESBURG²

Paysages

Johannesburg est marquante, elle nous a éblouis et choqués. Un parcours sensible à travers quelques aspects de la ville nous a paru judicieux avant d'aborder des thèmes plus techniques.

Le centre-ville de Johannesburg se caractérise par ses rues rectilignes se coupant à angle droit et bordées de gratte-ciel. Elles ressemblent aux longs couloirs des métropoles nord-américaines. Comme nous l'avons vu, le centre s'est africanisé. Il draine toute une population, mais les passants sont très rarement blancs, sinon aux heures d'entrée et de sortie des bureaux. Le commerce informel est omniprésent sur les trottoirs.

Par ailleurs, le centre évolue et aux abords du quartier des affaires, vers l'ouest, le quartier culturel de *Newtown*, détonne : bâtiments industriels réaménagés, anciennes halles transformées en musées, entrepôts devenus écoles d'art, ressemblent peu aux paysages du quartier des affaires.

Au nord, le centre-ville est bordé par un demi-cercle de banlieues datant du début du siècle et de la fin du précédent, qui mélange d'anciens quartiers ouvriers (petites maisons sur de petites parcelles) et de somptueux quartiers de résidence des premiers «randlords» (propriétaires des mines du Rand). Cette zone fait tampon avec les banlieues résidentielles qui s'étendent à perte de vue au nord de Johannesburg. Noyées dans la verdure, elles sont composées de villas ou de cités résidentielles closes et desservies par des centres commerciaux parfois très vastes, comme ceux de *Sandton* ou de *Monte Casino*. Anomalie dans ces quartiers nord si opulents, le township d'Alexandra, quadrilatère de 5 km², l'un des quartiers noirs les plus denses du pays et le plus ancien de la ville.

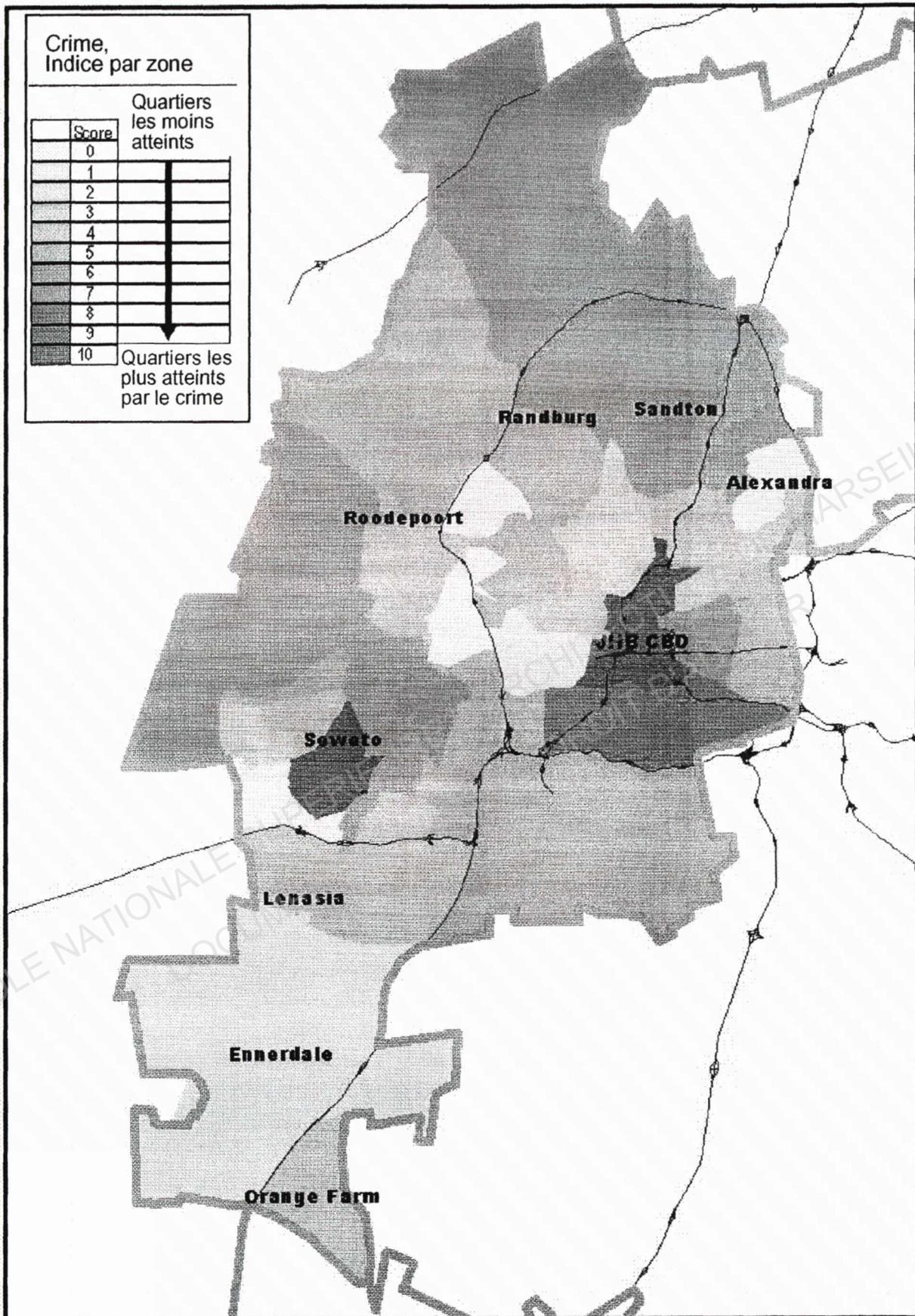
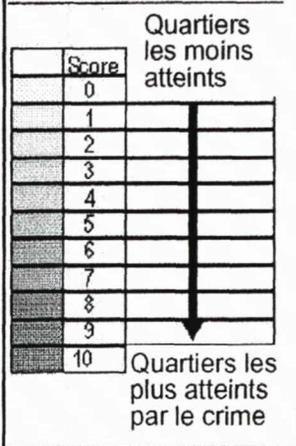
Au sud, un paysage industriel et minier borde le centre. Les terrils des premières mines d'or sont contournés par les autoroutes intra-urbaines. Cette large bande de terrains miniers désaffectés, partiellement utilisée par des industries, sépare le centre-ville des quartiers sud.

Ces derniers sont de deux types : d'une part des banlieues à l'américaine, habitées par la classe moyenne blanche et composées de petites villas construites au milieu de petits jardins. D'autre part, au Sud-ouest, Soweto est constitué d'une addition de quartiers qui se sont développés jusqu'à ne former plus qu'une seule «ville». C'est un ensemble complexe de dortoirs (les «hostels»), de bidonvilles et de quartiers de densités différentes regroupent toutes les strates de la société urbaine. Mais c'est surtout son histoire et sa croissance très rapide, qui lui ont donné le visage urbain disparate que l'on connaît aujourd'hui.

² «L'Afrique du Sud et les états voisins» par P Gervais Lambony, 1997, Le Gauteng, cœur économique de l'Afrique Australe, P 119 à 136.

«La question urbaine en Afrique Australe» sous la direction de P. Gervais Lambony, 1999, P 28

Crime, Indice par zone



Crime, indice par zone

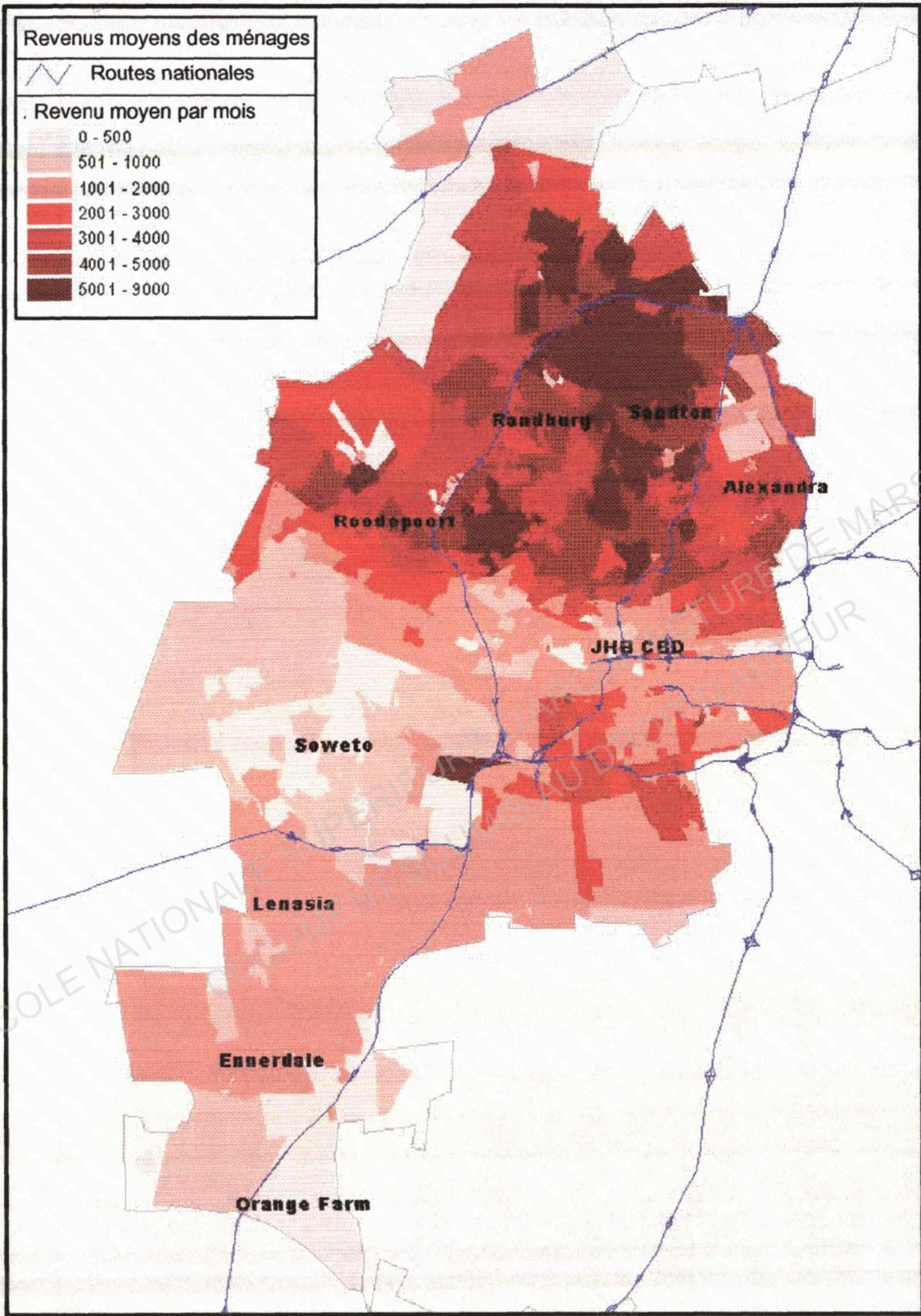
Carte provenant du Greater Johannesburg Metropolitan Council.

Revenus moyens des ménages

Routes nationales

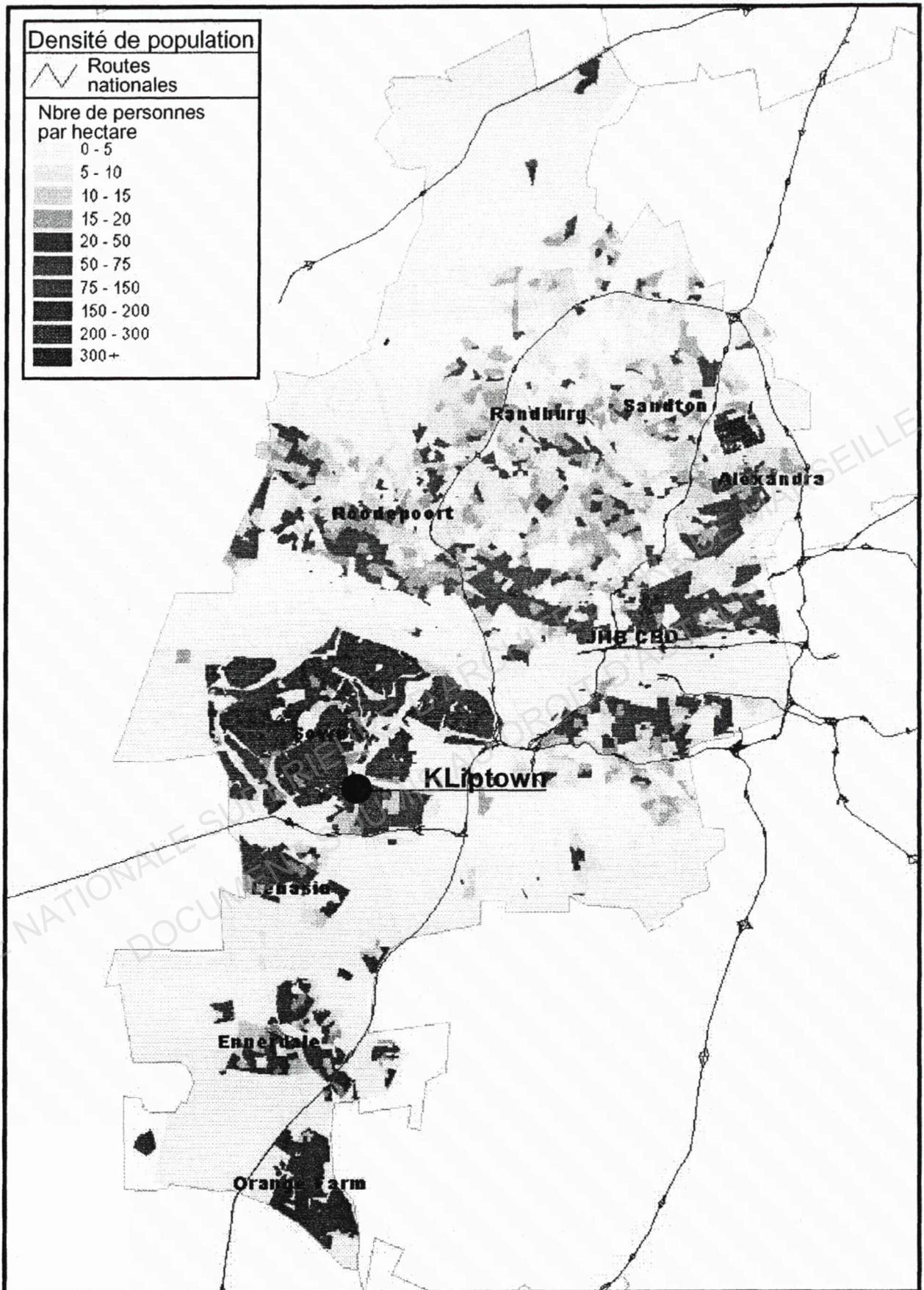
Revenu moyen par mois

- 0 - 500
- 501 - 1000
- 1001 - 2000
- 2001 - 3000
- 3001 - 4000
- 4001 - 5000
- 5001 - 9000



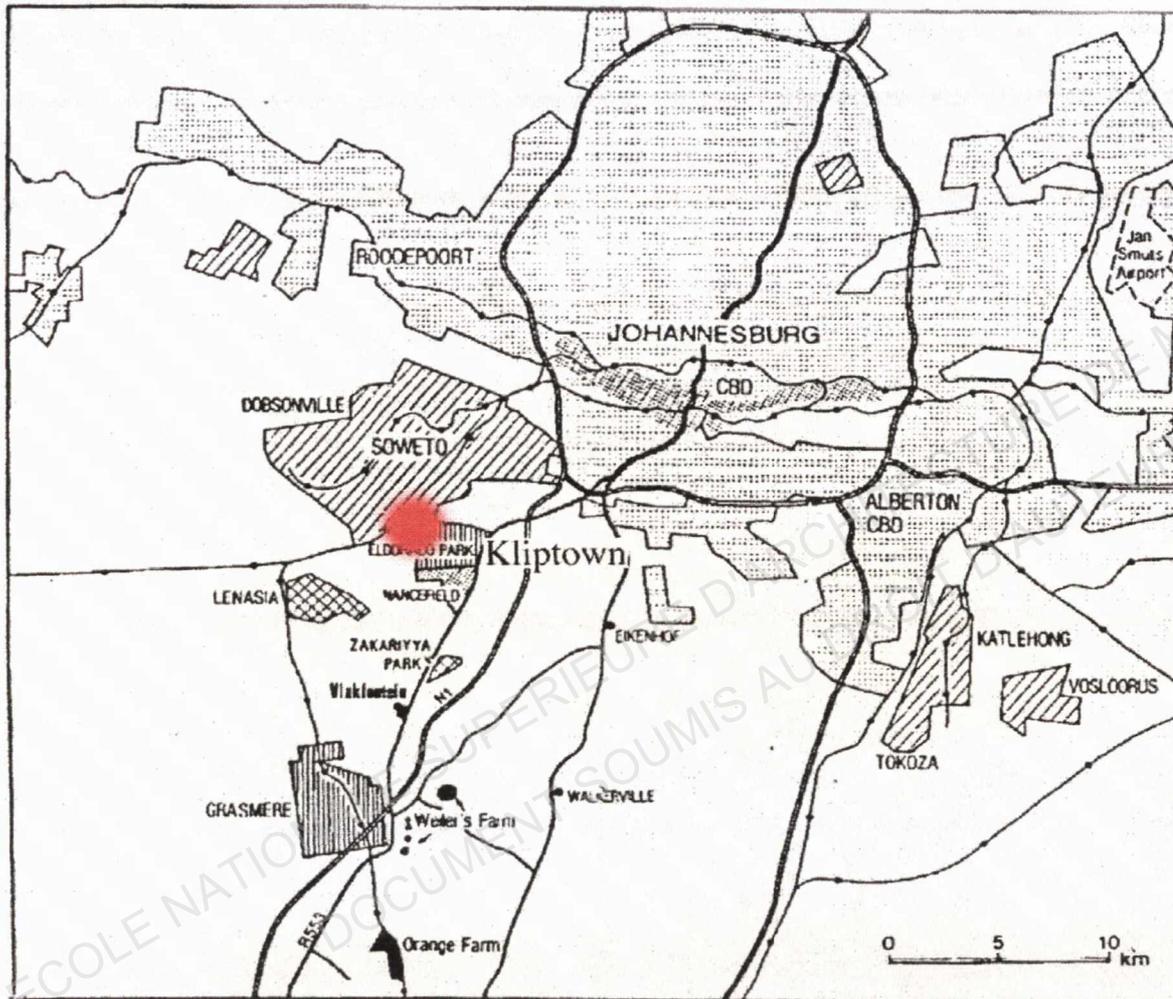
Revenu moyen des ménages

Carte provenant du Greater Johannesburg Metropolitan Council.



Densité de Population

Carte provenant du Greater Johannesburg Metropolitan Council.



- | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| Zones résidentielles blanches | Zones résidentielles métis | Zone industrielle |
| Zones résidentielles pour africains | Zones résidentielles indiennes | Voies ferrées |
| Autoroute | Routes principales | |

Le classement racial des espaces à Johannesburg

Tomlinson, 1999
Cité dans le mémoire de thèse de C. Benit

Caractéristiques de la métropole

La première carte classe les quartiers en fonction de leur taux de criminalité, montre que les zones les plus touchées sont le centre ville et Soweto.

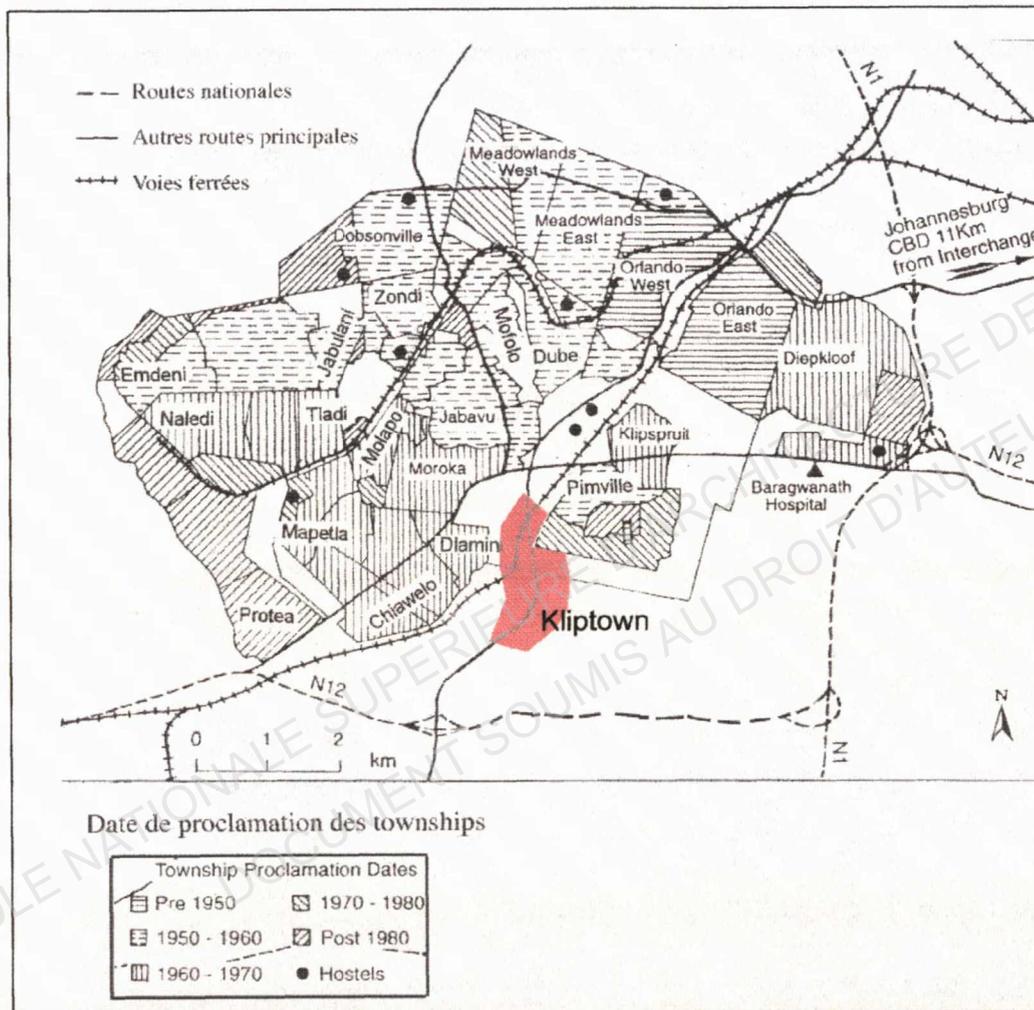
Les deux dernières montrent les densités de population de Johannesburg et les caractéristiques des revenus mensuels. Lisibles d'elle même, elles montrent clairement les inégalités Nord/Sud de Johannesburg.

Johannesburg et Soweto

En un peu plus de cent ans, Johannesburg est devenu l'une des premières agglomérations d'Afrique. L'histoire de ce tissu urbain est faite de destructions autant que de constructions. Il n'existe pas ici de réel rapport entre centralité et ancienneté, ni de croissance concentrique à partir d'un noyau originel. L'histoire de la ville est celle d'affrontements successifs.

Dès 1887, les populations non blanches étaient logées à l'ouest du centre dans trois secteurs délimités et nommés en fonction de leur population : la *Coolie location*, pour les Indiens, la *Malay location* pour les Métis du Cap et la *Kaffir location* pour les Noirs, les règlements municipaux leur interdisant de s'installer ailleurs.

En 1903, le département de la santé de Johannesburg redoutait de plus en plus qu'une épidémie de peste n'éclatât dans les bidonvilles congestionnés et nauséabonds des *Coolies et Kaffir locations* qui vivaient dans des conditions d'hygiène déplorables. Lorsque les premiers cas de peste furent signalés en mars 1904, le prétexte était tout trouvé pour détruire ces quartiers et en déplacer les habitants loin du centre. Les autorités évacuèrent la réserve et mirent le feu aux taudis. Les résidents furent déplacés 16 km plus loin dans des wagons à bétail vers la ferme de Klipspruit. C'est à la même époque qu'un foyer de peuplement commence à se développer aux environs, Kliptown. Le conseil municipal mit à leur disposition des cabanons en tôle ondulée, qui avaient précédemment servi à abriter des prisonniers pendant la guerre des Boers, et des fûts cylindriques pour capter l'eau de



Les étapes de la construction de Soweto

"Cité in Rakedi"
 Morris
 Cité dans le mémoire de thèse de C.Benit

pluie. La structure actuelle de la ville était en place.

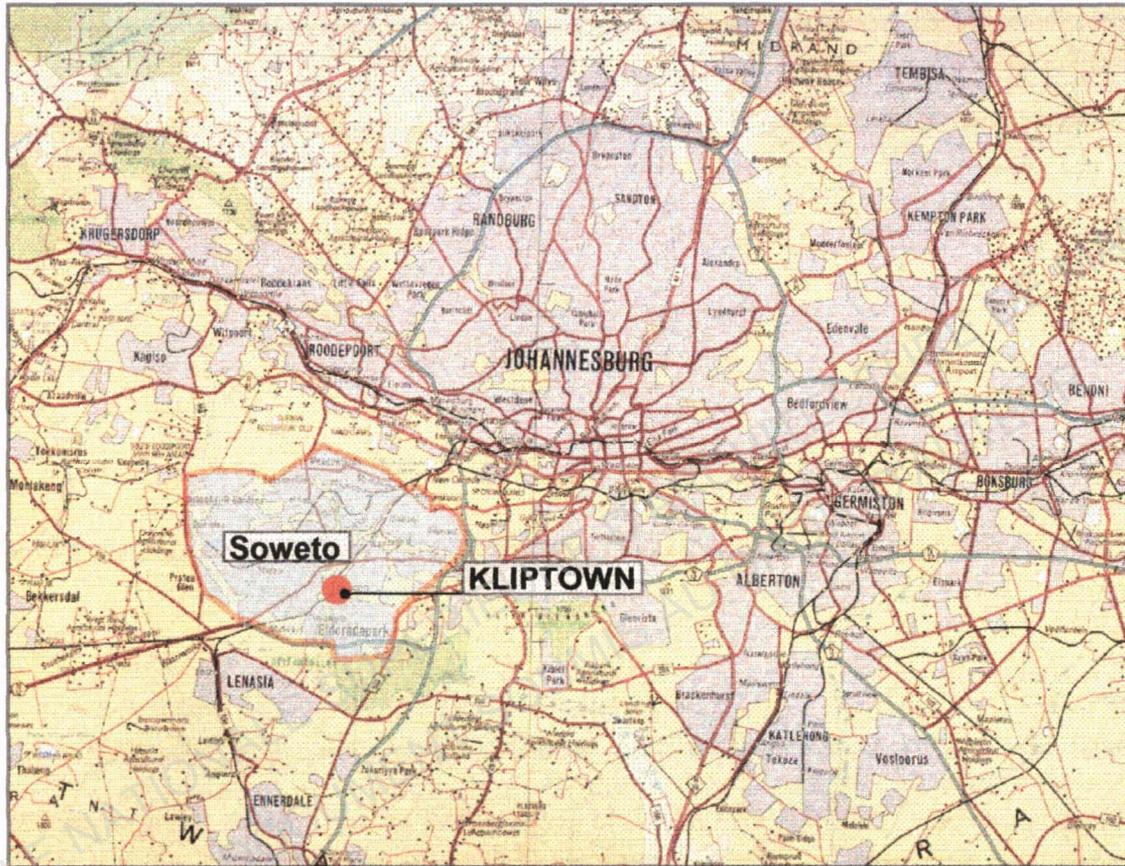
Dans les années trente, au moment même où, pour la première fois, les habitants non-blancs de Johannesburg étaient majoritaires, les destructions de quartiers non blancs commencèrent. On détruisit les taudis péricentraux. Leurs habitants furent déplacés aux alentours de Klipspruit, vers Orlando et Pimville où allèrent encore accroître la population des quartiers ouest (Sophiatown, Martindale et Newclare) ou nord (Alexandra).

Durant la Seconde Guerre mondiale, la population africaine de la ville doubla. C'est alors que commença réellement la construction massive de Soweto, avant l'arrivée au pouvoir du Parti National, qui ne fit que pousser plus avant la logique urbaine d'exclusion.

Les Indiens et les Métis furent aussi déplacés vers Soweto où on leur attribua des logements à Lenasia, pour les indiens en 1963, Riverlea et Eldorado Park pour les métis, à l'écart des townships africains.

Soweto a donc bénéficié d'un développement planifié d'une grande ampleur. Parallèlement, Kliptown, né bien avant Soweto, s'est aussi «développé», mais de façon autonome, prenant une importance symbolique plus que formelle, devenant un lieu fédérateur, porteur d'une urbanité certaine. Au début du vingtième siècle, les premières maisons servaient aux travailleurs agricoles de la ferme de Klipspruit. Ensuite, Kliptown s'est progressivement développé sur des terrains inconstructibles de la ville d'apartheid, sur une zone tampon entre Soweto et Eldorado Park, sans planification.

Nous allons donc présenter l'histoire de Soweto avant de revenir en détail sur celle de Kliptown qui nous intéresse plus particulièrement.



Johannesburg

1998 Surveys and mapping

SOWETO, LA PREMIÈRE VILLE NOIRE DU PAYS³

Au départ, la réserve de Klipspruit était supposée être un lieu d'accueil provisoire, mais en 1929 elle était toujours en place. Rebaptisés Pimville en 1937, ses environs furent choisis pour accueillir des townships «modèles» pour les Noirs. La concentration de townships qui en émergea fut progressivement dénommée «South Western Townships» (townships du Sud-Ouest) par les Blancs, et en 1963 l'acronyme Soweto fut adopté pour les désigner collectivement.

Les autorités locales de Johannesburg transposèrent la technique de financement du logement noir de Durban et se mirent en tête de créer un township noir «modèle», qui devait s'appeler Orlando et être construit à proximité de la réserve originelle de Klipspruit. Un concours fut organisé pour la conception d'un township pouvant accueillir quatre-vingt mille personnes. L'équipe gagnante proposa une disposition urbaine autour de squares reliés entre eux par des rues diagonales et agrémentée de parcs, mais les faibles budgets alloués au projet ne permirent pas aux autorités locales de mettre en place les structures nécessaires et le résultat final fut un alignement sans fin de maisons semblables. En 1938, Orlando fut le premier parmi les nombreux townships ségrégués à être financé par la vente de bière de sorgho.

La plupart de Soweto fut construit, très rapidement, dans les années cinquante et soixante.

Soweto, ce sont d'abord des images, des couleurs et des odeurs, selon Djamel Mazouz :

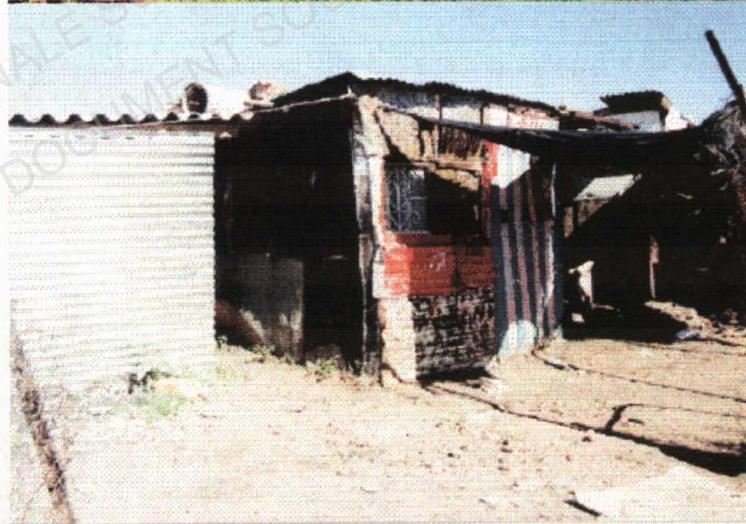
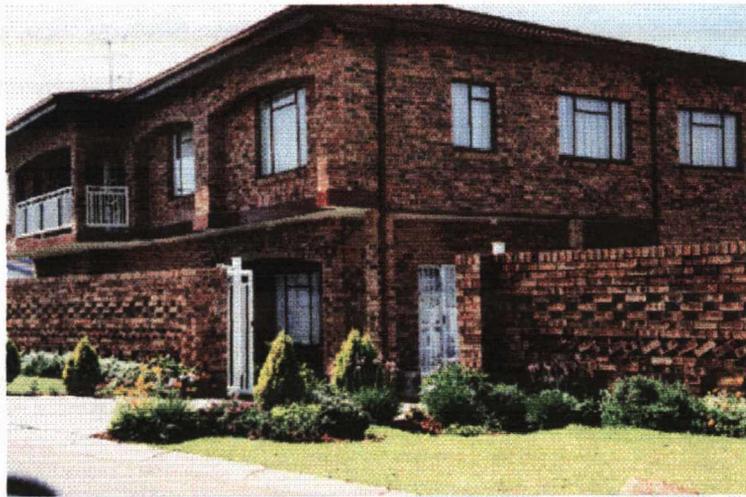
«IMAGES de rues sans fin, jonchées de débris, de vieux papiers, bordées de maisonnettes, de jardinettes où pousse une herbe maigre, de tristes étals de marchands de légumes. COULEURS, au fond des yeux, de la terre de Soweto, rouge sombre, poussière de brique, terre fine qui s'installe dans les cheveux, aux coins du nez, sous les ongles. Terre de Soweto, comme un précieux souvenir, comme l'or d'un peuple dont le courage crie la volonté de vivre fier et libre. ODEURS des feux de charbon dont la fumée monte dans le ciel froid d'après-midi que le soleil a déjà déserté. Odeur âcre, prenante et insolite pour les citadins des grandes métropoles.»

Soweto était découpé en vingt-deux sections ethniques. Le Grand Soweto d'aujourd'hui comprend vingt-neuf townships. Les estimations quant à la population actuelle varient énormément, mais il semblerait que le chiffre le plus proche de la réalité soit d'environ un million huit cent mille personnes.

Soweto a sa centrale électrique, son université, le plus gros hôpital d'Afrique subsaharienne (*Baragwanath Hospital*, un ancien établissement de l'armée de l'air britannique pendant

³ «L'Afrique du Sud et les états voisins» par P Gervais Lambony, 1997, *Le Gauteng, cœur économique de l'Afrique Australe*, P 119 à 136.

«La question urbaine en Afrique Australe» sous la direction de P. Gervais Lambony, 1999, P 28 à 50 et 222 à 225



Soweto et sa diversité...

la seconde guerre mondiale), dix cliniques, plus de 220 écoles, 217 églises et quatre bibliothèques. Les parties planifiées ont l'électricité, les grands axes sont goudronnés et 30 % des maisons ont l'eau courante. Quelques centres commerciaux sont disséminés dans les townships. Des voies ferrées et des routes relient Soweto à l'ex-centre blanc et plus de 7000 taxis collectifs sont légalement enregistrés. Enfin, la Tuberculose tue dix personnes par jour et les problèmes respiratoires sont liés à la pollution de l'air. L'hôpital de Baragwanath est occupé à 131 % et chaque jour les malades couchent à même le sol, faute de lits.

Pourtant, Soweto est l'un des ensembles résidentiels africains les mieux équipés du pays. Son équipement, très insuffisant, doit surtout faire comprendre le terrible degré de sous-équipement des autres townships de la province.

Le site choisi pour l'établissement de Soweto était non seulement distant de Johannesburg, mais surtout hors de vue à partir des principaux axes routiers, donc éloigné de la conscience blanche. La plupart des Blancs de Johannesburg n'avaient jamais mis les pieds à Soweto, en partie parce qu'ils n'y avaient pas d'intérêts. D'autre part, s'ils avaient envie de s'y risquer, ils devaient se munir d'un permis délivré par le «Département des Affaires Bantoues». Même après l'achèvement du périphérique routier extérieur autour de Johannesburg, qui longeait les extrémités Nord-Est de Soweto, l'accès à cette agglomération fut limité pendant des années à des itinéraires détournés donnant sur des voies mineures ; il n'y avait aucune interconnexion avec l'autoroute. En bref, Soweto était dans les faits un ghetto entouré et mis à l'écart comme on en voyait dans l'époque médiévale.

Au départ, toutes les maisons se ressemblaient. Leur taille et leur ancienneté distinguent cependant les différents quartiers. L'habitat va du pavillon à l'abri de fortune en passant par la villa cossue. Des appartements ont été construits à *Jabulani* et *Chiawelo* et les foyers de travailleurs, les «*hostels*», sont censés être transformés en HLM. La bourgeoisie habite dans les quartiers chics de *Diepkloof 3*, rebaptisé «*Beverly Hills*». Les maisons y sont comparables à celles des banlieues blanches, mais sur des parcelles bien plus petites. À l'opposé, un million de sous-locataires occupent des cabanes en fond de jardin des pavillons. Les squatters vivent aussi dans des camps officiels comme *Fred Clark*, *Naledi*, *Dlamini I* et *Dlamini II*, ainsi que dans de gros bidonvilles comme *Mshenguville* sur le cours de golf de *Mofolo*, en plein milieu du township.

Les activités informelles sont devenues dominantes dans cette ville où sans doute plus de 50 % des actifs sont sans emploi. Tout un réseau économique parallèle s'est développé. Il repose sur les «*stockvels*», tontines⁴ sud-africaines qui regroupent en général dix à vingt membres. Elles drainent des sommes d'argent considérables et font fonction

⁴ Associations de personnes versant de l'argent à une caisse commune dont le montant est remis à tour de rôle à chaque membre.

d'institutions de crédit. Soweto, comme autrefois Sophiatown, est devenu un mythe urbain, auquel on est fier d'appartenir. Ceci explique en partie le maintien sur place de la bourgeoisie noire, même si la difficulté de vendre son logement à Soweto est aussi une raison de ce maintien.

Ces diverses spécificités de Soweto sont liées aux politiques menées après les «émeutes» de 1976 : autorisation d'activités commerciales dans les townships (auparavant, les activités comme la librairie, la papeterie, la vente d'articles de sport et la quincaillerie restaient interdites), mise en vente des logements à partir de 1983, travaux d'équipement, le tout pour désamorcer une situation explosive. Cependant, Soweto est une ville où les violences politiques, criminelles et domestiques déchirent la population.

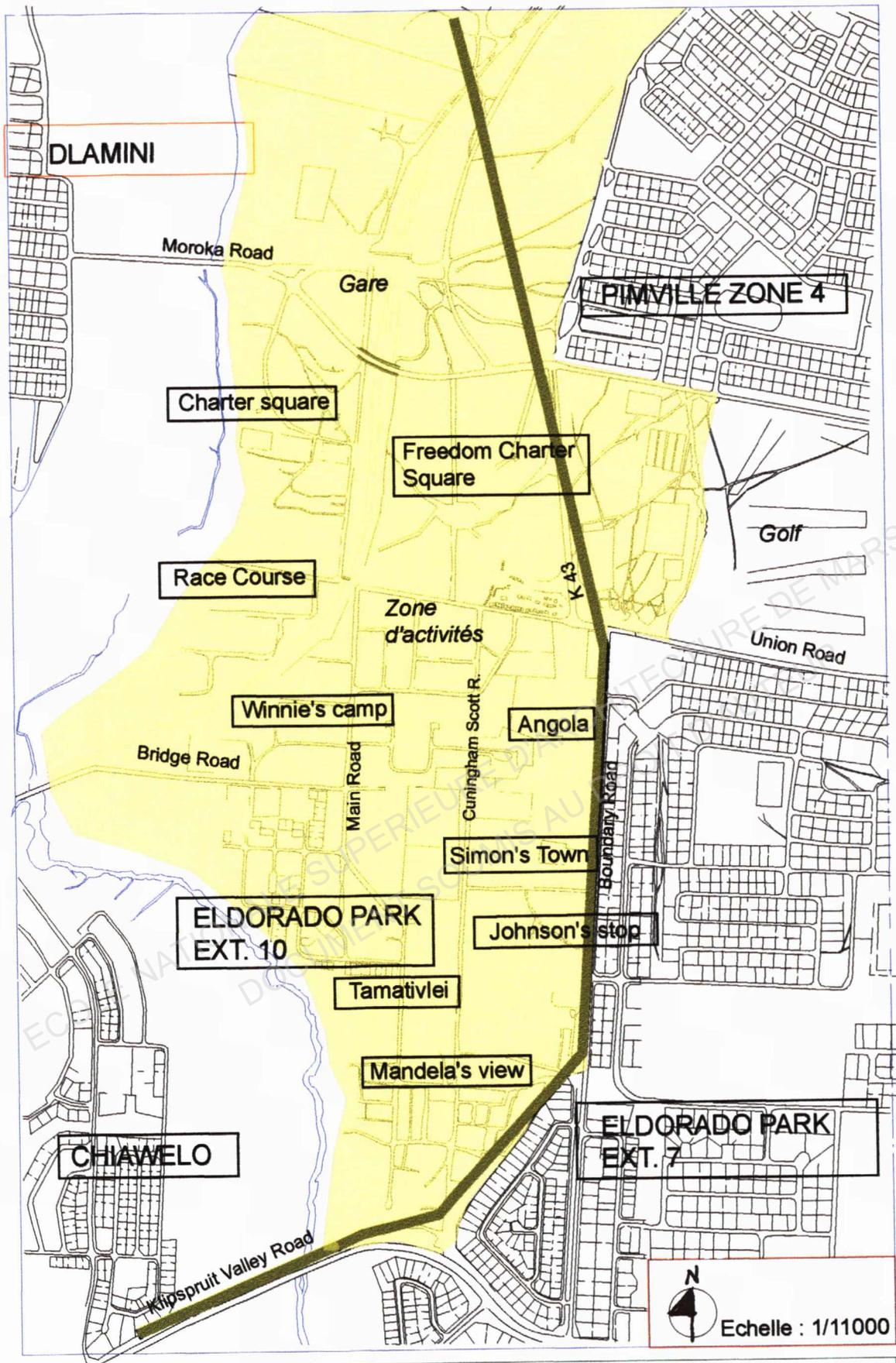
D'autre part, Soweto est bien plus qu'une simple cité-dortoir ghetto et génère une société urbaine à part entière, parallèle à celle de Johannesburg. La vie nocturne et culturelle y prend une importance grandissante. L'art des *townships* s'y est largement développé : peintres et musiciens sont nombreux. L'élite politique réside encore en partie à Soweto. Les «*shebeens*», débits de boissons autrefois clandestins, ont aujourd'hui pignon sur rue, les stades voient passer des vedettes de football internationales, les activités commerciales se développent, la vie associative (religieuse, culturelle, économique) est intense.

Enfin, les estimations quant à la population actuelle de Soweto varient énormément. Il semblerait que le chiffre le plus proche de la réalité soit d'environ un million huit cent mille personnes.

Pour conclure, disons que ce n'est plus à Soweto que la crise urbaine est la plus forte, notamment parce que Johannesburg s'est arrêtée sur le chemin de l'apartheid, alors qu'une ville comme Pretoria est allée beaucoup plus loin dans cette direction en cherchant à se couper totalement de sa main-d'œuvre africaine qui a été exilée dans le bantoustan du Bophuthatswana. Il avait été question, au début des années quatre-vingt, de raser Soweto et de déplacer plus loin encore sa population, sur le modèle de Pretoria... Jamais accomplie, cette hypothèse semble bien démontrer que s'était créée, à Soweto, une urbanité imprévue, insupportable au pouvoir blanc, mais irréductible. Soweto reste un fort symbole de lutte des Noirs pour la liberté en Afrique du Sud, mais aussi la principale métropole noire du pays et le centre de conduite de la culture urbaine noire.



ECOLE NATIONALE
DOCUMENT SOURCE

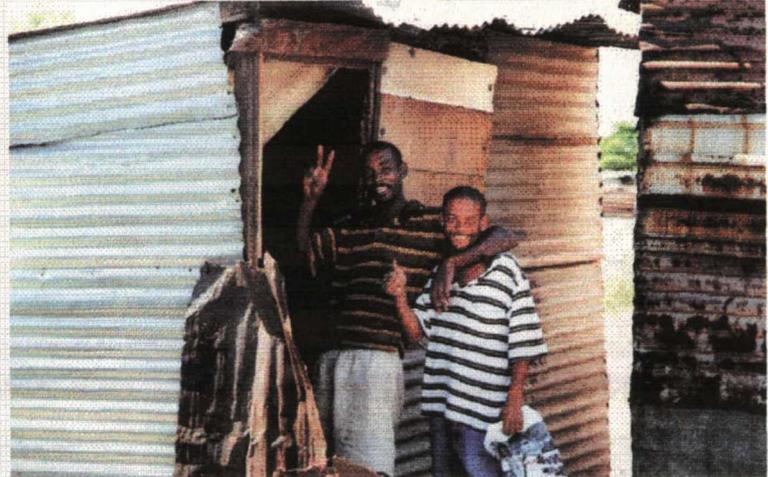
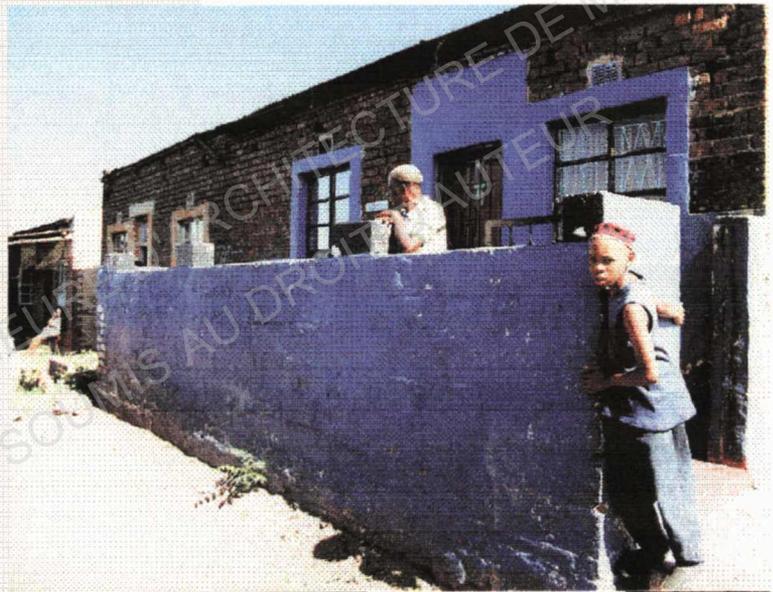
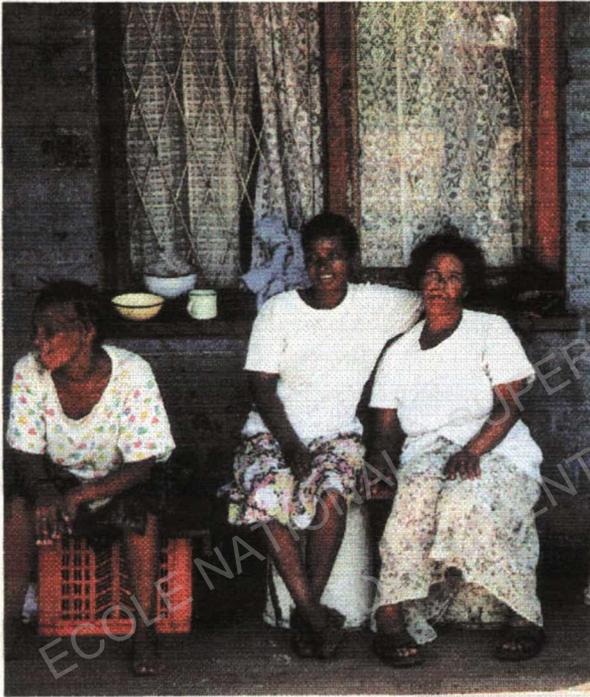


Kliptown et les quartiers formels voisins

Territoire de KLIPTOWN

Kliptown

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



KLIPTOWN⁵

Présentation, introduction

Kliptown est un centre urbain de quarante hectares environs, situé à vingt-quatre kilomètres du centre-ville de Johannesburg.

Ce noyau urbain s'est développé dans les interstices des townships formels de la ville d'apartheid entre les townships noirs de Soweto et le township métis d'Eldorado Park.

Sa population, comptabilisée à Soweto, serait d'environ 6900 ménages, soit vingt-sept à vingt-huit milles personnes vivant soit dans des cabanes, (pour la plupart), soit dans de vieilles maisons construites à partir des années vingt et trente.

Kliptown a été l'un des premiers foyers à avoir organisé toute forme de résistance contre l'apartheid.

La communauté

La communauté de Kliptown est très cosmopolite : Métis, Indiens, Asiatiques et Africains y vivent car la ville a abrité de nombreux immigrants dans les années 1930 et 1940. C'est une communauté dont l'esprit ressemble beaucoup à celui de Sophiatown ou District Six, quartiers africains des centres-villes sous l'apartheid. Ces quartiers qui ont été détruits restent chers à tous les Africains car ils représentent un modèle de vie urbaine interdite pendant cinquante ans.

C'est une communauté forte qui a su s'organiser et se prendre en charge.

Sa résistance à se soumettre aux classifications de l'apartheid semble traduire sa conscience d'appartenir à un ensemble social véritablement métissé, impossible à démêler et à classer. Les Kliptowniens ont toujours eu une identité «territoriale» forte. D'après Brigitte Lachartre, cette identité «englobait les différents groupes raciaux présents dans la localité, dont les rôles et apports spécifiques étaient reconnus, en dépit de l'inégalité des positions occupées par chacun sur l'échelle sociale».

Cette identité territoriale se trouve actuellement menacée. Les valeurs anciennes disparaissent, les liens d'entraide et de solidarité qui permettaient de surmonter les épreuves, de faire face à l'adversité, s'affaiblissent et l'on voit apparaître des comportements individualistes et la compétition. Au cours de la dernière décennie, la Communauté n'a cessé de se diviser et ses membres se sont dispersés. La crise intergénérationnelle est source de conflits, les modèles familiaux s'effondrent, l'instabilité est devenue la règle. De moins en moins de mariages sont célébrés (voir encart page suivante). Enfin, la violence

⁵ Informations et textes traduits du «Kliptown Our Town Trust, Objectives and activities for the year 2001», 2000 et «Freedom Square - Kliptown, Soweto»

La famille sud-africaine est un cas particulier qui ne suit pas le modèle traditionnel africain. Le noyau familial est très souvent dispersé, les enfants ne vivant pas forcément avec leurs parents, les oncles et les tantes résidant dans d'autres quartiers et même d'autres villes.

Cette situation est en partie due au système du travail migrant. Certains hommes se mariaient dans leur village tout en travaillant en ville, et peuvent aussi avoir deux familles, dans leur village et en ville. Ensuite, les déplacements forcés de populations vers les Bantoustans, de nombreuses familles furent éclatées. Enfin, les violences politiques des dernières décennies ont «amputé» de nombreuses familles.

Aujourd'hui, en Afrique du Sud, les familles sont très souvent monoparentales, ou bien réduites au couple avec enfant. Parfois, une tante ou un parent à la retraite se joint au noyau familial et l'aide du mieux qu'il peut. Les grands parents s'occupent aussi fréquemment de leurs petits-enfants, les parents travaillant ailleurs. Les mariages sont de plus en plus rares et le taux de mortalité dû au SIDA est aussi un facteur aggravant de l'érosion de l'organisation familiale.

et l'insécurité sont ressenties comme les signes d'une dégradation sociale supplémentaire. Même si les phénomènes de gangs étaient fréquents sous l'apartheid, la violence actuelle est aveugle, sans règles et sans lois.

D'autre part, l'afflux récent de migrants, en grand nombre et étrangers à l'histoire locale pose aussi problème. Les derniers arrivants de Kliptown viennent de Soweto ou Eldorado Park, les environs, du Transkei, du Gazankulu, du Kwazulu-Natal, régions d'Afrique du Sud, et du Mozambique ou du Lesotho. Ils ont souvent une maison dans leur région d'origine dans laquelle ils investissent leur argent. Méconnaissant l'histoire de Kliptown, ils ne se sentent pas concernés par les problèmes de la ville et son développement.

Kliptown n'est pas ce que l'on peut attendre d'une ville post-apartheid, en tout cas, dans son organisation spatiale et dans ses conditions de vie auxquelles aucune amélioration n'a encore été apportée. Cependant, c'est dans la Communauté que l'on peut trouver des modifications post-apartheid, «sous la forme de ce qui apparaît comme une crise identitaire sans précédent»⁶. Les Kliptowniens disent avoir méprisé les règles de ségrégation raciale de l'apartheid, mais la crise actuelle les plonge dans un désarroi profond. D'après Brigitte Lachartre, il s'agit d'une «perte d'identité qui amenuise la résistance et la vitalité de toute une population et met en péril son avenir».

C'est pour lutter contre cette désolidarisation qu'a été organisée l'association d'habitants «*Kliptown, Our Town*» (Kliptown, notre ville). Les Kliptowniens doivent se réapproprier leur histoire et retrouver de la fierté envers leur ville, pour relancer la dynamique sociale passée et assurer un nouveau départ.

Données socio-économiques

Revenus des ménages

L'étude des revenus des ménages⁷ de Kliptown montre l'importance de la pauvreté, relativement à l'ensemble de Johannesburg et même Soweto :

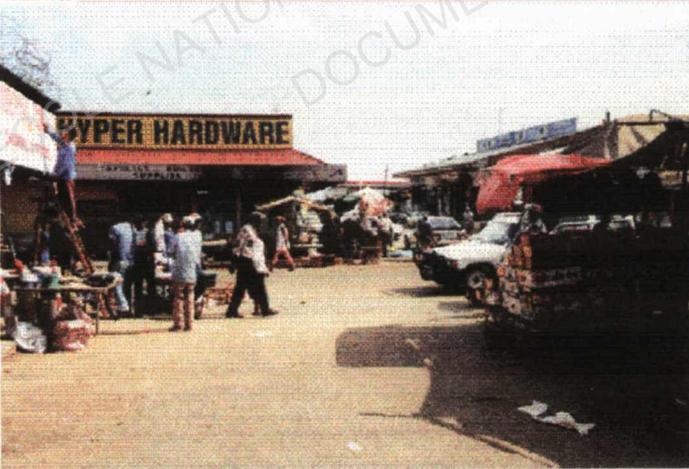
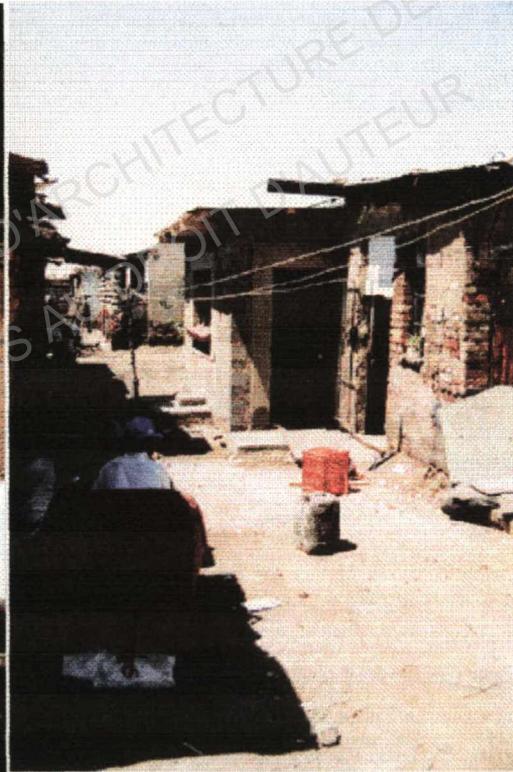
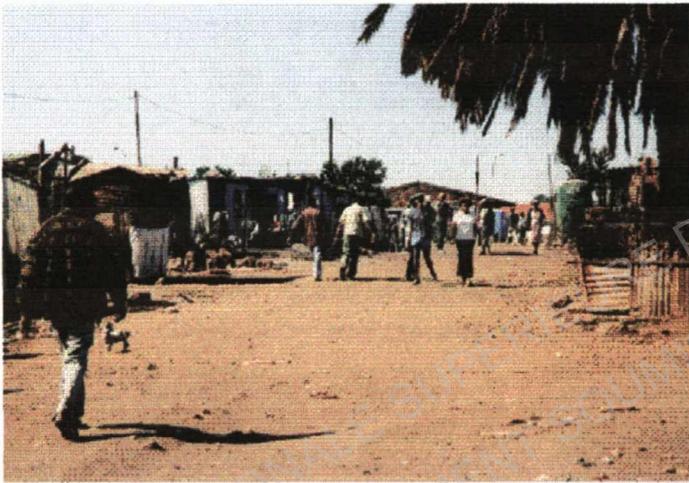
À Kliptown, plus de 65 % des ménages ont un revenu mensuel inférieur à 800 rands, contre 32 % environ à Johannesburg (et 37 % en dessous de 1000 rands mensuels à Soweto). Rappelons que le seuil de pauvreté, évalué tous les ans par une commission spéciale, était fixé à 1300 rands par mois à Johannesburg en 1997, pour un ménage de 6 personnes⁸.

Ensuite c'est la tranche de 800 à 1500 rands qui domine avec environ 22 % des ménages contre 10 % dans la tranche 1500 à 2500 rands et 3 % entre 2500 et 3500 rands mensuels.

⁶ Texte de Brigitte Lachartre, directrice du CRIAA, dans son futur livre «Kliptown Story»

⁷ «La fragmentation urbaine à Johannesburg...», Mémoire de thèse de Melle Claire Bénit, décembre 2001. P 227 - 233

⁸ Tiré de «*South Africa Survey, 1997-1998*». Dans «La fragmentation urbaine à Johannesburg...», Mémoire de thèse de Melle Claire Bénit, 2001».



Les rues de Kliptown

Chômage :

Le taux de chômage apparaît très bas à Kliptown avec 15 % des actifs. Cependant, dans les enquêtes, un actif au statut informel se déclarera, ou sera considéré tour à tour chômeur ou indépendant. La sous-représentation des chômeurs à Kliptown s'ajoute à la sur-représentation des indépendants (près de 30 %) pour expliquer la faible part des salariées.

Répartition des activités par secteur⁹ :

Les secteurs primaire et secondaire n'emploient que 14 % des actifs occupés, contre 86 % pour le tertiaire.

À Kliptown, la mine ne fait plus travailler qu'une part infime des actifs, le secteur industriel est très réduit, les services marchands dominant, et parmi eux les services d'entretien et de gardiennage emploient plus de 30 % des actifs, constituant de loin le premier secteur d'activité.

Les deux tiers de ces emplois sont exercés chez des particuliers, contre un tiers au sein d'une entreprise dans des conditions plus formelles. Le développement de ce secteur s'explique d'une part par la tertiarisation des activités qui sous-traitent l'entretien et la surveillance des bâtiments à des entreprises spécialisées et d'autre part par les fortes inégalités de revenus, qui permettent aux ménages les plus aisés d'avoir un très grand recours au personnel d'entretien particulier.

Le commerce regroupe une proportion d'actifs comparable à celle de Johannesburg, autour de 17 %. Les services financiers sont très peu représentés : environ 7 % à Kliptown contre 17 % des activités à Johannesburg.

À Kliptown, la population active travaille pour 40 % sur son lieu de résidence, ce qui est beaucoup plus important que dans les autres townships et bidonvilles (25 % en moyenne) dont Claire Bénit compare les actifs. Si Kliptown fournit de nombreux emplois à sa population, plus généralement, on peut dire que la part des actifs employés sur leur lieu de travail augmente avec l'éloignement des centres d'emploi et l'ancienneté du quartier.

Parmi les actifs travaillant sur leur lieu de résidence, les indépendants représentent 90 % à Kliptown. Ce résultat n'est pas surprenant : les townships avaient été voués par la législation d'apartheid à une fonction résidentielle exclusive, et l'activité - notamment l'entreprenariat noir - y a été interdite jusqu'au milieu des années quatre-vingt. D'autre part, ils sont en eux-mêmes peu propices à la création ou à l'attraction d'entreprises, comme tous les quartiers défavorisés des villes contemporaines.

⁹ «La fragmentation urbaine à Johannesburg...», Mémoire de thèse de Melle Claire Bénit, décembre 2001. P 233 - 238

À Kliptown, les revenus liés à l'activité indépendante sont extrêmement modiques. Ceux qui se déclarent *self employed* ont un profil de revenus à peine différent de celui des chômeurs, et légèrement plus défavorable que celui des employés de maison dont on a pourtant souligné la précarité salariale : être à son compte, le plus souvent au sein de son quartier de résidence, est donc moins rémunérateur qu'être domestique. Il s'agit donc plutôt d'une activité informelle de survie, et plus rarement d'un entrepreneuriat permettant un début d'accumulation.

Les actifs qui ne travaillent pas à Kliptown se déplacent en grande majorité vers Johannesburg.

Sources :

Pour réaliser ce chapitre nous avons travaillé à partir du mémoire de thèse de Claire Bénit, où elle étudie la fragmentation économique à Johannesburg. Dans le cinquième chapitre, elle aborde les liens entre anciens townships et bidonvilles d'une part et anciennes municipalités blanches d'autre part. Parmi les quartiers défavorisés, elle compare Kliptown, Alexandra, Leratong et Dobsonville.

Pour ce qui est de Kliptown elle prend pour source la *Gauteng Housing List* qui rassemble des données socio-économiques sur l'ensemble des candidats à la subvention publique au logement dans la province du Gauteng. Les données sont classées en fonction du lieu de résidence des candidats à la subvention. Chaque base de données concerne plusieurs milliers de ménages.

Cependant, cette source d'informations présente certaines limites : tout d'abord elle ne rassemble que les résidents ayant droit à l'aide publique au logement, c'est-à-dire les résidents sud-africains, accédants pour la première fois à la propriété et dont le revenu mensuel est inférieur à 3500 rands. Ces données ne permettent donc pas d'évaluer le degré de différenciation sociale interne au township. On peut toutefois considérer qu'il s'agit de la grande majorité des résidents des townships de Johannesburg. On estime en effet à 70 % la part des ménages ayant droit à la subvention au logement (soit gagnant moins de 3500 rands mensuels) dans l'ensemble de Johannesburg : la proportion est donc nécessairement plus élevée dans notre quartier d'étude. De plus, une étude du revenu des ménages soweatans montre que seulement 7 % d'entre eux ont un revenu mensuel supérieur à 4000 rands mensuel et dépassant donc le seuil de l'aide publique. D'autre part, seuls les habitants ayant fait une demande de subvention y apparaissent, les résidents de Kliptown sont donc peut-être sous-représentés car la municipalité sud n'a pas lancé de programme de logements RDP.

D'autre part, nous voulions utiliser les sources statistiques publiques diffusées par le gouvernement sud-africain (Cd-Rom SA explorer), qui concerne tout Johannesburg et où les informations sont regroupées par circonscriptions.

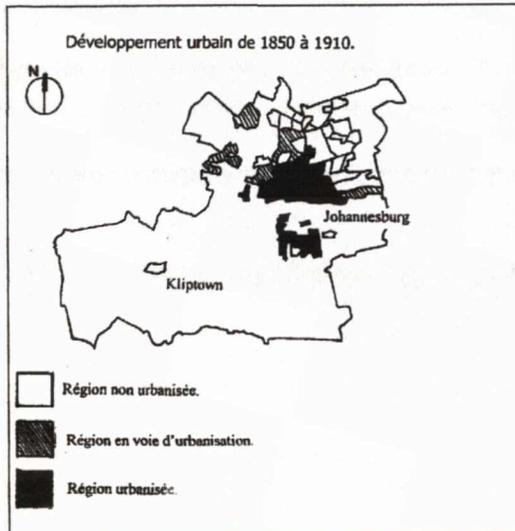
Kliptown y est partagé entre 4 circonscriptions différentes regroupant chacune une partie de township formelle et une partie informelle. Les informations sont donc à prendre avec précautions. Cela ressemble fort à une manœuvre politico-économique visant à «masquer» les difficultés de Kliptown. Nous avons donc préféré ne pas présenter ces résultats trop hypothétiques.

Analyse

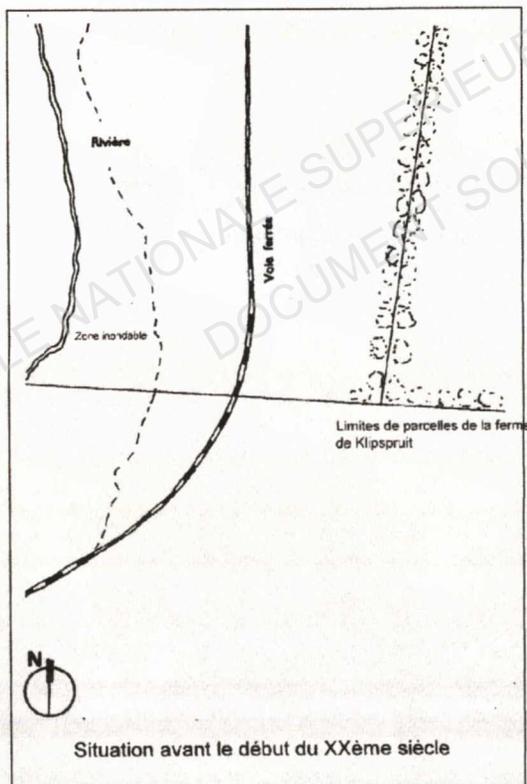
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A - HISTOIRE¹⁰

Création et évolution de Kiptown :



Avant 1910



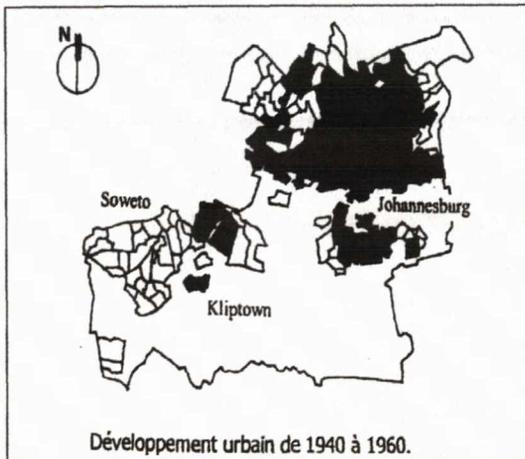


DE 1910 À 1940

Au moment où de nombreux habitants de Johannesburg sont expulsés vers Pimville, quelques maisons apparaissent à Kliptown. Le centre commercial voit le jour et les habitants des quartiers voisins s'y rendent pour y faire leurs courses. La municipalité fait construire un commissariat de police et un bureau de poste. Quelques maisons sont construites par la municipalité dans les années trente, à la suite du «*Native Urban Act*» de 1923 qui, limitant l'accès des villes aux Noirs, engendre des déplacements de population.

Kliptown est donc né bien avant Soweto et n'a pas connu le même développement : Soweto était une cité-dortoir et Kliptown l'un des plus vieux centres de commerce de la région.

¹⁰ D'après les travaux de Djamel Mazouz et Odile Gloker, des textes du «Kliptown Our Town Trust», et «Freedom Square», une étude du département d'architecture de l'Université du Witwatersrand réalisée en février 1998.



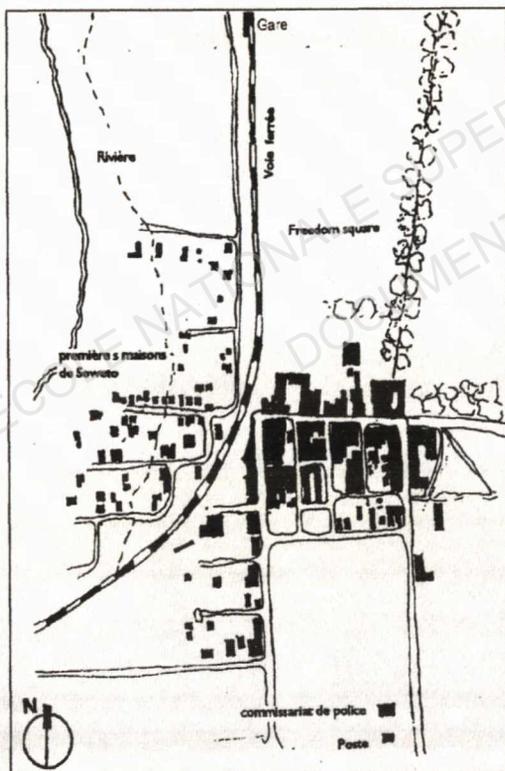
DE 1940 à 1960

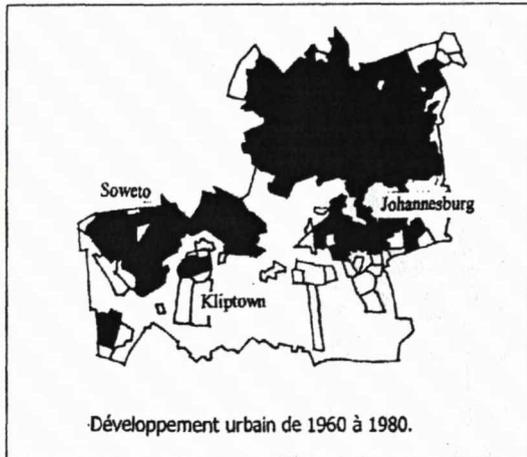
Après la deuxième guerre mondiale, le *National Party*, développe Soweto en vingt ans, mais à Kiptown, aucun programme de construction de masse n'est engagé.

Si Kiptown n'a pas été détruite par l'Apartheid comme l'ont été les quartiers de Sophiatown et District Six, c'est probablement parce qu'elle était en bordure de Johannesburg, à la limite de sa juridiction administrative. Les lois de l'Apartheid n'y étaient pas si strictes et enracinées. Cependant les pouvoirs publics souhaitaient que Kiptown, une ville qui n'obéissait pas au schéma de la ville d'Apartheid et où toutes les races vivaient ensemble disparaisse. Ainsi, de nombreux propriétaires furent expropriés et Kiptown fut nommée zone blanche par les autorités locales, dans les années 1950. En fait cette situation n'a eu aucun effet marquant étant donné que les populations déplacées se sont très vite réinstallées. La municipalité n'a pas insisté et Kiptown a continué à se développer selon ses propres règles.

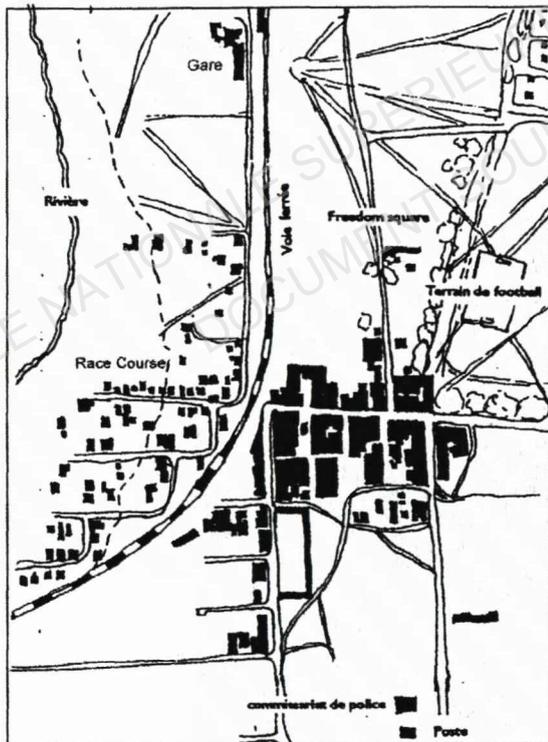
Les 25 et 26 juin 1955, la Charte de la Liberté, «*Freedom Charter*», est signée sur un terrain vague de Kiptown, (appelé depuis *Freedom Square*).

Développement urbain de 1940 – 1960





Développement urbain de 1960 – 1980

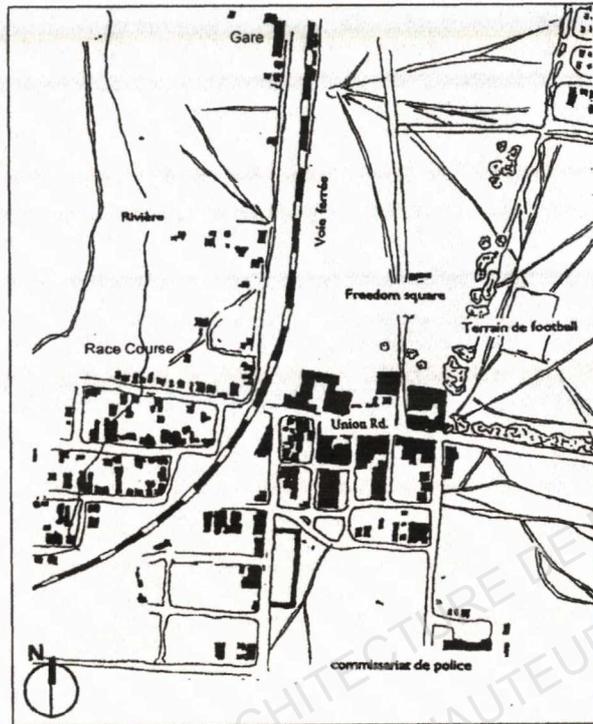


DE 1960 À 1980

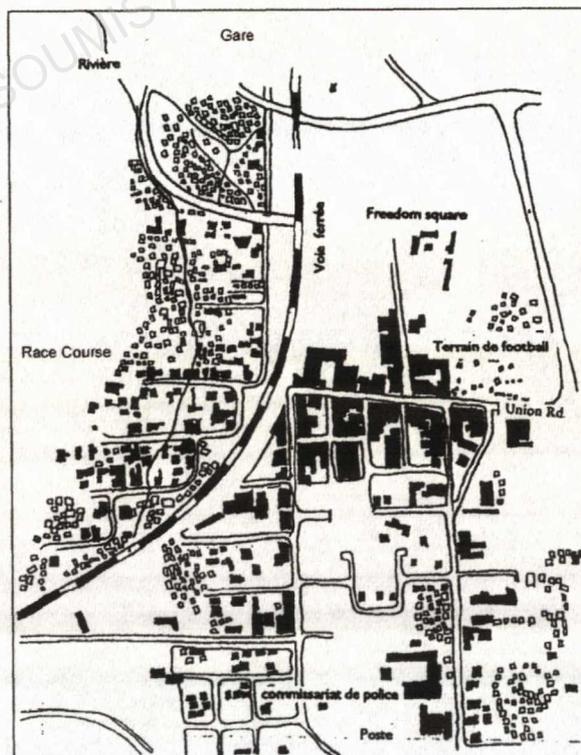
La gare ferroviaire de Kliptown est construite. Un réseau de chemins piétons se dessine au sol, montrant l'influence de Kliptown, centre de commerce et nœud de transports. Un terrain de football est improvisé à proximité de *Freedom square*. La zone résidentielle de *Race Course* se densifie. *Nancefield*, une zone blanche voisine faite de nombreuses fermes de différentes tailles, est déclarée zone métis. Développée ensuite, elle est appelée Eldorado Park. La présence de ce township formel pour Métis explique la forte proportion de Métis à Kliptown.

Le centre de commerce se développe encore plus depuis que Kliptown est déclaré «zone d'échanges libres» et attire de plus en plus d'habitants des townships formels alentours.

Développement urbain de 1980 – 1990



Développement urbain de 1990 – 1999



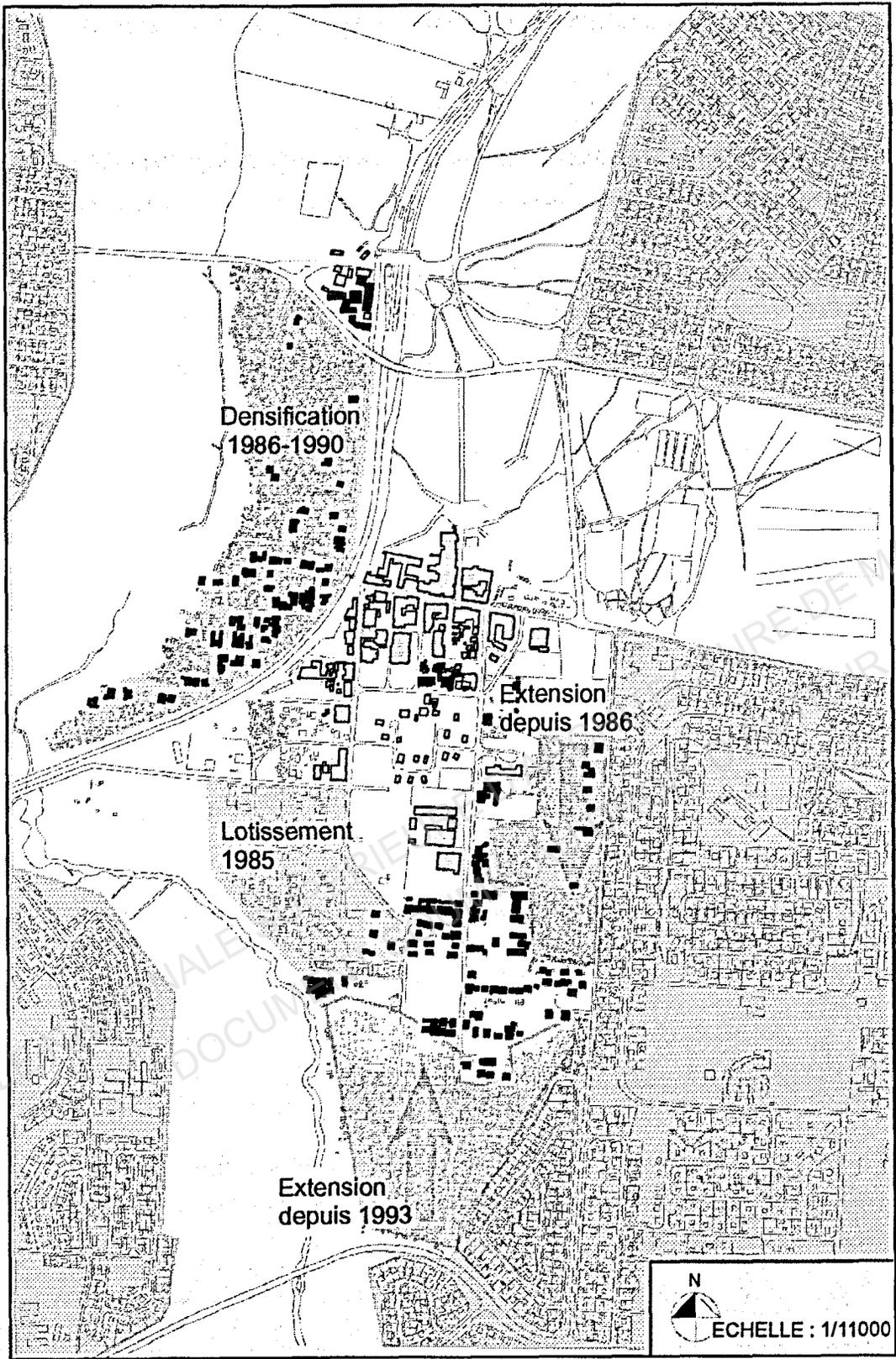
DE 1980 à 2000

À partir de 1985, le Gouvernement relâche sa politique de ségrégation raciale en abolissant les *pass*. Les Noirs sont alors autorisés à s'installer où ils le désirent, une vague d'immigrants arrive à Kliptown et les terrains vacants se remplissent rapidement de cabanes de tôles jusqu'à la saturation. Les *shacks* (cabanes, taudis) se sont étendus de 1988 à 1995, leur croissance étant stable aujourd'hui. *Charter square*, *Johnson's stop*, *Mandela view*, *Angola* sont les noms des bidonvilles actuels de Kliptown. La zone de *Race Course* s'étend progressivement jusqu'à se densifier au maximum.

Aucun développement urbain formel n'a lieu, et même, dans les années quatre-vingt, le territoire de Kliptown est «grignoté». Certaines sections de la ville sont démolies par le gouvernement sous la «loi des quartiers pauvres» (éradication des taudis) pour faire de la place à l'extension 10 d'Eldorado Park.

Pendant la décennie quatre-vingt-dix, la municipalité entreprend la construction du pont au-dessus de la voie ferrée. *Moroka Road* permettra de relier *Pimville* et *Kliptown* à *Dhlamini*).

Kliptown est donc une ville au développement particulier au sein de la ville d'apartheid. Tirée par son activité économique, elle s'est développée au sein de townships formels.



Développement historique

Age du bâti :



HISTOIRE POLITIQUE RÉCENTE¹¹

Kliptown n'existe pas sur les cartes. Elle a toujours été une ville invisible et n'a donc pas d'existence officielle mais elle existe dans l'esprit de beaucoup d'habitants de Soweto qui ont l'habitude de venir y faire leurs courses ou regarder un film à son cinéma (le *San Souci*, fermé aujourd'hui). Elle existe aussi dans le cœur de tous les Kliptowniens qui y vivent toujours ou qui ont déménagé à Eldorado Park, Klipspruit West ou Soweto, townships alentours.

En tant qu'environnement construit, Kliptown a toujours été un morceau de terrain oublié et sous-développé tout au long de son histoire.

Aujourd'hui c'est une petite ville caractérisée par ses commerces, où les maisons formelles sont rares et les *shacks* toujours plus nombreux, une ville au cadre démocratique stable, mais dont les problèmes ne sont pas encore résolus.

Après l'arrêt de la politique d'Apartheid, le gouvernement a décidé de refondre la région en rapprochant les townships des zones aisées. La région de Johannesburg a donc été découpée et recomposée en 4 territoires (Nord, Sud, Est et Ouest) pour partager les ressources et les capacités. Chaque territoire avait ses propres structures, mais de nombreux conflits en gênaient le fonctionnement. Les politiques de réaménagement du territoire n'avaient pas de retombées car les projets se perdaient dans les structures innombrables de l'administration. Ce découpage a donc été remis en cause depuis les dernières élections, il a été effectif pendant seulement cinq ans. Aujourd'hui on revient à une Megacity c'est-à-dire une seule structure avec un seul Conseil Municipal, un seul budget et découpée en onze régions administratives.

Kliptown n'étant pas un noyau urbain reconnu en tant que tel, il a été divisé en deux parties dans la première refonte des territoires, mais cela ne lui a rien apporté, systématiquement oublié par les différents gouvernements. Aujourd'hui la situation est grave car huit ans après l'arrêt officiel de la politique d'apartheid et une dizaine d'années après les premières abrogations, la situation n'y est pas meilleure, bien au contraire : le chômage augmente, certains enfants ne vont plus à l'école. Les conditions de vie n'ont pas changé et se sont même dégradées, le nombre d'habitants étant en croissance continue.

¹¹ Informations du «Kliptown Our Town Trust



Kliptown, la poussière rouge...

B - CONTRAINTES D'INFRASTRUCTURES ET ENVIRONNEMENTALES

L'Afrique du Sud se caractérise par une relative aridité. La région orientale du Haut Veld qui englobe notamment la région du Gauteng est peu accueillante. La terre y est difficile à cultiver et les variations saisonnières sont à la fois thermiques et pluviométriques :

Les hauts plateaux du Veld, qui vont jusqu'à Johannesburg, jouissent d'un climat sec et ensoleillé en hiver, de juin à août, avec des températures avoisinant les 20°C et des nuits fraîches, où le mercure descend en moyenne jusqu'à 5°C. Si Johannesburg est relativement proche des tropiques, l'altitude, qui avoisine les 1700 mètres, et l'éloignement de la mer rendent son climat plus sec et moins chaud.

Entre octobre et avril, pendant la saison chaude, des averses éclatent en fin d'après-midi, souvent accompagnées de coups de tonnerre et d'éclairs. Les chutes de grêle causent tous les ans beaucoup de dégâts. À Kliptown, les précipitations sont dramatiques car les réseaux pluviaux sont quasiment inexistantes. Des ruisseaux se forment donc dans les chemins, atteignant parfois une taille telle qu'ils emportent tout sur leur passage. La *Klipspruit River* déborde, envahissant les constructions trop proches. Des tas d'ordures se mêlent à l'eau, la polluant un peu plus à chaque inondation et entraînant une recrudescence régulière des cas de choléra.

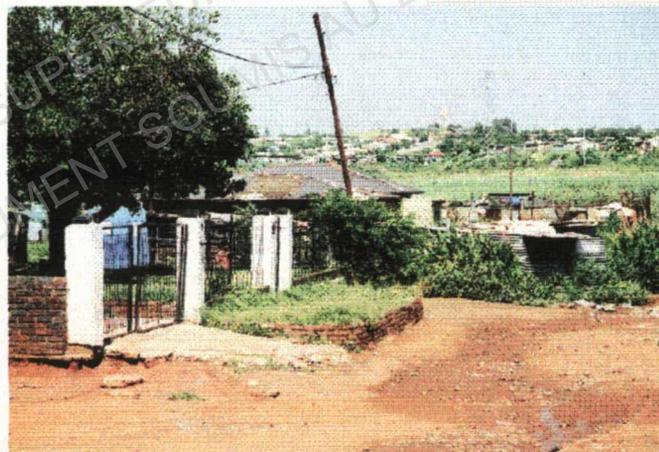
La végétation s'accorde aux conditions climatiques et d'altitude : sur les hauts plateaux du Veld, on trouve une végétation de montagne et une savane sèche souvent épineuse, le *bushveld*. Contrairement à Johannesburg, Soweto ne possède qu'une très rare végétation qui favorise la propagation des vents, soulevant régulièrement une poussière suffocante. Ce manque d'arbre et donc de zones ombragées augmente la chaleur ambiante et les rayons de soleil qui tapent sur les cabanes en tôle rendent ces dernières inhabitables la journée, l'été surtout.

Kliptown s'est développé sur une zone marécageuse bordant la *Klipspruit River*, une zone probablement non urbanisée par les politiques d'apartheid à cause de ses nombreuses contraintes physiques :

Ainsi, la zone inondable de la *Klipspruit River* a atteint la largeur maximale représentée dans les années cinquante lors d'une crue exceptionnelle, inondant de nombreux logements, formels et informels. La zone inondable «habituelle», si elle est



La zone marécageuse de la *Klipspruit River*, bordée d'ordures.



Race Course, la rue a été creusée par les ruissellements d'eau de pluie, mettant à nu les fondations des murs.

moins étendue, affecte tout de même un nombre important de logements, les rendant insalubres. Il faudra donc tenir compte de cette zone inconstructible dans le projet.

D'autre part, dans le Sud de Kliptown, les **contraintes géologiques** sont de plusieurs ordres avec une zone de dolomites, doublée d'une zone d'effondrement sur un secteur et d'une zone de remontée d'eau sur un autre. Ces zones rendent aussi le terrain inconstructible, le relogement des familles concernées doit être pris en compte. D'après les informations recueillies par Djamel Mazouz, le sol de Kliptown et de ses environs est principalement argileux, contenant du ferrite (sable rouge très volatil) et très riche en quartz. Il contient des éléments granuleux et des pierres à environ 5 centimètres de profondeur. La couche sableuse superficielle s'érode facilement avec la pluie laissant apparaître le substrat sous-jacent.

Enfin, on dénombre **deux ceintures**, sources de dangers et de nuisances, (semblables sur certains points) :

La voie ferrée est une zone de nuisance sonore et une source de danger car franchie n'importe où par la population. Elle ceinture une zone résidentielle qui s'est développée dès les premiers temps au Nord de la voie ferrée, à proximité de la gare ferroviaire de Kliptown. Ce secteur est limité par la rivière à l'Ouest, la voie ferrée à l'Est et au Sud et la *Moroka Road* au Nord. Cette zone, fréquemment inondée dans sa partie Est, est complètement enclavée et très densément peuplée.

Le projet de voie (la *K43*), suivant partiellement la *Boundary Road*, provoquera les mêmes nuisances : sonore, danger de franchissement et nécessite de plus une réserve de terrain dans le futur projet, un certain nombre de famille devant être relogées ailleurs.

Le **relief** de Kliptown n'est pas très contraignant. Le site est en double pente douce. Une première dénivellation se déroule d'Ouest en Est vers la rivière en contre bas. La seconde se déroule du Nord au Sud, en pente douce. Ce relief accentue les ruissellements d'eaux de pluie en direction de la rivière et du sud de la zone.

D'autre part, la *Moroka Road*, appuyée sur une différence de niveau d'environ 3 mètres a été une limite au développement de Kliptown vers le Nord.

On retrouve aussi une cassure de terrain dans le secteur de *Johnson's stop* avec une différence de niveau d'environ 5 mètres également, qui serait due aux différentes natures de terrain en présence.



Le talus de *Moroka Road*, au nord de *Race Course*



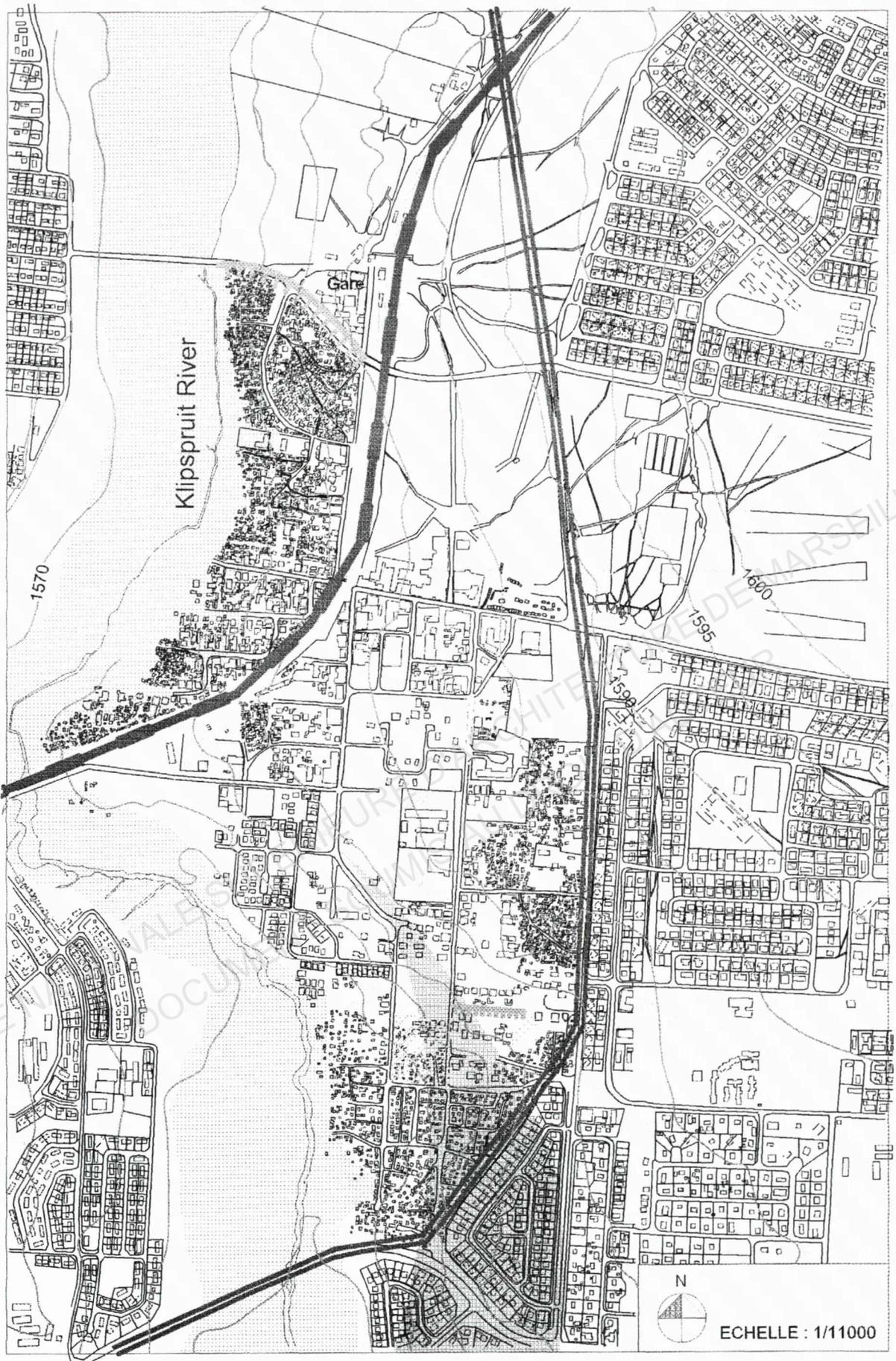
La pente est/ouest vers la rivière dans *Race Course*



La pente nord/sud, vue sur *Union Road*

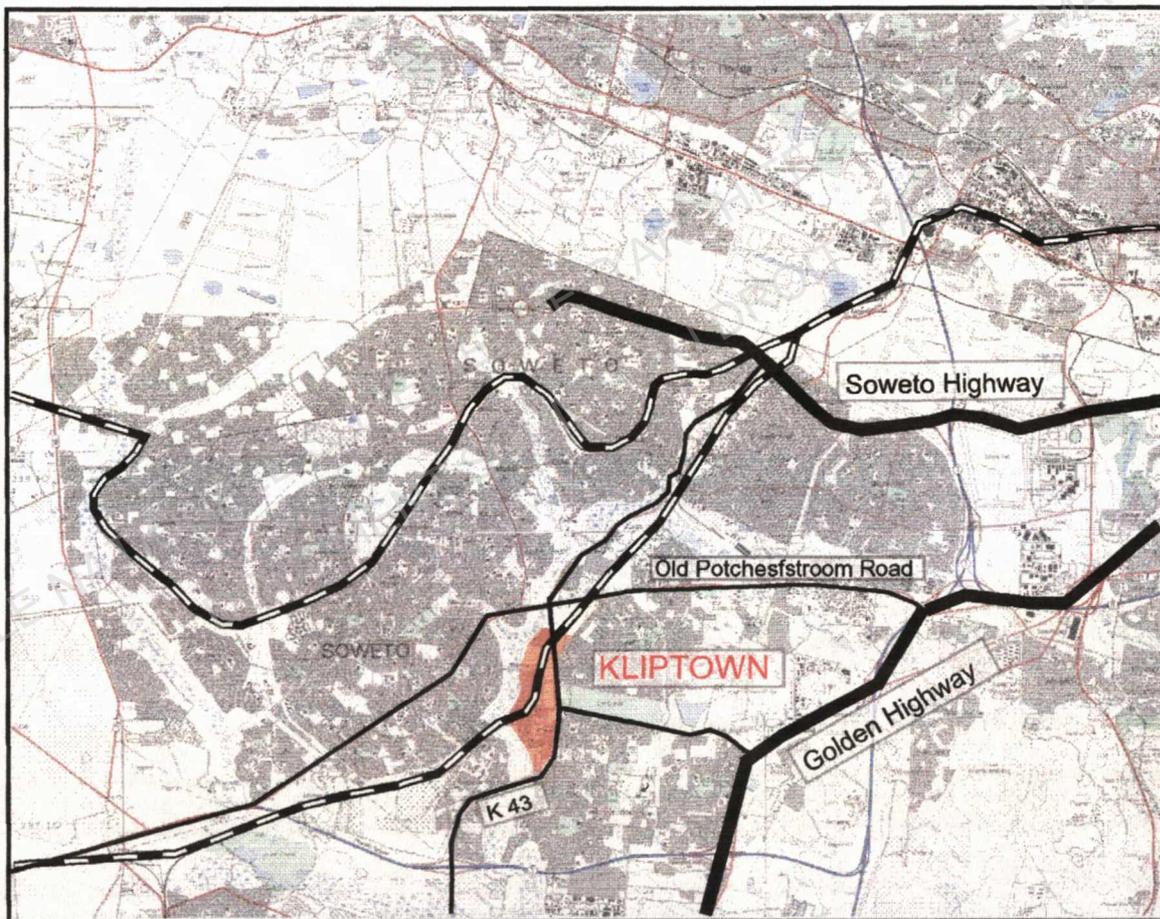


Talus dans la partie sud, dans le secteur de *Johnson's stop*



Contraintes d'infrastructures et environnementales

 Zone Inondable maximum	 Zone de remontées d'eau	 Reserves pour nouvelle route K46
 Zone d'effondrement	 Dolomite	 Ligne de chemin de fer
	 Talus	



**Soweto,
voies d'accès, rail**

C - INFRASTRUCTURES VIAIRE

«Mouvement et Mobilité et leurs antithèses Restriction et Contrôle étaient les maîtres mots grâce auxquels l'apartheid a été développé dans les townships. Beaucoup de problèmes urbains comme ceux de Kliptown découlent de la restriction des libertés de mouvement : accès aux transports, distances, temps et coût des transports.... Ce qu'il reste aujourd'hui de cette politique a encore un impact sur Kliptown et sur tous les townships du pays.»¹²

Soweto, ville satellite de Johannesburg, son réservoir de main d'œuvre, est paradoxalement très mal reliée à Johannesburg, pour des raisons raciales que nous avons déjà expliquées. Seulement deux autoroutes relient les deux villes, le *Golden Highway*, qui passe par le Sud de Soweto et le *Soweto Highway* par le Nord.

La *K43* qui remplacera *Boundary Road*, traverse Soweto et rejoint *Soweto Highway*. Elle croise *Old Potchesfstrom Road* qui permet de rejoindre *Soweto Highway*. *Union Road* rejoint *Golden Highway*.

Hierarchie des voies à Kliptown

Kliptown est desservi par des voies fonctionnant à trois échelles différentes :

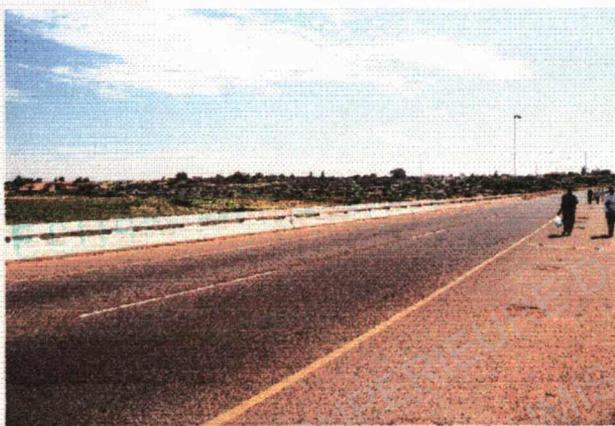
- À l'échelle de Soweto, ce sont les voies qui :

Relient les différents townships de Soweto : *Moroka Road* et *Bridge Road*,

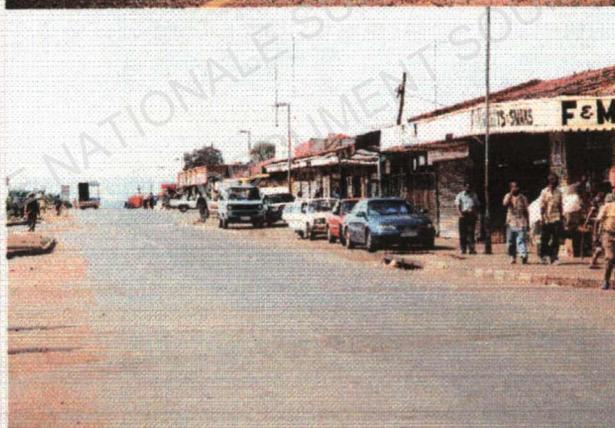
Et qui mènent au périphérique ceinturant Johannesburg : *Union Road*, la *K43* qui remplace *Boundary Road*, *Klipspruit Valley Road*. On note aussi un chemin de terre, voie informelle, qui traverse *Freedom square* pour rejoindre *Moroka Road* et les quartiers au Nord de Kliptown. Cette voie a une importance à l'échelle de Soweto bien qu'elle soit à peine carrossable. Le projet de la *K43*, en cours de réalisation, fait partie de cette catégorie. Elle remplacera l'actuelle *Boundary Road* de 2 voies par une 2 fois 2 voies permettant de relier plus facilement le *Klipspruit Valley Road* à *Moroka Road* et *Soweto Highway*.

- À l'échelle de Kliptown : ce sont les voies qui relient les différentes zones (habitat et commerces) entre elles. Ces voies ont généralement été tracées par la municipalité, mais ne sont pas pour autant en bon état. On y trouve de nombreux nids de poules et lorsqu'il pleut, l'eau n'est pas correctement drainée. Certaines sont informelles, chemins de terre carrossables, pourtant très utilisés comme par exemple la voie qui longe le rail et relie le centre de Kliptown et la gare ferroviaire. Cette voie informelle, qui a profité de la zone réservée à proximité du rail, est devenue importante du fait de son trafic et attire les

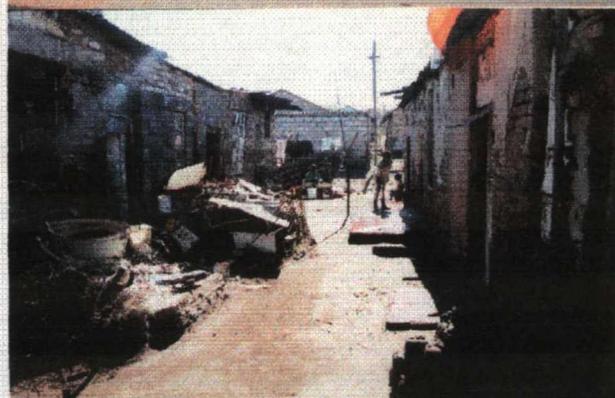
¹² «Freedom Square», une étude du département d'architecture de l'Université du Witwatersrand réalisée en février 1998.



Klipspruit Valley Road,
au Sud de Kliptown



Union Road,
partie Nord.



Voie piétonne de desserte
des logements.

marchands de rue et quelques activités diverses.

Dans la zone d'activité, on emprunte indifféremment toutes les voies selon le trajet à effectuer. C'est pour cela que toutes les voies de cette zone sont qualifiées à l'échelle de Kliptown, y compris celles qui se trouvent à l'intérieur de la zone.

- À l'échelle «intra-quartier», c'est-à-dire à l'intérieur d'une même zone. Ces voies sont généralement informelles dans les zones d'habitat car elles n'ont pas été planifiées par la municipalité, tracées au fur et à mesure de l'installation de la population et de la dégradation du sol par les précipitations. Cependant on peut noter que dans l'Extension 10 d'Eldorado Park, planifiée et construite au cœur de Kliptown, ces voies sont goudronnées. A l'intérieur des zones d'habitat informelles, comme dans le camps *Charter square*, les rares chemins carrossables ont pris de l'importance car c'est là qu'ont été disposés les services tels que les points d'eau ou les toilettes chimiques. Ce sont donc des artères très fréquentées.

Le réseau viaire de Kliptown présente de nombreuses faiblesses : tout d'abord au niveau de la hiérarchie des voies. De nombreuses voies ne sont pas adaptées à leurs fonctions : un certain nombre de chemins de terre ont une fonction et une utilisation importantes par rapport à leur nature et leur fonctionnalité.

D'autre part le réseau en place n'est pas assez dense au regard du nombre d'habitants. Certaines zones résidentielles comme *Angola* ou *Charter Square* sont complètement congestionnées, laissant imaginer des situations désastreuses en cas d'incendies par exemple. Des cheminements piétons se sont aussi constitués pour palier à la faiblesse du réseau qui n'avait pas prévu l'arrivée des squatters. (Nous étudierons les flux piétons dans les pages suivantes).

Certaines voies fonctionnent aussi comme limites du noyau urbain : *Boundary Road* était déjà une limite dangereusement franchissable de Kliptown, le projet de la *K43* va aggraver la situation et le nombre d'accidents. *Moroka Road* fonctionne aussi comme limite de Kliptown à cause de la différence de niveau comme nous l'avons déjà vu. Elle relie *Dlamini* à Kliptown et dessert la gare ferroviaire. Traversant le rail, c'est la seule voie qui relie le quartier résidentiel nord au reste de la ville.

Enfin, la voie ferrée, qui coupe Kliptown en deux parties, a induit un système de voies en cul-de-sac.

L'intersection *Union Road - Boundary Road*, un nœud de circulation ayant de nombreuses fonctions sociales :

L'intersection la plus fréquentée dans Kliptown produit une circulation intense car il y a du mouvement dans toutes les directions. Les véhicules, les taxis et les piétons circulent

a. Le réseau ferré de Johannesburg:
relier les townships aux pôles d'emplois industrie



b. Le réseau des bus de Johannesburg, 1997:
le nécessaire passage par le centre-ville



- Tissu urbain (espaces blancs)
- Tissu urbain (espaces non-blancs)
- Espace non bâti
- Soweto Township
- Crown Mines Zone industrielle
- Centre tertiaire
- Frontières municipales d'apartheid, 1985
- Frontière du Grand Johannesburg, 1995

Le réseau des transports publics à Johannesburg, 1997

Cité dans le mémoire de thèse de Claire Bénéit

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE

DOCUMENT SOUS LE DROIT D'AUTEUR

ensemble.

Elle est très fréquentée autour de 15 heures, quand les enfants scolarisés rentrent à Kliptown (où il n'y a aucune école) ou à Soweto, attendant alors un taxi à *Freedom Square*. La circulation en provenance de la K43 passe par cette intersection pour aller vers le *Baragwanath Hospital* dans Johannesburg.

Union Road est la rue principale de Kliptown. C'est une voie commerçante qui donne aussi accès au marché de *Freedom Square*. Le trafic y est incessant, les trottoirs - ou ce qui en tient lieu - très animés. *Union Road* se prolonge de l'autre côté de la voie ferrée en chemin carrossable, mais le passage des véhicules est impossible car il n'existe qu'une passerelle piétonne qui enjambe le rail.

Les rues qui longent *Freedom Square* et *Main Road* sont aussi très fréquentées, de nombreux commerces s'y alignent sur les trottoirs.

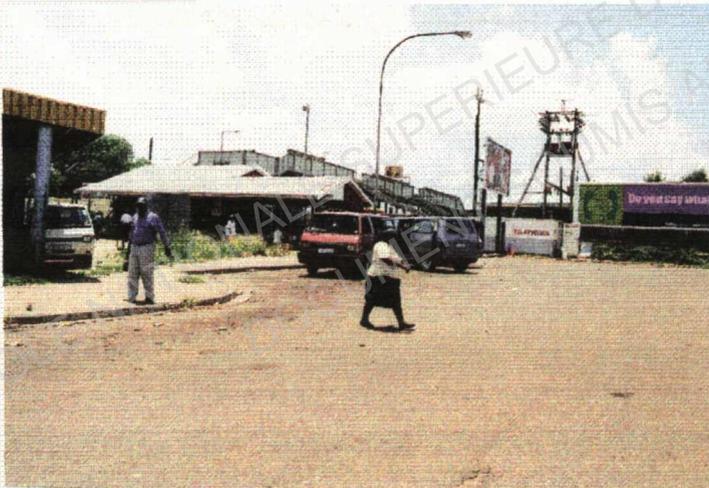
Les nœuds de transport :

Soweto est desservi par le train, les bus de ville et les taxis collectifs. Cependant, la fréquence et la répartition des moyens de transports en commun ne sont pas adaptées.

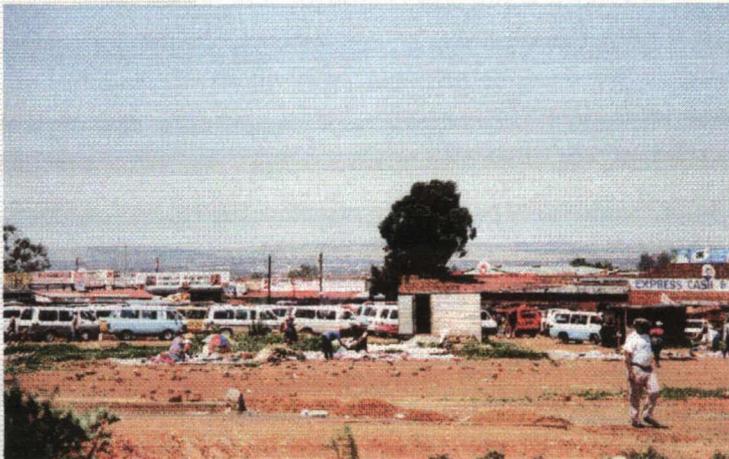
- **Le rail** : il n'existe que deux voies de chemin de fer qui traversent Soweto, dont une, dessert Kliptown. La gare ferroviaire de Kliptown permet de rejoindre le centre de Johannesburg en assez peu de temps à condition qu'il n'y ait pas d'incidents sur les voies ce qui est, somme toute, assez peu courant. De plus c'est un moyen de transport dangereux, les agressions y sont nombreuses, c'est pourquoi un grand nombre de personnes préfèrent les taxis collectifs.

- **Les bus**, gérés par la société PUTCO, sont peu fréquents et rarement ponctuels. Les circuits, mal répartis, ne desservent pas bien Soweto. Dans certains quartiers, le service est presque inexistant.

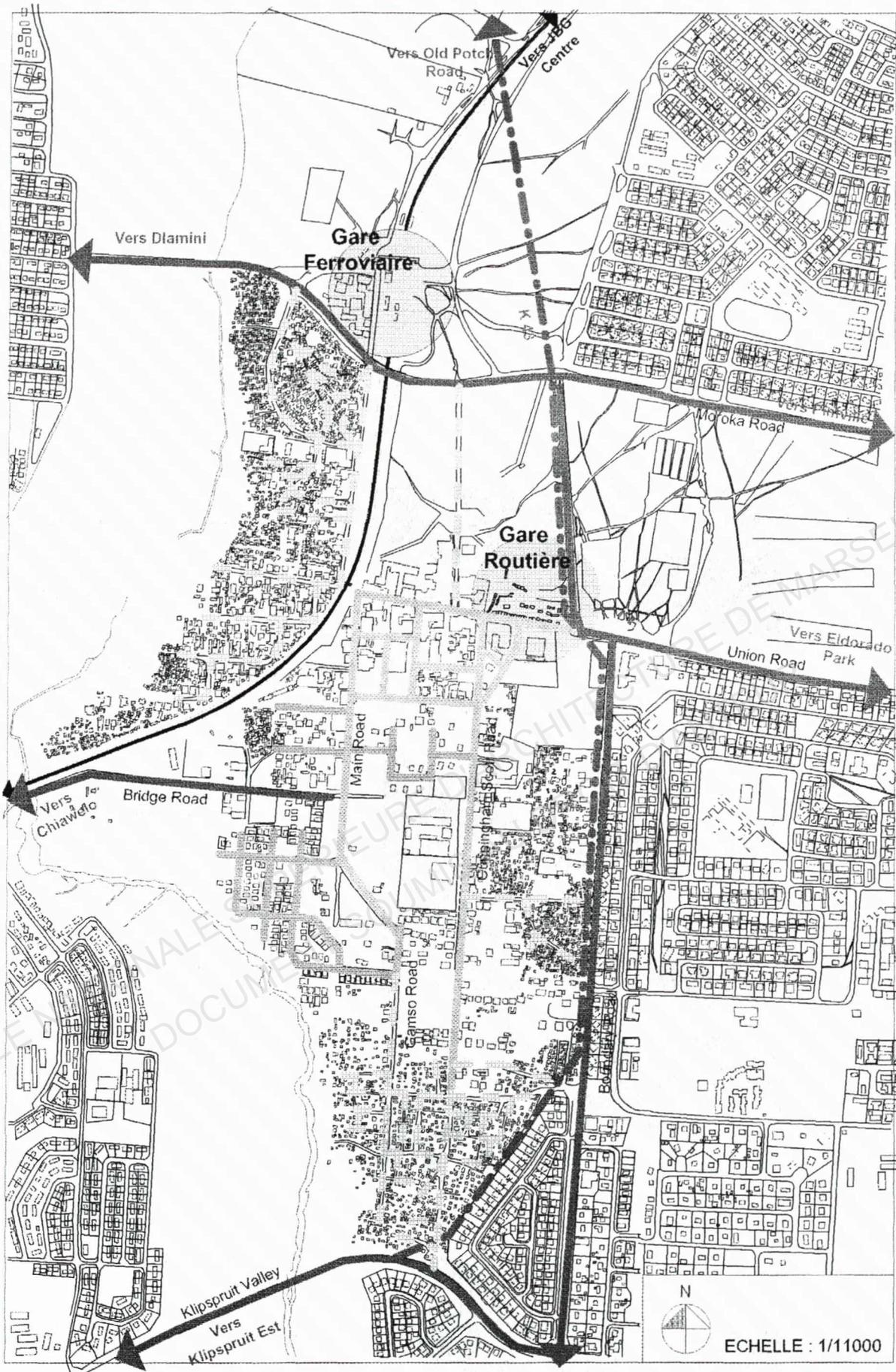
- **Les taxis collectifs** : L'Afrique du Sud est desservie par un très vaste réseau de taxis collectifs privés. Les minibus permettent de transporter une dizaine de personnes très rapidement. Très flexibles, ils sont très efficaces car ils s'arrêtent à la demande tout au long de leur parcours bien qu'il n'y ait pas d'arrêts prévus par la municipalité. Ils utilisent les arrêts de bus ou tout autre endroit leur convenant. Kliptown possède une importante station de taxis située dans la partie sud-est de «Freedom square». Pour rejoindre le centre de Johannesburg, le coût du trajet est d'environ 5 rands allé retour (soit environ 0,5 Euro).



La gare ferroviaire de Kiptown. Une passerelle piétonne permet de traverser les voies.



La station de taxis sur *Freedom Square*



Kiptown

Voies goudronnées	
	Route échelle Soweto
	Echelle Kiptown
	Distribution intra-zones

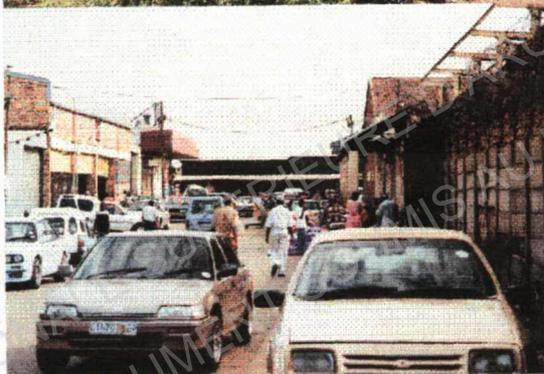
Voies en terre	
	Echelle Kiptown
	Distribution intra-zones

	Projet route K43
	Nœuds de transport

Rue très animée
de la zone
commerciale



Flux piéton
sur la voie
informelle le
long du rail



Flux piéton
sur la voie
informelle le
long du rail



Ruelle de desserte
dans une zone
résidentielle très
dense.



Lorsque la vitesse est faible et les voies peu fréquentées, les gens s'arrêtent, traînent à la rencontre d'amis ou bien se contentent de flâner, constamment influencés par l'environnement dans lequel ils se déplacent. Par contre, la peur de se faire attaquer et l'odeur des ordures pousse les gens à se déplacer à vive allure. Dans les zones résidentielles, les ruelles piétonnes permettent la création d'espaces de socialisation qui doivent être mis en valeur.

D - FLUX PIÉTONS

«Kliptown est un collage de mouvements de différentes densités, d'apparence chaotique mais structuré de façon sous-jacente, par les différents itinéraires». ¹³

Les flux piétons sont très importants car la quasi-totalité des habitants de Kliptown se déplacent à pieds quotidiennement, ne serait-ce que pour rejoindre la station de taxis collectifs. Les flux piétons reposent sur un système arborescent, c'est-à-dire très dense au centre-ville et s'affaiblissant vers le cœur des quartiers résidentiels.

Il y a deux grands types de flux piétonniers :

- On observe un réseau de chemins piétonniers très dense autour de la station de taxis en directions de la gare ferroviaire, du centre de commerce et des différentes zones d'habitat (Pimville, Eldorado Park et Kliptown). La densité des piétons est en rapport avec la densité des taxis : il y a beaucoup de piétons tôt le matin et tard le soir ainsi qu'après 14 h 30, quand l'école est finie.

Le centre d'activité et la gare fonctionnent de la même façon. Ces trois Nœuds importants sont donc en interaction et agissent à différentes échelles, celle de Kliptown, mais aussi des quartiers alentour.

- À l'intérieur des zones d'habitat, les chemins piétonniers permettent de palier au faible nombre de voies de desserte. Le tissu résidentiel étant poreux (peu ou pas de parcelles), il y a des flux piétons partout. Dédalles de rues et ruelles, certaines zones résidentielles comme *Angola* et *Charter Square* sont tellement denses et hermétiques que très peu de voies sont carrossables, voire aucune. Le cheminement piéton entre les cabanes en tôle devient le seul moyen de rejoindre son domicile ce qui peut être catastrophique en cas d'incendie. Un premier réseau de cheminements piéton dessert donc les «îlots», tandis qu'un second réseau d'impasses se juxtapose et dessert les centres d'îlots, parfois très profonds.

Passages dangereux

Deux voies laissent des passages piétons sauvages très dangereux :

La voie ferrée : il n'existe qu'un seul pont reliant les parties Nord et Sud de Kliptown. La population traverse n'importe où multipliant les accidents mortels. Les trains ne font pas beaucoup de bruit et l'hiver, le nombre d'accidents augmente à cause de la fumée des feux de paraffine (servant de chauffage) qui réduit la visibilité. Des entretiens avec la population nous ont appris que les jeunes enfants, n'ayant pas de terrains de jeux, viennent se distraire au bord de la voie ferrée, provoquant encore d'autres accidents.

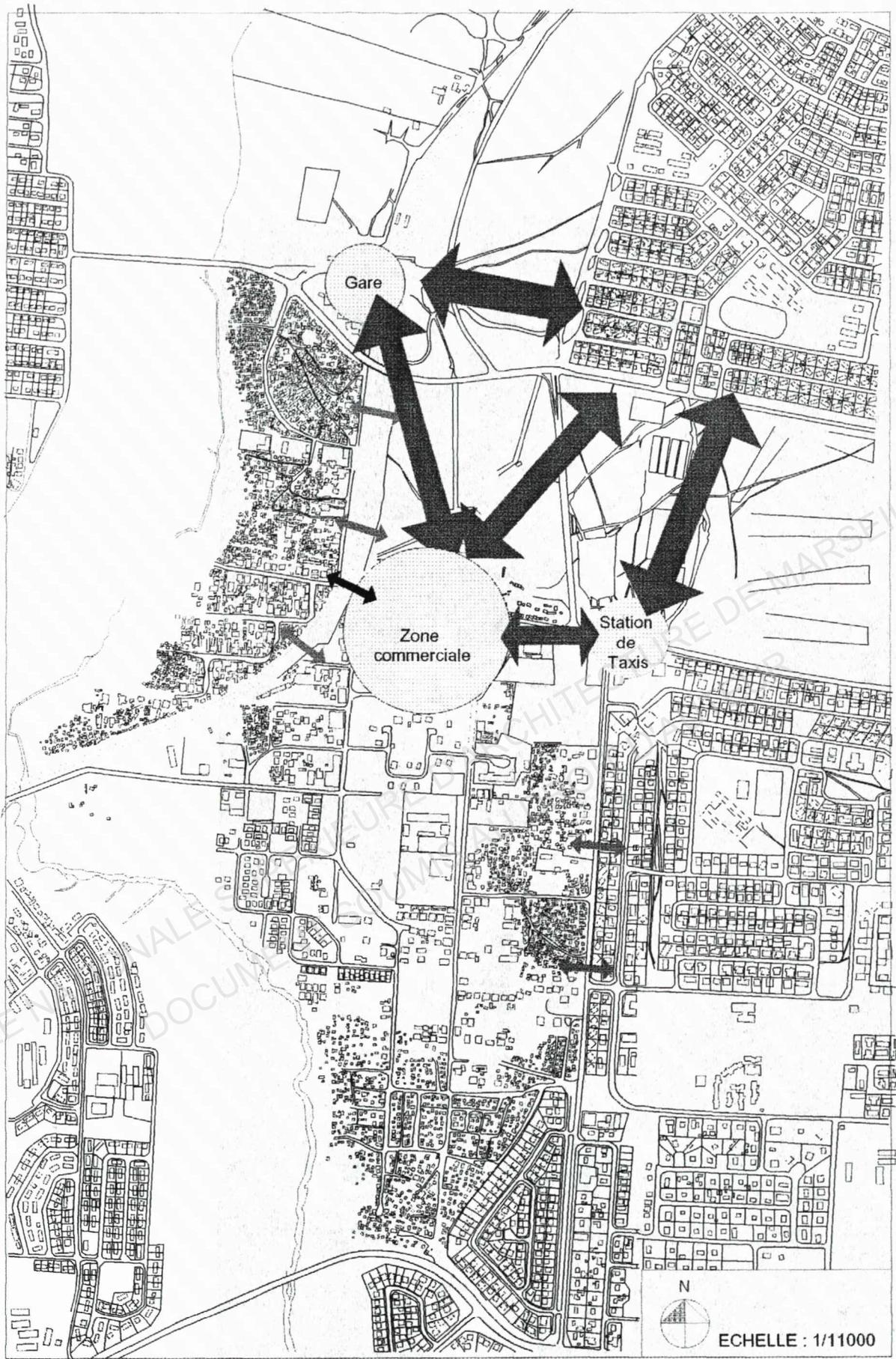
¹³ «Freedom Square», une étude du département d'architecture de l'Université du Witwatersrand réalisée en février 1998.



Passage dangereux : les piétons traversent la voie de chemin de fer pour rejoindre la zone commerciale en arrière plan, alors que la passerelle piétonne est à côté

L'actuelle *Boundary Road*, qui sera bientôt la *K43*, permet notamment aux enfants de Kriptown de rejoindre leurs établissements scolaires. C'est une voie très dangereuse à franchir, sans passage piétons et interrompue par très peu de feux tricolores. Les véhicules prennent de la vitesse, d'autant plus que la voie à double sens est large et en bon état. Le projet de la *K43*, élargissant la voie actuelle, accentuera ce phénomène de limite physique entre Kriptown et Eldorado Park, augmentant encore le nombre d'accidents, la population devant toujours utiliser les équipements disponibles dans les quartiers formels alentour.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Flux Piétons



Flux piétons



Noeuds influents à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto



Franchissements dangereux



Passerelle



Occupation des espaces

E - HABITAT - EQUIPEMENTS - ACTIVITÉS

Zonage

Kliptown se caractérise par un découpage en zones ayant des fonctions bien distinctes :

Une zone d'activités dans le nord-est de Kliptown, composée d'un noyau commercial situé sur *Freedom Square* et le long d'*Union Road* et de nœuds de transports collectifs, la «gare routière» et la gare ferroviaire qui est excentrée au nord de Kliptown.

Des parcelles d'équipements : la «bande institutionnelle» de *Race Course*, les équipements municipaux et le centre communautaire le long de *Cunningham Scott Road*.

Plusieurs secteurs résidentiels différents notamment par la nature des habitations, la date de construction et la densité d'occupation. On y rencontre quelques échoppes et bars informels mais ce sont des secteurs essentiellement résidentiels.

Répartition des espaces bâtis et non-bâtis

Il y a différents types de bâti et de densités à Kliptown :

- La zone commerciale est constituée de bâtiments de grande taille, densément groupés le long de quelques rues.

- Les zones résidentielles :

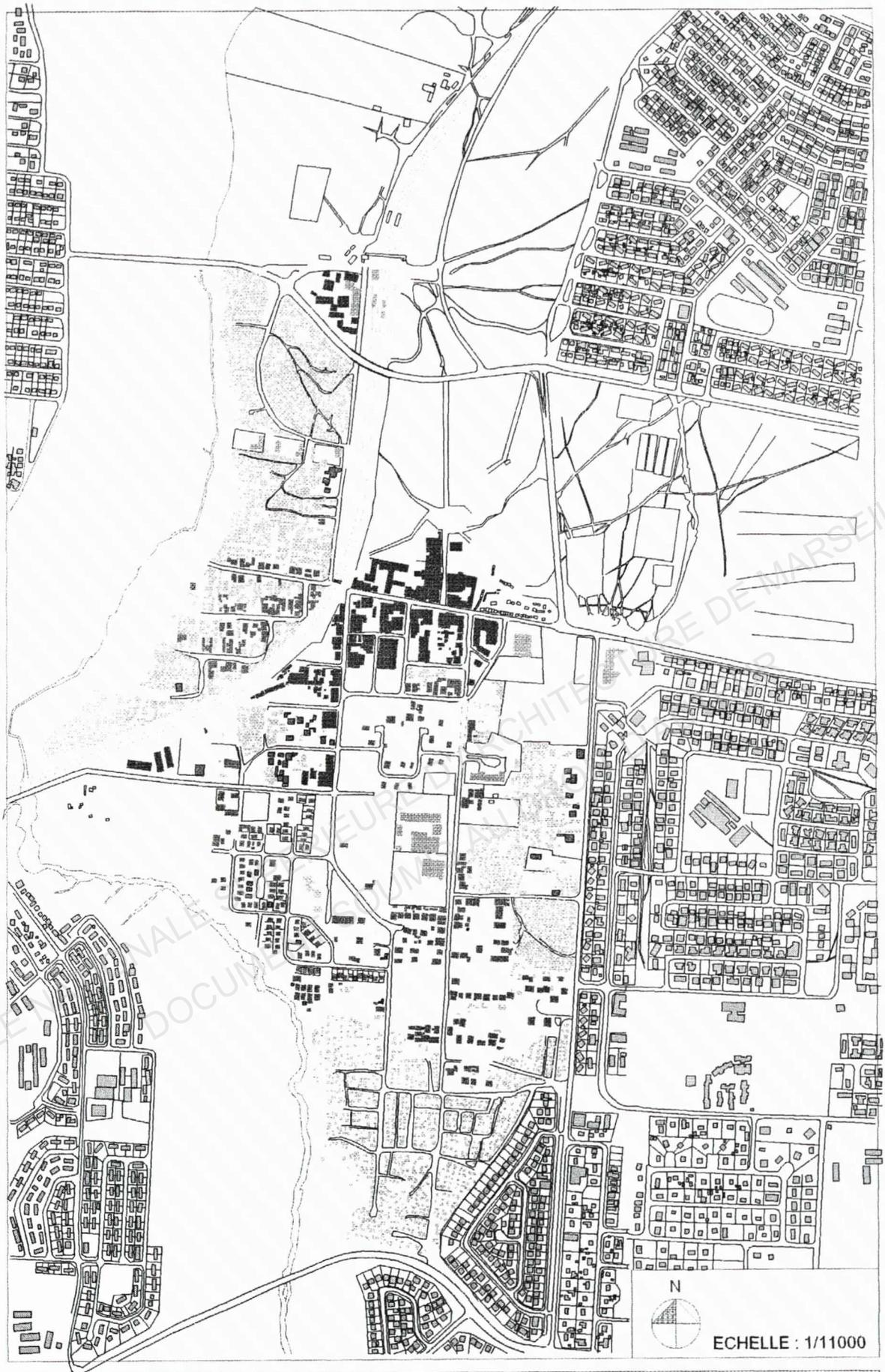
Le secteur de *Race Course*, à l'origine peu densément bâti, regroupe des maisons disposées de façon quasi régulière auxquelles se sont progressivement ajoutées de très nombreuses constructions en tôle, formant une zone saturée.

Selon les zones, les densités varient. La concentration des résidents est très mal répartie sur le territoire où certains secteurs sont saturés et d'autres vierges d'habitations: Dans certains camps de squatters comme *Angola* et *Johnson's stop*, il n'existe plus de terrains inoccupés par une cabane, tant le secteur s'est densifié autour de cheminements piétons.

Angola : 2993 personnes dans 809 logements, sur 4,21 hectares, soit **189 logements par hectare**,

Johnson's stop : 2100 personnes dans 450 logements, sur 2 hectares, soit **225 logements par hectare**.

L'extension 10 d'Eldorado Park forme une zone résidentielle très peu dense, aux parcelles régulières et aux rues larges et de bonne qualité.



Habitat, Equipements, Activités



Habitat Formel



Activités



Habitat Informel



Equipements



Zone non étudiée, en dehors de Kliptown

HABITAT

Constructions formelles et informelles

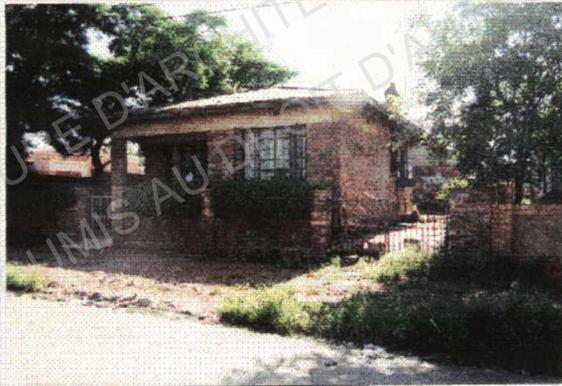
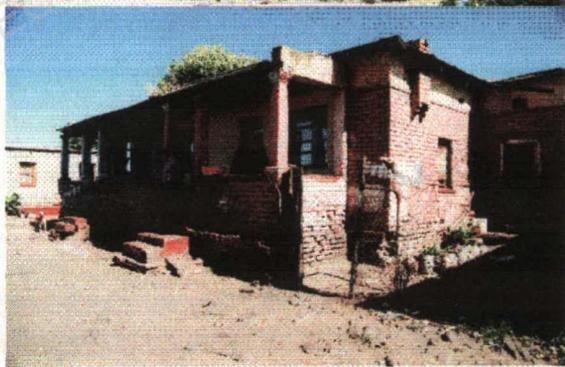
Il faut tout d'abord clarifier ce que l'on entend par constructions formelles et informelles:

Les constructions formelles sont les bâtiments «en dur» qui sont édifiés en toute légalité sur des parcelles répertoriées au cadastre.

Quant aux constructions informelles, ce sont les bâtiments faits de matériaux de récupération - le plus souvent la tôle - et pouvant aussi évoluer vers des solutions plus durables - la durcification - mais qui n'ont aucune reconnaissance légale. Elles sont généralement construites par les squatters sur des terrains abandonnés ou bien en fond de parcelles des constructions formelles. Dans ce dernier cas, elles donnent lieu au paiement d'un loyer au propriétaire de la maison.

Kliptown regroupe un mélange de constructions formelles et informelles, ces dernières étant majoritaires (environ 85 % du total).

Le problème de l'habitat à Kliptown est très préoccupant quand on note que la majorité des constructions sont précaires, construites en tôle. La nécessité d'une rénovation et d'une restructuration se fait sentir. Chaque type d'habitat nécessite des interventions différentes. Cependant, outre les rénovations, il est nécessaire de fournir un logement décent à toute une partie de la population.



UNIVERSITÉ D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE

DIFFÉRENTS MODES D'HABITER À KLIPTOWN

Kliptown offre à ses habitants différents types de logements très hétérogènes.

LES MAISONS FORMELLES :

Nous présentons une série de maisons selon différents thèmes : leurs types, leur état et les processus de densification.

- Différents types :

De plan carré ou rectangulaire, les maisons ont des murs de briques et une toiture à quatre pentes en tôle ondulée, et on remarque quelques éléments travaillés comme les colonnes des porches.

Les maisons des années trente s'alignent, pour la plupart en bordure de rue et ont une véranda ou une terrasse en façade à laquelle on accède par quelques marches. Ces espaces sont des lieux de sociabilité où les liens communautaires se tissent. L'espace à l'arrière de la maison forme une cour, entretenue par les riverains.

Les maisons datant des années soixante sont de plan identique, plus récentes et mieux entretenues. Elles ne sont généralement pas orientées sur la rue.

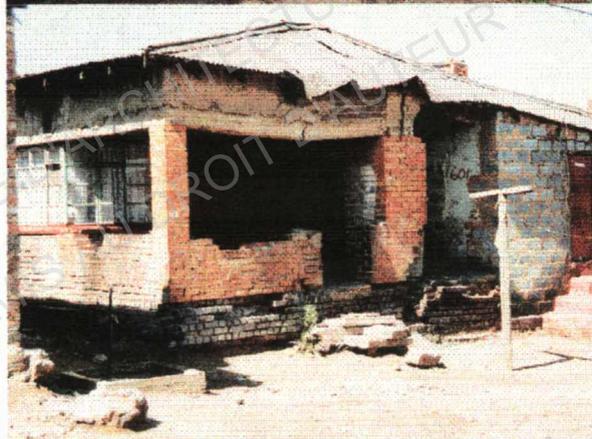
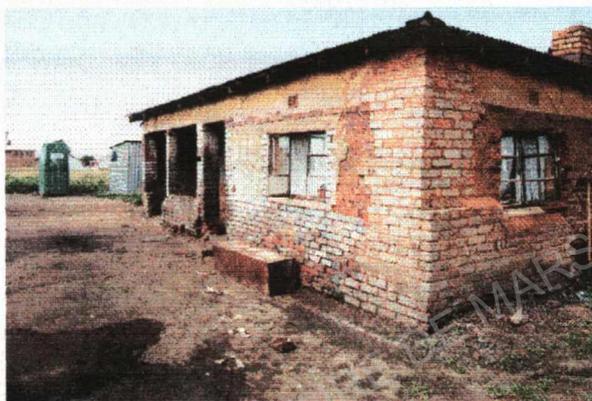
L'extension 10 d'Eldorado Park, construite sur le territoire de Kliptown, dont les habitants sont incontestablement Kliptowniens, est un lotissement construit dans les années quatre-vingt, aux rues larges et en bon état, aux habitations confortables et non suroccupées. Les maisons sont faites de murs de briques, de toits à deux pentes en tuiles, il n'y a plus de colonnes.



Eldorado Park Extension 10



Tamativlei



Maisons anciennes non entretenues

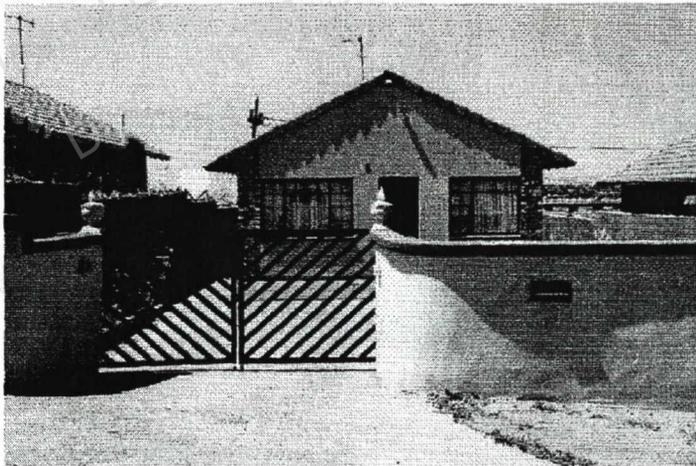
- Différents états :

Tamativlei, regroupement de maisons formelles datant des années du début du siècle, insalubres car situé sur la zone inondable.

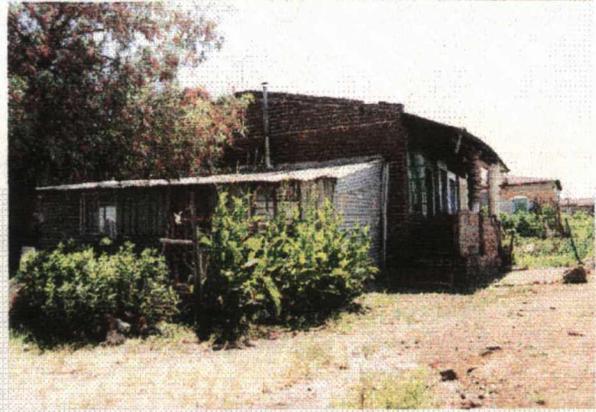
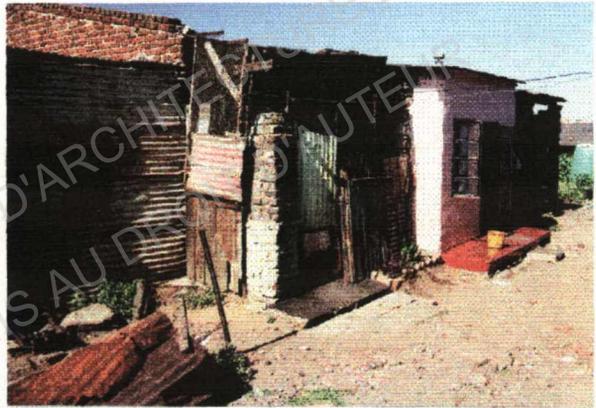
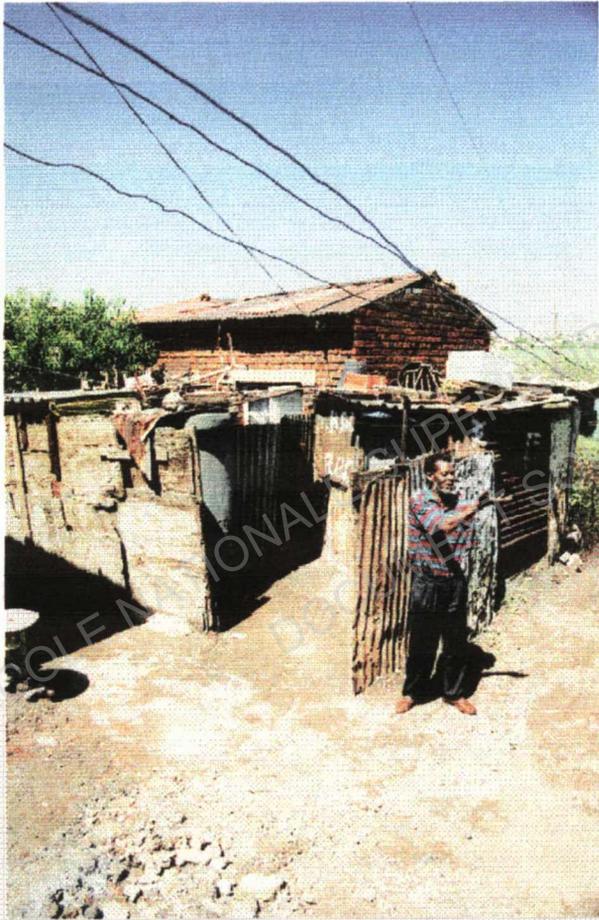
Certaines maisons ont été très mal entretenues, par manque d'argent, mais aussi parce que les locataires, ayant peur d'être déplacés, n'ont pas investi dans de lourds travaux. Les maisons souffrent régulièrement d'infiltrations, les toits fuient, les murs se disloquent.

D'autres ont été bien mieux conservées, et même si les conditions d'habitation restent précaires, les habitants y sont attachés.

Les maisons d'Eldorado Park extension 10 sont les plus récentes et en très bon état. Les habitants n'hésitent pas à investir dans leur logement et leur jardin, leur situation étant stable.



Eldorado park extension 10



Differents processus d'agrandissements

- Processus de densification :

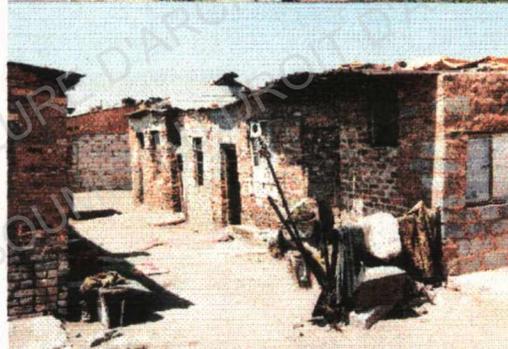
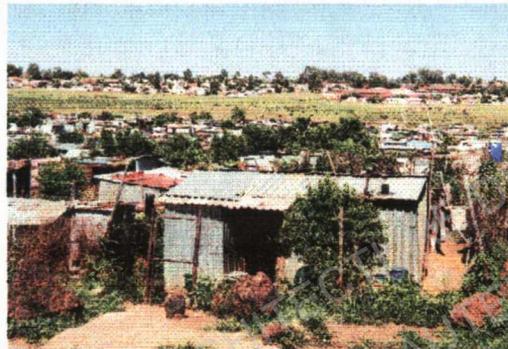
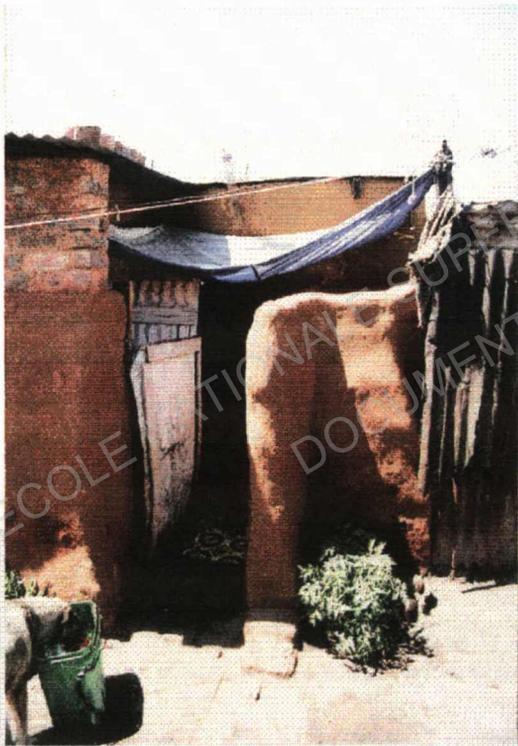
L'histoire socio-économique de Kliptown fait qu'ici la notion «un logement - une famille» est très souvent remise en cause : les personnes qui cohabitent dans une même maison n'ont pas forcément de lien de parenté. Les maisons sont donc divisées entre plusieurs «foyers».

Pour se ménager de nouvelles pièces, de petites extensions en dur ou en tôle sont ajoutées à la maison, s'accrochant au bâtiment comme des «verrues».

Pour s'assurer un petit revenu, certains propriétaires louent le fond de leur parcelle à des familles qui y construiront des baraques en tôle ou en «dur». Ainsi les parcelles sont vite surpeuplées de cabanes, créant des problèmes au niveau du nombre de points d'eau et de toilettes publiques.



Les camps de squatters représentent un véritable patchwork de matériaux. On y trouve de la tôle ondulée, des planches de bois, du contreplaqué, du ciment, des pneus du grillage, des sommiers, et des magazines publicitaires servant de papier-peint



LES MAISONS INFORMELLES :

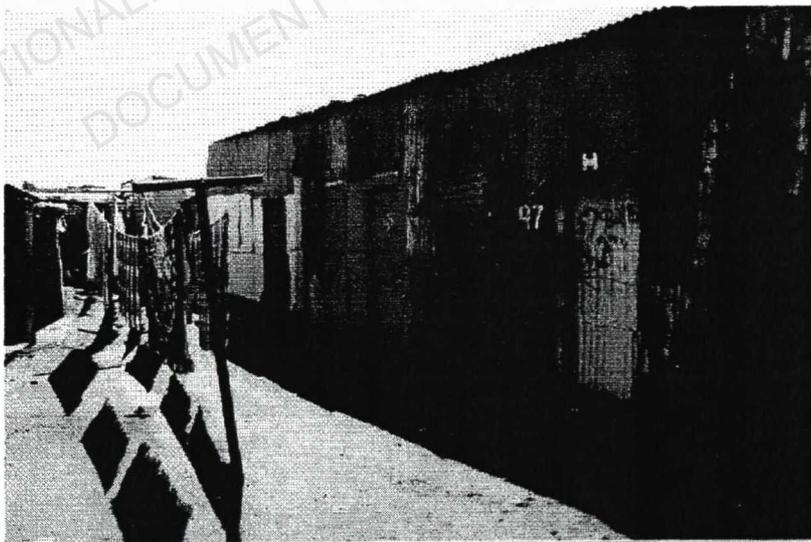
Il est difficile d'établir une typologie des constructions informelles car les logements sont construits en fonction du terrain et des matériaux disponibles. Le résultat est plus une adaptation aux circonstances plutôt que l'expression du désir réel des habitants. Cependant, on observe deux modes d'organisation de la parcelle :

La cabane est construite en avant de la parcelle, sur la rue ou le chemin. Lorsque la famille s'agrandit ou que les besoins changent, une autre cabane est installée en fond de parcelle. La cabane sur rue peut servir d'échoppe pendant la journée et une cour est aménagée entre les deux constructions.

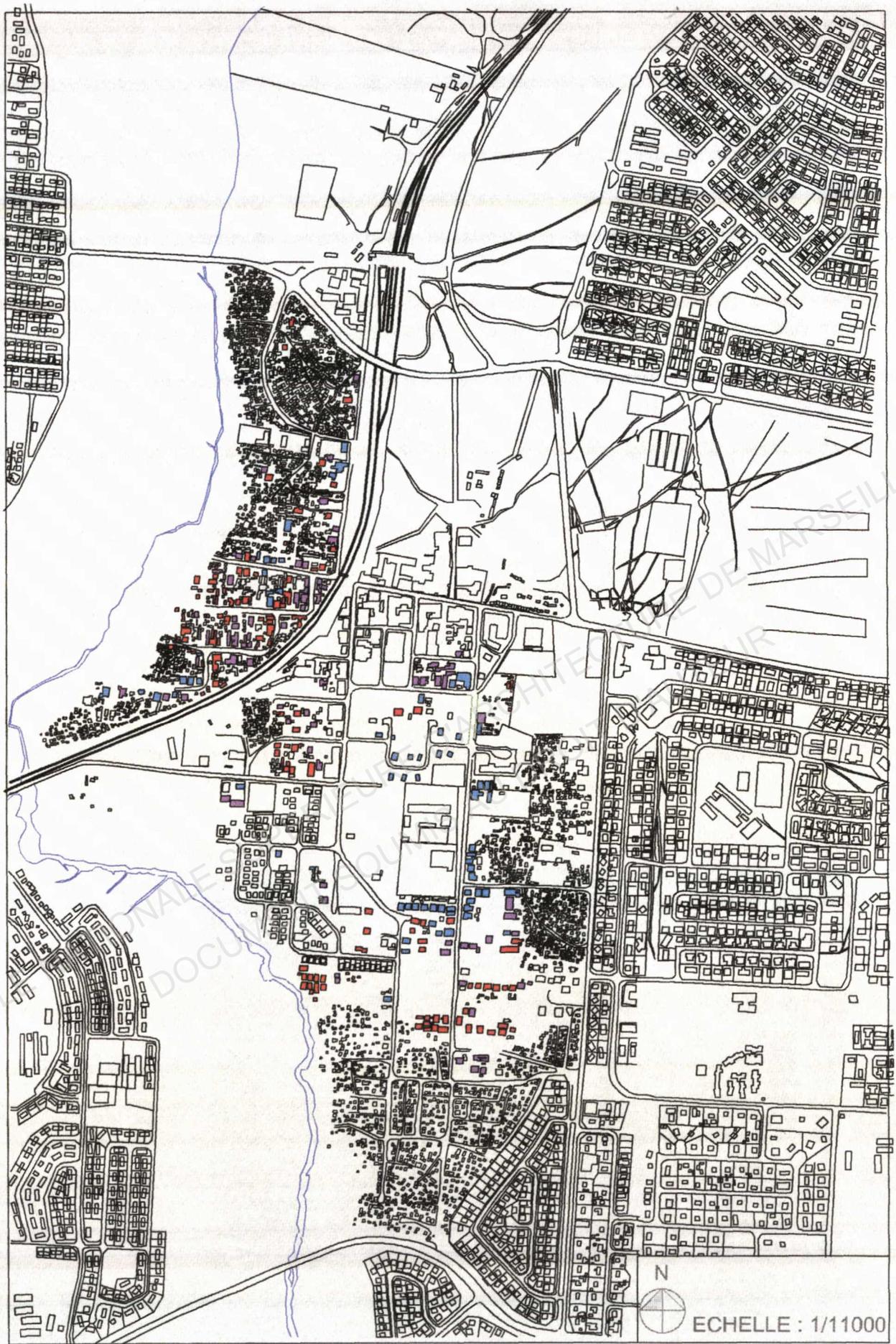
Les limites de «propriétés» ne sont pas toujours évidentes. Certaines sont délimitées par du grillage, mais dans les parties les plus denses il n'y a plus de clôtures et les cabanes sont regroupées autour d'espaces communs. L'intimité est très réduite et les limites du lieu de vie sont souvent celles de la pièce d'habitation. La porte d'entrée reste généralement ouverte tout au long de l'année pour évacuer les fumées de chauffage et de cuisine et apporter de la lumière.

Une grande partie des baraques est insalubre et un bon nombre est situé sur des zones inondables.

Les habitats en tôle sont très flexibles et évoluent selon les besoins et les opportunités. Des pièces sont ajoutées, ou bien les logements sont «durcifiés» : de nouveaux murs sont construits à l'extérieur des anciens, en briques ou en parpaings et lorsque le chantier est terminé, on détruit l'ancienne enveloppe. Plus le «squatters camps» est stabilisé, plus le quartier se densifie et se «durcifie», jusqu'à totale saturation.



Habitat Collectif, Shack en bande



Klipptown Possibilités de rénovation des maisons anciennes



Bâti en mauvais état pas de possibilité de rénovation



Bâti état moyen, travaux nécessaires pour rénovation



Bâti en bon état pas ou peu de travaux nécessaires

Diagnostic du bâti

Nous avons effectué un diagnostic constructif sur un îlot pendant notre stage (*voir annexe Etude du bâti ancien*). En effet, la communauté de Kliptown souhaite conserver le plus grand nombre possible de vieilles maisons lors du développement de la zone, dans le but de conserver le tissu social de la ville.

Ce diagnostic a été suivi d'un relevé de l'état apparent de toutes les vieilles maisons pour évaluer «à première vue» celles qui pourront être conservées. Ce relevé nous a fait prendre conscience à quel point le bâti ancien est en mauvais état puisque nous évaluons que seulement 20 % des maisons existantes pourront être gardées et rénovées à peu de frais.

Interviews de familles résidant à Kliptown

(*Voir en annexe le détail des entretiens*).

Une enquête sur les ménages de Kliptown a été réalisée par le Trust. Son objectif est d'identifier de manière précise le profil socio-économique et les attentes de la population de Kliptown.

Ces résultats n'étant pas encore exploitables, nous avons réalisé quelques entretiens de différentes familles, dans le sud de Kliptown, lors de notre deuxième séjour en Afrique du Sud au mois de janvier.

Nous nous sommes particulièrement intéressés à des familles vivant dans des maisons anciennes afin de déterminer dans quelle mesure ces maisons intéressent le Patrimoine de la ville.

Nous avons interrogé les différentes familles sur leur «parcours de résident» (c'est-à-dire les choix qu'ils ont fait en matière de logement et leur parcours avant d'arriver à Kliptown dans celui-ci), les moyens qu'ils ont investi dans leur logement et leurs espoirs dans un avenir proche.

La synthèse de ces entretiens montre que les habitants de Kliptown sont très attachés à leur ville. La totalité des familles interrogées sont nées à Kliptown ou dans les quartiers alentour et habiter Kliptown est toujours un choix raisonné. Tous souhaitent être relogés à Kliptown, sans pour autant être attachés à leur logement en particulier, la plupart des personnes préférant posséder une nouvelle maison. D'autre part, les investissements dans le logement sont consacrés à des éléments de première nécessité comme la réparation de fuites qui touche tous les logements.



Les bennes à ordures,
trop peu nombreuses,
sont rarement vidées.
De plus ce sont les
enfants qui vont
généralement porter
les poubelles et ils
sont souvent trop
petits pour atteindre
le haut de la benne.



Un des rares points
d'eau du camp
Angola

Les services

Certaines informations sont directement tirées des études de Djamel Mazouz et Odile Gloker.

«Les services dédiés à une communauté, qu'ils soient effectifs ou déficients, affectent directement la vie quotidienne des habitants. Ils ont un impact sur les relations entre l'environnement construit la nature.»¹⁴

La première impression lorsqu'on arrive à Kliptown est le manque de services de base. L'image des rangées de toilettes portables et des bennes à ordures débordantes montre que la politique des services dans cette zone est en crise.

La bande de commerces formels semble bien desservie en comparaison des commerces informels et de certaines zones résidentielles. On y trouve l'eau courante dans la plupart des bâtiments, des toilettes, des évacuations d'eau, l'électricité, des bennes à ordures et même des poubelles de rue le long d'Union Road. Contrairement à certaines zones résidentielles, ce quartier est le résultat d'une urbanisation planifiée. Les rues sont goudronnées, les canalisations et l'électricité ont été prévues.

Un système d'éclairage public a été installé le long des voies les plus fréquentées.

Les zones résidentielles sont moins favorisées, elles disposent essentiellement des «services d'urgence» fournis aux bidonvilles :

WC : une toilette chimique pour sept familles,

Points d'eau : un robinet pour vingt-cinq cabanes. Faute d'égoûts, les eaux usées s'écoulent dans la rue et stagnent à certains endroits. Le partage des robinets crée parfois des conflits au sein de la population car certaines familles se sont appropriées un robinet, clôturant autour, tandis que d'autres points d'eau sont partagés par une centaine de personnes

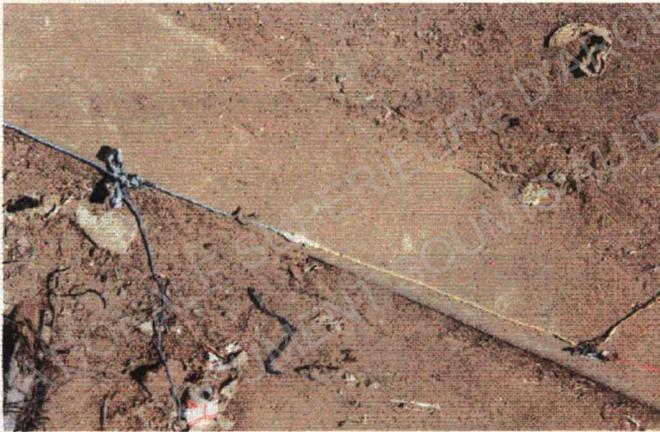
Ramassage des ordures : du fait de l'étroitesse des rues, le service de ramassage est placé en périphérie des camps, ce qui n'encourage pas les usagers à garder leur environnement propre.

Éclairage public : distribué par de haut pylônes, il est trop dispersé pour éclairer suffisamment les zones. À l'intérieur, les habitants utilisent des batteries ou des bougies pour s'éclairer.

Pour ces services, les usagers de chaque parcelle sont supposés payer tous les mois : 1 rand¹⁵ pour le ramassage des ordures, 4 rands pour le traitement des eaux usées et 6 rands pour l'eau fournie au robinet. Une toilette chimique coûte, en outre, 72 rands par mois (somme à partager entre les sept familles). Cependant, la culture du boycott des paiements est tenace et quasiment aucune famille ne paie de loyer ou ces maigres services.

¹⁴ «Freedom Square», une étude du département d'architecture de l'Université du Witwatersrand réalisée en février 1998.

¹⁵ Au 1^{er} mai 2002, 1 rand = 0,10 euro soit 0,65 franc



**Branchement
illégal
d'électricité**



**Une des
rares cabines
téléphoniques de
Kliptown.
L'absence de réseau
d'évacuation des
eaux oblige les
habitants à creuser
eux-mêmes des
rigoles à travers les
rues**

De plus il faut remarquer que ces normes sont rarement respectées, le tissu s'étant densifié rapidement ces vingt-cinq dernières années.

En nombre insuffisant, les points d'eaux sont mal entretenus, l'eau, en libre utilisation, est gaspillée. En l'absence d'assainissement, les lessives sont faites à proximité des point d'eau et les eaux usées sont jetées dans les rues, creusant la chaussée et formant des dépotoirs d'ordures. Il y a quelques bennes à ordures, mais on rencontre de nombreuses décharges sauvages à travers la ville, le problème des déchets est énorme. Enfin, il y a un grand nombre de connexions illégales à l'électricité. Les batteries de voitures rechargeables constituent aussi un moyen d'avoir de l'énergie. Les modes de chauffage restent très rudimentaires : la paraffine, qui produit des fumerolles, cause des maladies pulmonaires chez les habitants.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MONTPELLIER
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Les rues animées de la zone commerciale, réunissent étals informels et supermarchés

ACTIVITÉ

LE NŒUD COMMERCIAL DE KLIPTOWN

Kliptown a toujours possédé une dynamique communautaire de commerçants formels et informels qui approvisionnait les cités d'ortoirs environnantes. La bande commerçante de chaque côté d'Union Road date de la création de Kliptown elle-même et constitue toujours aujourd'hui l'une des aires commerciales les plus importantes de Soweto, située entre trois townships de Soweto et Eldorado Park.

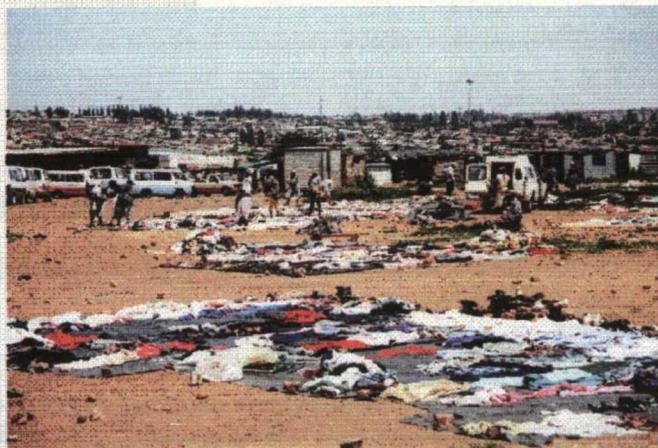
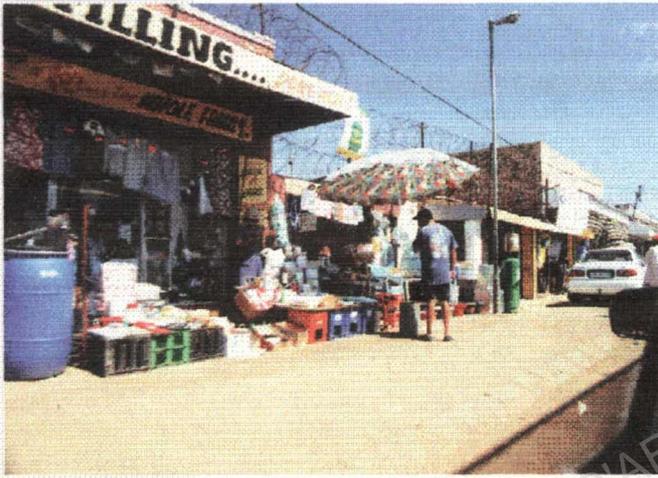
La zone commerciale est très fréquentée, c'est un lieu de passage et d'intense activité, cependant, ce n'est pas pour autant la plus significative en termes de relations humaines et d'esprit communautaire. Ce n'est pas dans cette zone que les liens communautaires se tissent.

Dans les zones résidentielles, on trouve quelques commerces informels de proximité. Il est difficile de les dénombrer précisément car ils sont susceptibles d'évoluer rapidement selon la saison, le temps ou les moyens des commerçants...

Kliptown possède toute une série de commerces, des plus formels en termes de structure construite aux plus informels comme le marché aux vêtements. La distinction entre formel et informel se fait en fonction du type de structure, mais elle n'est pas représentative de la stabilité des commerces. L'informalité du marché aux vêtements dont les produits reposent sur le sol d'*Open Square* n'a rien à voir avec la durée depuis laquelle il est établi. Ainsi les relations entre formel et informel doivent être étudiées en fonction de l'histoire des pratiques commerciales

Le secteur commercial formel est plutôt dirigé par les Indiens, qui avaient l'autorisation de faire du commerce sous l'apartheid et les populations noires se sont donc investies dans le commerce de rue. Très peu de choses ont changé depuis que la loi permet à chacun d'être entrepreneur. On peut penser que cette situation est également due à un manque de capitaux. En effet, les vendeurs de rues n'ont ni loyers à payer ni de gros stocks à écouler. La plupart vivent encore à la limite du seuil de pauvreté.

Aujourd'hui les affaires ne sont pas aussi fructueuses qu'elles l'étaient du fait de la compétition : les quartiers alentour ont été développés commercialement et cassent le monopole de Kliptown. Les vendeurs de rue s'en sortent encore assez bien puisqu'ils fournissent toujours les habitants du quartier. D'autre part il y a des conflits entre commerçants formels et informels



le marché aux
vêtements sur
Freedom Square

Les boutiques

Elles sont situées essentiellement le long d'Union Road. Les produits proposés sont d'une grande variété et concernent plus particulièrement le secteur de la construction (bois, tôle, portes...); dont la population alentour, en croissance continue ces vingt dernières années, a grand besoin. Les magasins d'alimentation (boucherie, épicerie, alcool) sont aussi très présents ainsi que la nourriture prête à consommer. On note également une pharmacie et une quincaillerie. Ces commerces se trouvent dans des bâtiments construits et l'électricité leur permet de proposer des produits frais.

Les grossistes

On dénombre un grand nombre de grossistes présents dans le secteur commercial de Kliptown. Ces hangars fournissent les zones commerciales alentour.

Les commerces de rue

Kliptown est notamment connu pour son marché, très fréquenté le week-end. Les commerces de rue y sont regroupés selon le type de produits qu'ils proposent, pour des raisons de commodités et de concurrence. On peut tout y trouver : des herbes de médication africaine traditionnelle, la dernière coiffure africaine à la mode, des pièces détachées de voitures, et bien sûr toute la nourriture que l'on désire.

Les commerces de rue offrent en majorité des produits de première nécessité comme l'alimentation (fruits, légumes, viande...) ou des produits d'entretien et de la marchandise d'occasion très diverse : vêtements, pièces de voitures, jouets...

Ils fournissent aussi la communauté en petits services tels que le téléphone, les photocopies, la coiffure... Installés dans des cabanes de tôle, de bois ou même sous de simples tentes, les vendeurs se regroupent selon le type de marchandises : les fruits et les légumes se trouvent plutôt le long d'Union Road alors que les vêtements sont au centre de *Freedom Square*.

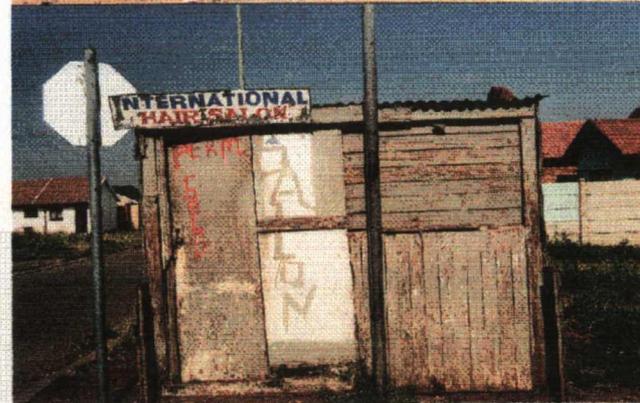
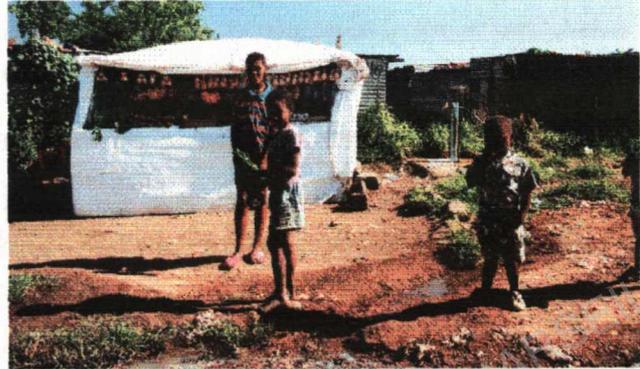
Quelques exemples :

Habits d'occasions : les vendeurs de vêtements installent leurs marchandises sur des bâches à même le sol. Ils se fournissent en ville où ils achètent les habits au kilogramme. Le marché des vêtements d'occasion est plutôt tenu par des africains

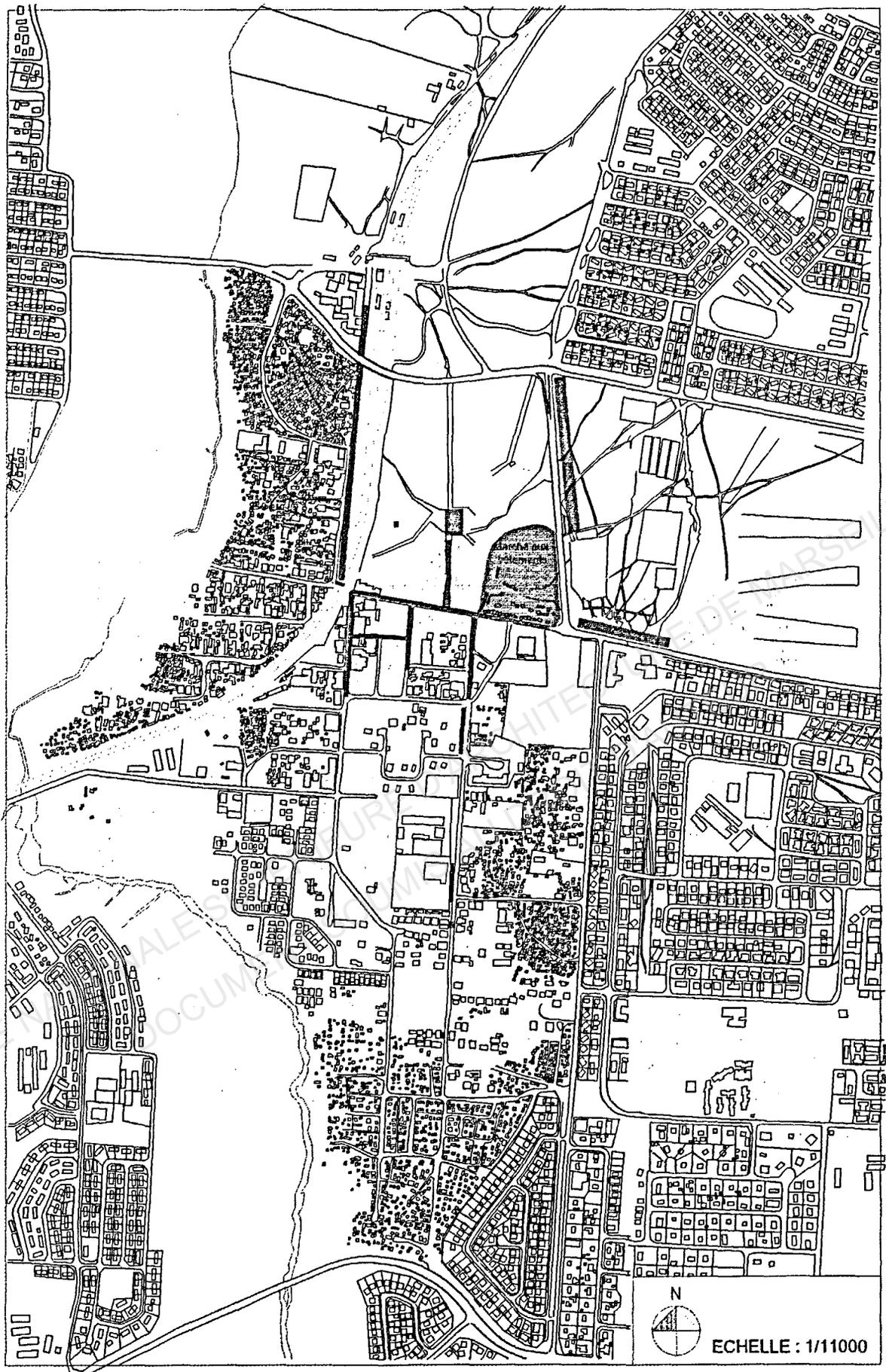
Services de réparation des véhicules : les «artisans» se sont regroupés le long de la K43, dans en face du marché aux vêtements.

Fruits et légumes : les vendeurs se situent en bordure de route et construisent de petits abris pour protéger la marchandise du soleil. Le plus souvent en bois et recouverts de bâches, ils sont faits de matériaux de récupération.

Téléphone public : cette activité demande un peu plus d'équipements. Un local étanche et



Boutiques informelles : un coiffeur et un réparateur hi-fi
 Exemples de commerces des zones résidentielles : un vendeur de paraffine, produit utilisé pour le chauffage, et un *Spaza shop*, dans le Sud de Kliptown.



Activité Formelle, Informelle



Commerces Informels



Commerces Formels

Les Spazza shops



Ce sont des commerces informels de proximité qui se sont développés progressivement dans toute l'Afrique du Sud et alimentent toutes les zones résidentielles. Ils se développent généralement soit au domicile des propriétaires, soit aux coins des rues où le passage piéton est important. À Kliptown, un certain nombre de *Spazza shop* sont disséminés dans les zones résidentielles, mais le plus remarquable est celui de Mannitje Bolo, personnage de Kliptown, «l'homme aux cent idées par minutes».

Celui-ci a développé son petit magasin dans son salon et y vend du pain, des boissons, des bonbons et quelques rares produits alimentaires. Jusqu'ici, rien d'exceptionnel.

Bolo est aussi quelqu'un de très entreprenant, qui connaît tout le monde et s'investit pour sa ville. Il donne des cours de sport aux enfants, a monté une «salle de cinéma» dans une annexe de sa maison, rénove une autre grande pièce pour y monter un «snack» et voudrait aussi transformer une autre maison qu'il possède soit en hôtel, soit en école pour adultes analphabètes, selon les jours et la nature des projets du gouvernement... Sa maison est un

un branchement téléphoniques sont nécessaires. Le plus souvent, ils sont situés dans des cabanons en tôles, certains s'installent dans des containers.

Coiffeurs : ils disposent souvent d'une structure métallique couverte d'une bâche. Ils sont pratiquement itinérants, munis d'une batterie pour la tondeuse et d'un tabouret pour asseoir le client.

Jouets : même principe que les vendeurs de vêtements, une bâche au sol et la marchandise en vrac.

Volailles : les vendeurs disposent de cages pour la marchandise, qui sont parfois sur roulettes, facilitant ainsi le transport.

Réparateurs en tout genre et notamment de matériel audio vidéo.

Il existe des relations symbiotiques entre les différents types d'activités commerciales. De très claires relations existent entre les activités commerciales et les itinéraires piétons, entre commerçants formels et informels...

Par exemple, le marché aux vêtements semble totalement dépendant du mouvement des gens à travers cet espace ouvert. Le trajet d'Union Road, rue très animée, en direction de la gare, située de l'autre côté du marché aux vêtements, draine toute une population d'acheteurs potentiels.

Les étals sont placés dans différentes zones : le long de la circulation routière et pédestre quotidienne de Kliptown et sur les itinéraires des personnes de passage venant des nœuds de transport pour faire leurs courses.

La circulation est importante pendant les heures de marché le samedi à cause du manque de parking dans Union Road. Les piétons se déplacent des magasins le long d'Union Road jusqu'aux marchés de *Freedom Square*, et vers les stations de taxis. Par conséquent le plus grand nombre de vendeurs est concentré dans le coin Sud-Ouest de *Freedom Square* où les piétons, le trafic et les passants sont les plus nombreux.

Le long de Union Road, les commerçants vendent des produits facilement et rapidement choisis et emportés par les passants alors que les étals sur *Freedom Square* vendent de la viande et des vêtements, produits qui demandent réflexion pour le choix. Les produits les plus spécifiques comme la photo, les coiffeurs, et les quincailleries qui ne nécessitent pas l'attraction des clients sont en retrait par rapport au mouvement de la route.

Kliptown est donc un noyau urbain qui a su rester très dynamique grâce à son centre commercial et à son marché. La zone d'activité nécessiterait un réaménagement

et un développement. Il serait peut-être souhaitable de réorganiser et agrandir le marché et créer de nouvelles boutiques. Le long d'Union Road, une intervention est indispensable pour gérer le trafic routier et piéton. Les besoins des commerçants sont très basiques : un accès aisé à l'eau courante, des aires pavées propres pour s'installer, un plus grand nombre de toilettes et des équipements de stockage.

Enfin, les commerçants informels semblent concernés, mais aussi craintifs par rapport au développement de Kliptown. Ils désirent bien sûr l'amélioration de leurs conditions de travail tant en ce qui concerne leurs abris que pour la fourniture des services de base (eau, électricité, toilettes), mais ils craignent aussi d'être exclu du futur Kliptown. En effet, le simple fait de devoir payer un loyer trop élevé peut mettre en péril leur économie fragile.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Partie de cartes dans le secteur de Johnson's stop. Les habitants organisent leurs propres espaces de rencontre.



Lieux de rassemblements de femmes sous un porche



L'église ZCC (Zionist Christian Church) est une des plus puissante en Afrique du Sud et regroupe des millions de fidèles. A Kliptown elle est située dans un hangar réaménagé et peint aux couleurs du drapeau de l'église. Le bâtiment donne sur une large rue qui sert d'espace pour danser et chanter.

Les espaces extérieurs sont des lieux sur lesquels nous devons porter une attention particulière car ce sont des lieux de socialisation, aires de rencontre, de palabre et de jeux pour les enfants.

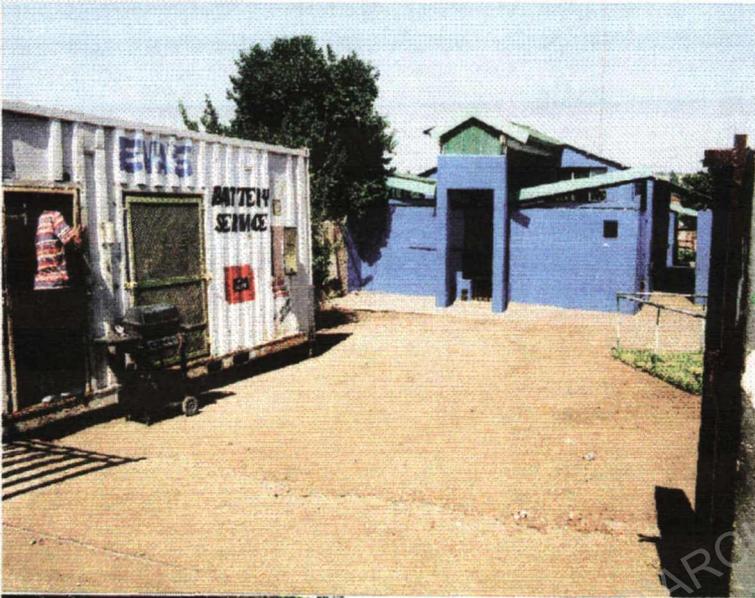
EQUIPEMENTS

Les équipements et institutions sont peu nombreux en comparaison de la masse de population.

Les institutions présentes à Kliptown sont les principaux acteurs de la dynamique communautaire. Certaines vieilles institutions sont fatiguées et inefficaces alors que de nouvelles viennent prendre le relais, représentant la communauté jeune et dynamique.

Equipements à la disposition des kliptowniens :

- Equipements municipaux : un commissariat de police et une cour de justice, une poste, la gare ferroviaire,
- Equipements d'initiative communautaire :
 - Deux centres communautaires ayant des fonctions éducatives, médicales associatives et culturelles
 - Deux centres médicaux,
 - Ecoles : une crèche et une école maternelle communautaires,
 - Equipements de loisirs et de rassemblement : par exemple la salle de jeu, sur la XXX, où les jeunes de Kliptown viennent boire de la bière, fumer, discuter et danser. Les habitants se retrouvent et discutent du dernier match de football des *Kaiser Chiefs*, l'équipe de Soweto, dans de nombreux lieux de rassemblement, dans une ambiance de «village». Ou bien ils se retrouvent autour d'un feu improvisé et évoquent leurs inquiétudes sur le prochain hiver qui risque d'être rude.
- Equipements d'initiative privée
 - Un centre social dirigé par des sœurs.
 - Crèches privées : garde d'enfants à domicile et la crèche gérée par les Sœurs Dominicaines.
 - Institutions religieuses : lieux de cultes divers : mosquée, églises, temples... Certaines ont aussi des fonctions sociales comme la distribution de nourriture aux enfants et aux plus démunis. Les édifices religieux sont très présents car ils occupent une place très importante dans la vie des Sud-africains. La religion joue un rôle primordial chez les plus nécessiteux. De typologie très différentes, ils peuvent être spécialement conçus à cet usage, ou prendre place dans une baraque en tôle ondulée. Par manque de place, de nombreuses activités religieuses ont lieu à l'extérieur des lieux de culte ou sur des places publiques.



**Le centre communautaire et la crèche,
dans le secteur de Race Course.**

Les églises sont des lieux de rencontre et d'entraide importants dans ces quartiers défavorisés.

Shebeens : bars sans licence qui étaient interdits sous l'apartheid et restent tolérés aujourd'hui par l'état. Ce sont des lieux très fréquentés par la population au chômage, désœuvrée pendant la journée. Installés dans une pièce de la maison, l'ambiance y est très familiale, les gens discutent, jouent aux cartes ou chantent. Tous se connaissent, la majorité des clients sont des hommes, même s'il existe des *shebeens* réservés aux femmes. Le nombre de *shebeens* montre à quel point l'alcool pose problème au sein de la population. Ce sont des lieux de rassemblement et de socialisation importants des townships. Nous considérons les *shebeens* comme des vecteurs sociaux importants et c'est à ce titre qu'ils figurent avec les équipements.

Transports : un réseau très dense de taxis collectifs.

Activités sociales, culturelles et éducatives :

Dans la partie Est de Kliptown :

Ce qu'Odile Gloker appelle la «Bande institutionnelle» de *Charter Square* contient : un centre communautaire, une ancienne clinique, un centre social (le couvent), une crèche et une ancienne école française.

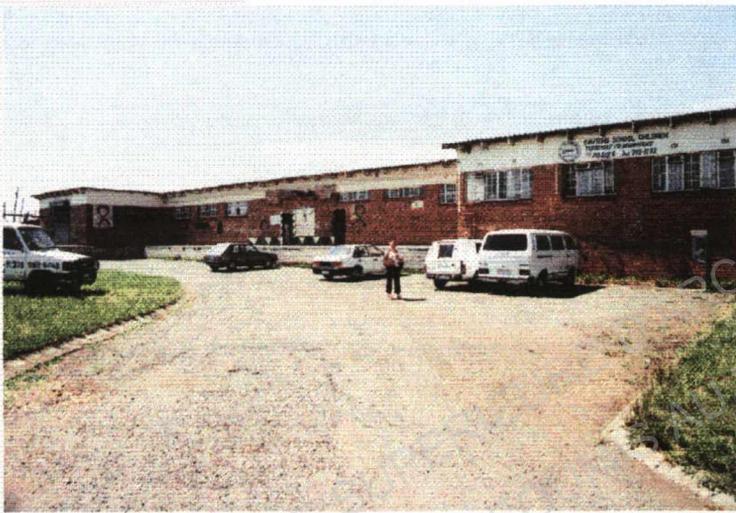
Le centre communautaire :

Inauguré en 1997, il a vu le jour grâce au financement de la compagnie d'ascenseurs OTIS et d'autres dons privés. La compagnie OTIS participe toujours, en partie, au financement de la gestion du centre.

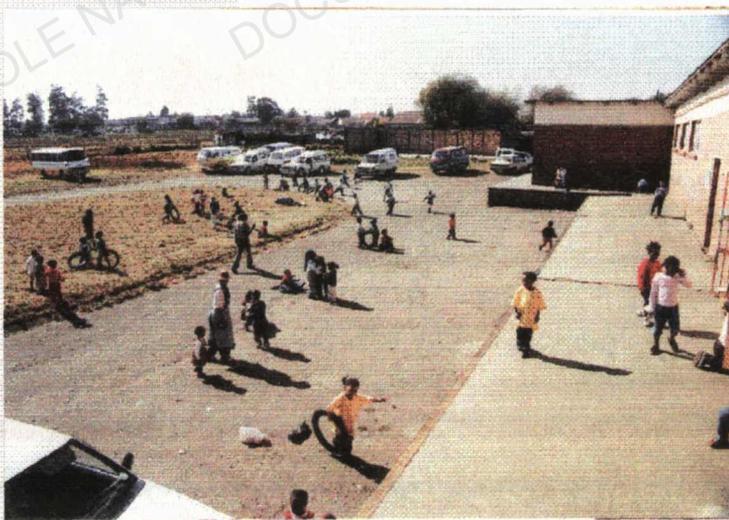
Il est constitué d'une ancienne maison réhabilitée en guise de bâtiment principal et d'autres bâtiments construits autour. Des activités culturelles, sociales et éducatives y ont régulièrement lieu comme des cours de danse, de théâtre, de musique, et des campagnes de sensibilisation à de nombreux sujets brûlant en Afrique du sud comme le SIDA, la violence, l'hygiène... Le centre communautaire gère aussi une crèche et un centre médical où sont donnés des soins médicaux chaque semaine et où les campagnes de vaccinations sont organisées. Une cuisine assure des repas quotidiens aux enfants à la sortie de l'école. Enfin, la communauté et les associations de Kliptown peuvent librement utiliser le centre lors de réunions ou d'évènements particuliers.

Le Centre social, au sein du couvent :

Ce couvent, géré par des Sœurs Dominicaines, joue le rôle de centre social. Sa principale



Le centre Communautaire
de la partie Sud de la ville,
ancien bâtiment de stockage.



Récréation des enfants
scolarisés.
Mélange des activités, une
compagnie de taxis garent ses
combis sur l'aire de jeux.

fonction est d'apporter de l'aide à la communauté : soutien médical en cas d'urgence, soutien moral pour les plus désespérés, soutien scolaire des enfants et parfois un soutien financier des plus nécessaires. Des distributions de repas sont organisées occasionnellement et l'on trouve aussi d'autres activités comme la pratique du karaté et des actions de prévention contre le SIDA. Une dalle de béton devant le centre sert de terrain de sport aux enfants et de lieu de prière le dimanche.

La crèche :

Cette structure est gérée par les Sœurs et comporte des classes où sont regroupés les enfants. Les mères qui travaillent y laissent leurs enfants.

L'ancienne clinique :

Avant la construction du centre communautaire, une ancienne maison formelle abritait la clinique qui assurait les soins médicaux au sein de la population. Ce bâtiment appartient aux Sœurs Dominicaines qui souhaiteraient y organiser des activités religieuses, sociales et de loisir, mais elle est actuellement habitée par une infirmière retraitée.

L'école française :

Cette école a été inaugurée en 1989 par l'ambassadeur de France. Elle était gérée par l'association *Thupelo Youth Cooperation*, avant d'être fermée en 1994 pour cause de problèmes financiers. L'école assurait des cours de français et des travaux pratiques tels que la couture, la menuiserie...L'atelier est actuellement occupé par un forgeron.

Dans la partie Sud :

Un deuxième centre communautaire abrite une école maternelle, une cuisine de préparer les repas des enfants, des activités de loisir pour les plus jeunes, une salle permettant à la population de se réunir et surtout les bureaux du *Kliptown Our Town Trust*, associations d'habitants ayant une grande influence auprès de la population.

C'est le «Trust» qui gère les différentes activités du centre et qui a reçu des crédits cette année, pour pouvoir le rénover et le faire fonctionner.

Le manque d'équipements publics se fait cruellement sentir :

- Les écoles sont éloignées des lieux de résidence : il n'y en a aucune à Kliptown même, exceptées les crèches et la maternelle d'initiative communautaire. Les établissements scolaires sont relativement nombreux dans le quartier, cependant les déplacements pédestres des écoliers ne sont pas pris en compte et les parcours, non sécurisés, sont très dangereux.

Les équipements médicaux sont insuffisants. L'hôpital le plus proche est le *Baragwanath*

La Charte de la Liberté

«Nous, peuples d'Afrique du Sud, proclamons, afin que nul ne l'ignore dans notre pays comme dans le monde entier :

L'Afrique du Sud appartient à tous ceux qui y vivent, aux Blancs comme aux Noirs, et aucun gouvernement n'est justifié à prétendre exercer l'autorité s'il ne la tient de la volonté de tous.

Notre peuple a été privé, par une forme de gouvernement fondée sur l'injustice et l'inégalité, de son droit naturel à la terre, à la liberté et à la paix.

Notre pays ne sera jamais ni prospère, ni libre tant que nos peuples ne vivront pas dans la fraternité, ne jouiront pas de droits égaux et que les mêmes possibilités ne leur seront pas données.

Seul un état démocratique fondé sur la volonté de tous peut assurer à tous, sans distinction de race, de couleur, de sexe ou de croyance, les droits qui lui reviennent de par leur naissance.

C'est pourquoi, nous, peuples d'Afrique du Sud, Blancs aussi bien que Noirs, réunis comme des égaux, des compatriotes et des frères, adoptons cette Charte de la Liberté. Et nous nous engageons à lutter ensemble, en ne ménageant ni notre énergie ni notre courage, jusqu'à ce que nous ayons obtenu les changements démocratiques inscrits dans cette Charte.»

Johannesburg, le 26 juin 1955

Hospital, le seul pour tout Soweto.

Site historique

Kliptown est connu comme un des premiers foyers à avoir organisé la résistance contre l'apartheid.

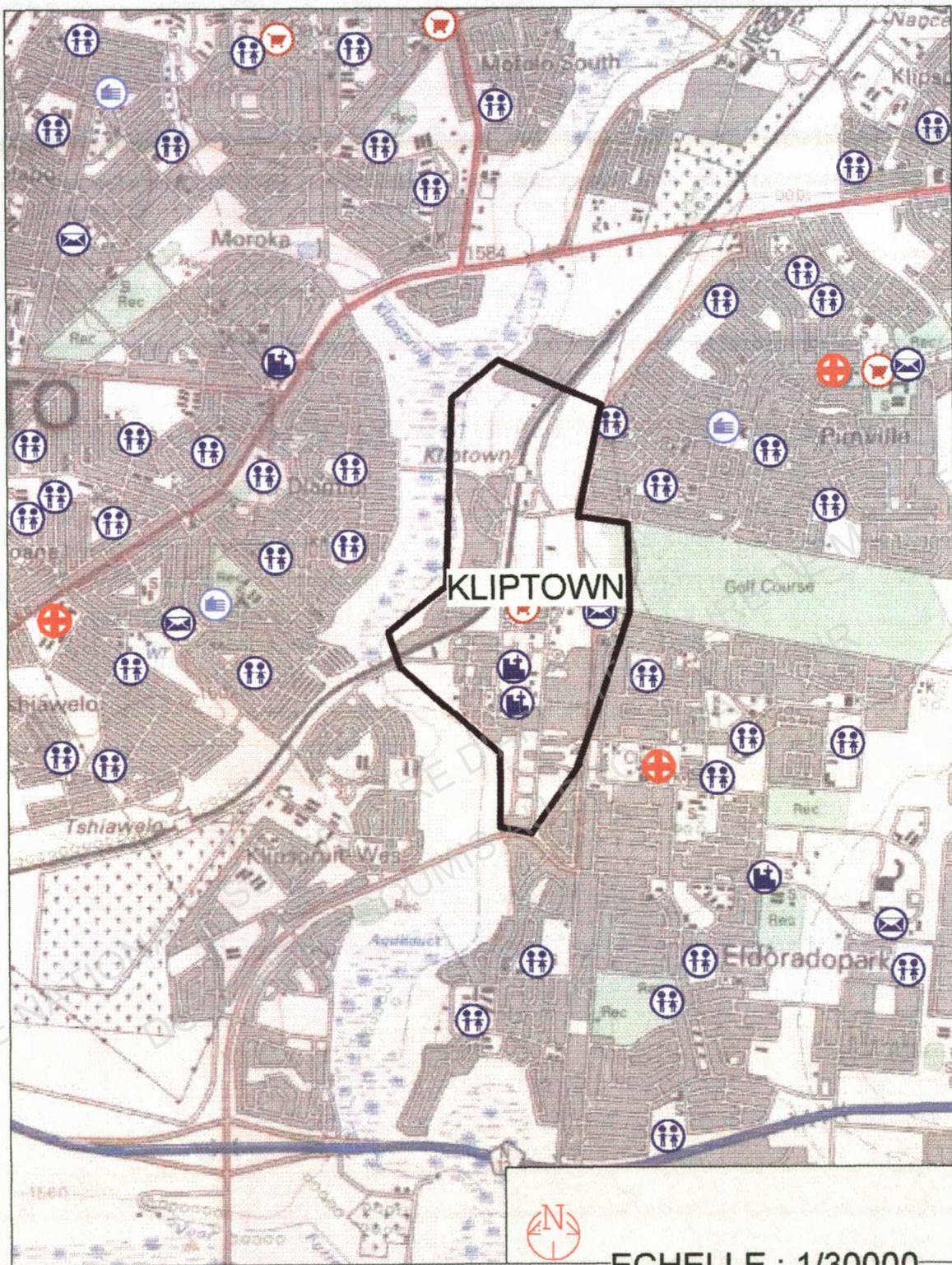
Nelson Mandela s'est caché dans l'une des maisons de Kliptown, qui reste célèbre à ce titre.

Freedom Square :

Les 25 et 26 juin 1955, la *Freedom Charter* (Charte de la Liberté) y a été signée, événement important et de profonde signification dans l'histoire de Soweto et de l'Afrique du Sud. *The congress of People* fit campagne pendant deux ans dans le but de faire signer la Charte qui formule les grands principes d'un état démocratique fondé sur la justice et l'égalité de tous. Pas moins de sept mille personnes et plus de trois mille délégués de différents groupes culturels, ou de différentes opinions politiques se sont retrouvés au *Freedom Square*, pour adopter dix articles, dix slogans pour une Afrique du Sud libre, prospère, démocratique et fraternelle. Ce texte servira de manifeste au parti politique de l'ANC. A la suite de cet événement, les autorités procèdent à 156 arrestations parmi les supporters du Congrès de l'alliance, le procès dure 4 ans.

Soweto Heritage Trail (parcours du patrimoine de Soweto) : c'est une administration ayant pour but la promotion du passé historique de Soweto et le souvenir de la lutte contre l'apartheid. Elle a pour mission la construction de musées et de mémoriaux dans les hauts lieux historiques ou symboliques, l'objectif étant de sensibiliser la population à son histoire tout en attirant les touristes, avec un possible impact positif sur l'économie...

Freedom Charter Square fait partie des sites pris en compte et a été déclaré Monument National par le *National Monument Council*.



Equipements disponibles à proximité



Equipement éducatif municipal



Médical



Centre commercial



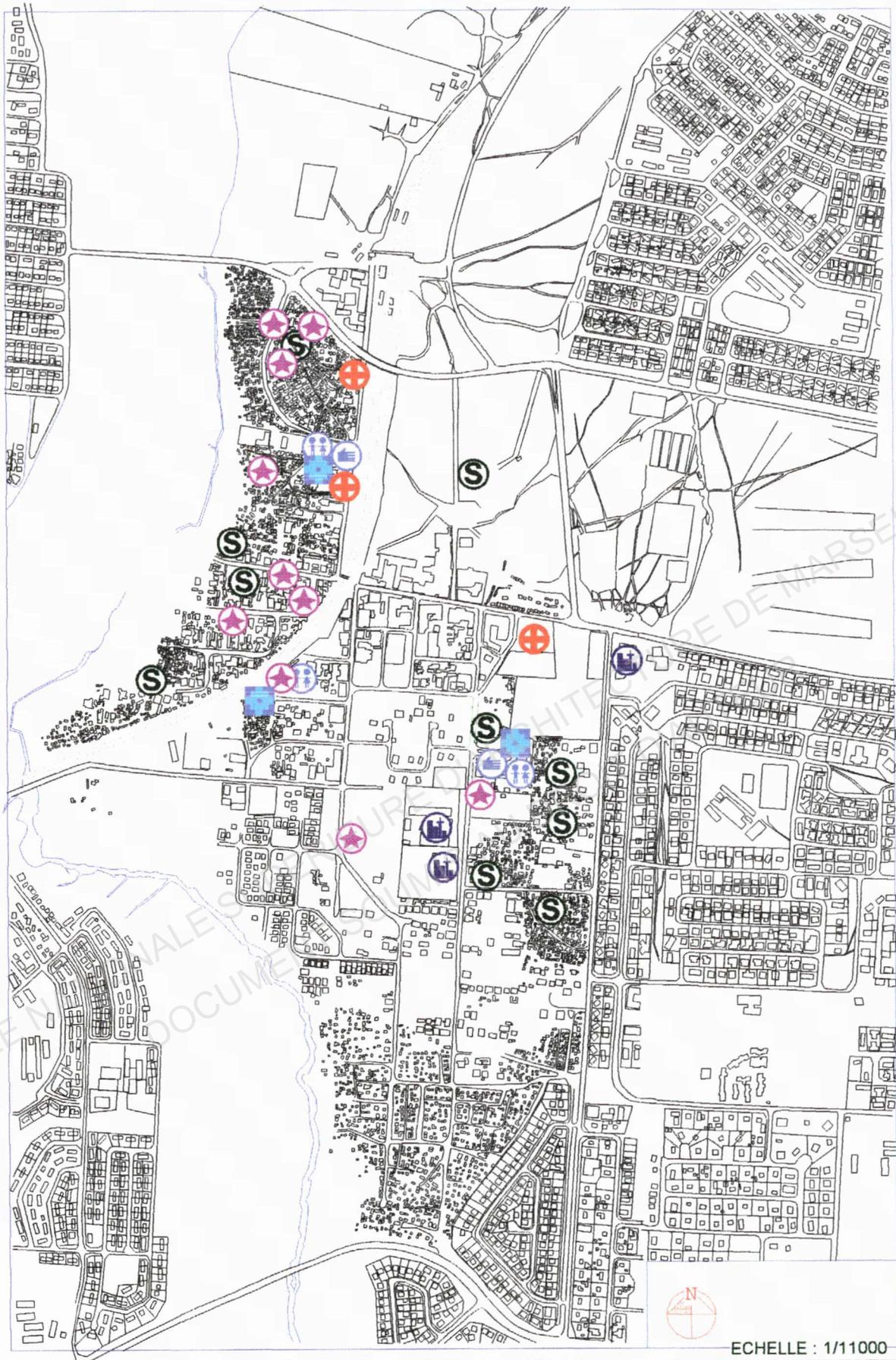
Equipement municipal



Poste



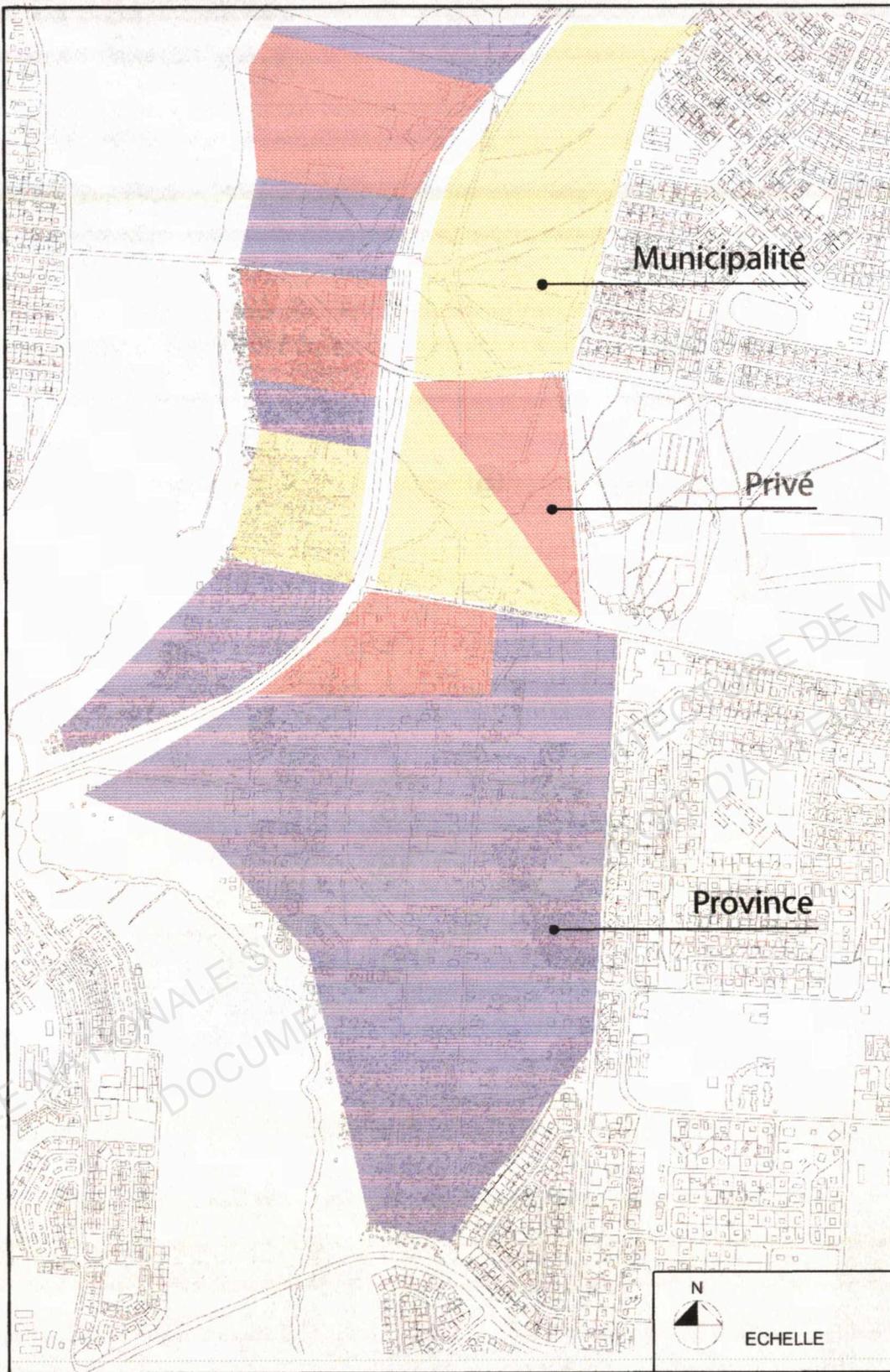
Association communautaire



ECHELLE : 1/11000

NATURE DES EQUIPEMENTS

- | | | | | | | | |
|---|---------------------------|---|--|--|----------------------|---|---------|
|  | Association Communautaire |  | Lieu de Culte |  | Medical |  | Shebeen |
|  | Lieux de rassemblement |  | Equipement Educatif sous gestion communautaire |  | Equipement municipal | | |



Statut Foncier

- | | | | |
|---|--------------|---|--------------------|
|  | Province |  | Propriétaire privé |
|  | Municipalité | | |

F - STATUT DU FONCIER

Les terrains de Kliptown ont différents propriétaires :

La Province, équivalentes à nos régions françaises

La Municipalité

Et des personnes privées

Cette catégorisation est générale et schématique. Ce n'est pas la forme précise des terrains qui nous intéresse, mais le fait que le site soit «morcelé entre différents propriétaires publics et privés et ce que cela signifie pour le projet.

Cette disparité du statut du foncier pose de gros problèmes quant au futur développement du noyau urbain. En effet, aucun projet ne peut être décidé et engagé sans avoir réglé au préalable la question du statut des terres concernées. Se pose alors la question des habitants des vieilles maisons formelles qui ne sont généralement pas propriétaires de leur logement mais l'occupent depuis longtemps.

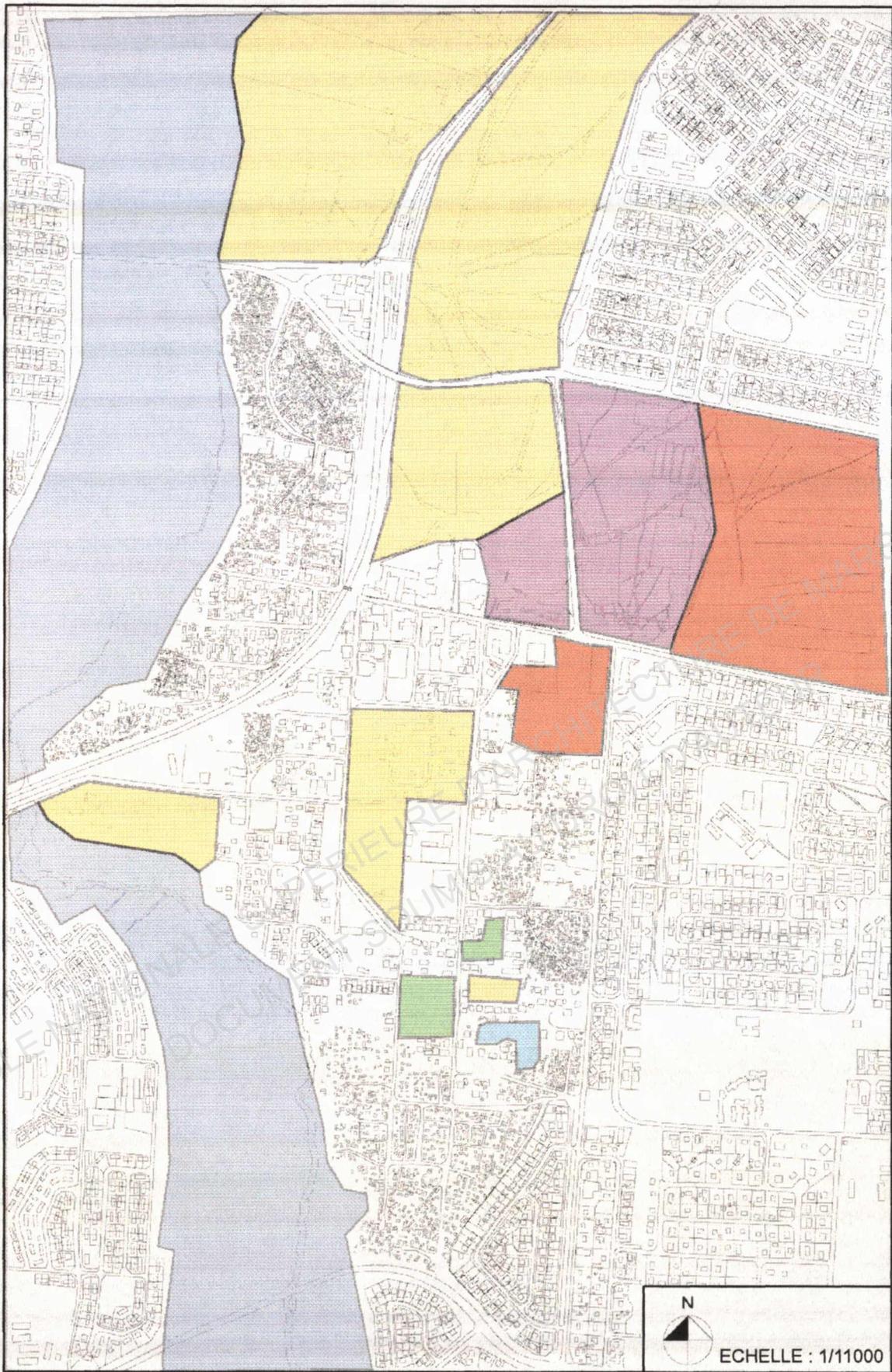
Les habitants boycottent généralement le paiement des loyers, mais d'un autre côté aucun service de base n'est correctement mis à leur disposition et les logements n'offrent pas les conditions de salubrité minimum.

Ensuite, tous les camps de squatters occupent des terres qui, par définition, ne leur appartiennent pas. Certains sont stables et s'organisent pour avoir une reconnaissance de leur propriété à posteriori.

De plus, le statut du foncier est une question délicate car l'apartheid n'autorisait pas les Non-Blancs à être propriétaires.

Le gouvernement, qui doit rétablir l'égalité de tous ses citoyens, doit agir avec beaucoup de précautions et au coup par coup.

A Kliptown les problèmes du statut foncier empêchent certains projets communautaires d'être menés à bien, c'est encore là une spécificité du noyau urbain.



Nature des espaces libres

	zone inondable		Remontées d'eau		Terrain privé
	Projet communautaire		Zone commerciale informelle		Terrain vierge non développé

G - ESPACES LIBRES

Kliptown est une zone très disparate au niveau des densités. En effet, certaines zones sont très densément et même trop densément peuplées alors que d'autres n'ont jamais été investies pour différentes raisons :

Ce sont des terrains privés clôturés,

Ce sont des zones impropres au développement : zone marécageuse, de remontées d'eau...

Elles sont déjà utilisées par le commerce informel.

Ce sont des zones investies pour la réalisation de projets communautaires (un parc et un terrain de sport),

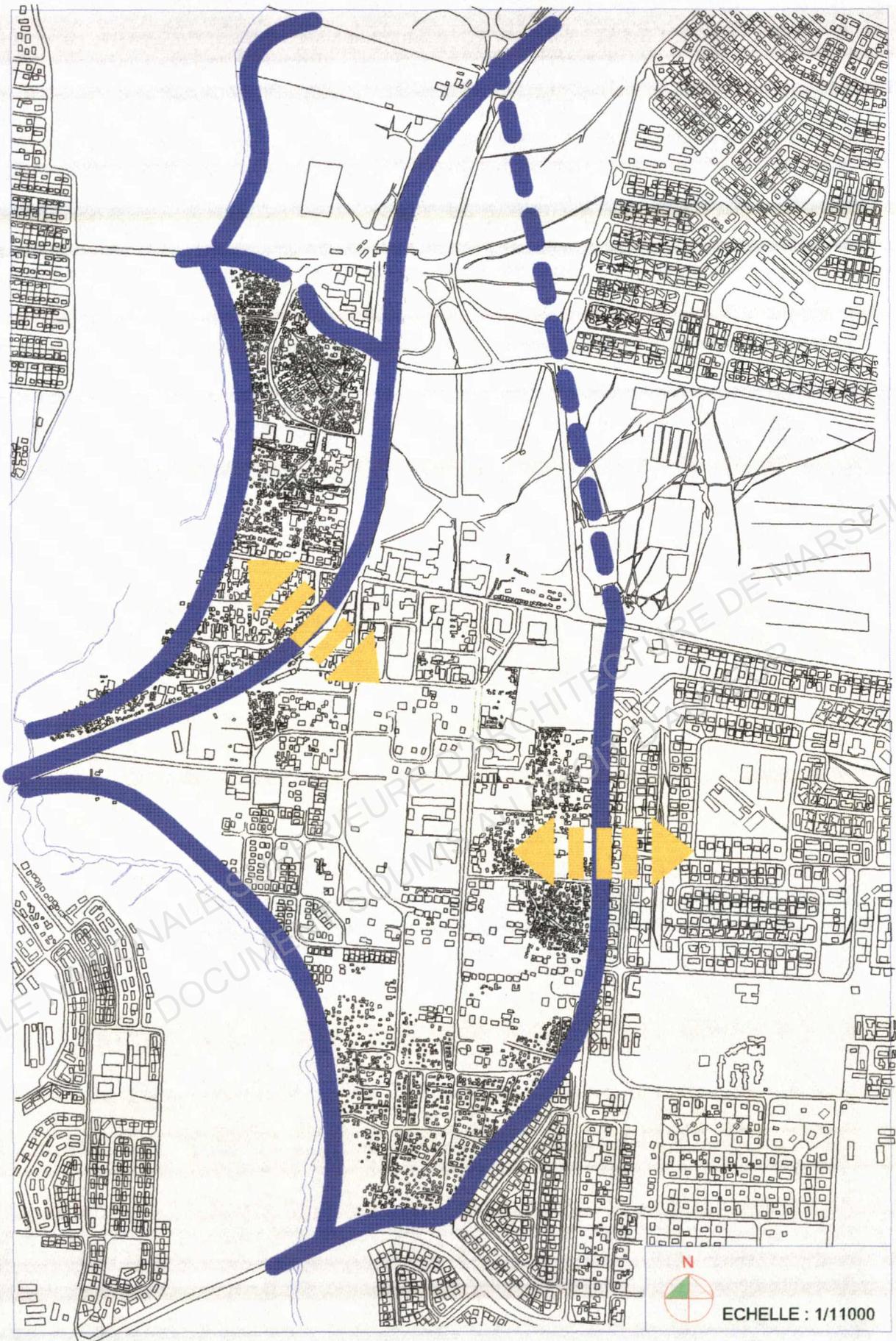
Enfin, certains terrains sont libres, ils n'ont aucune affectation particulière.

Certaines de ces zones peuvent être requalifiées et utilisées pour servir la communauté au lieu d'être des terrains vagues abandonnés.

Diagnostic

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT NUMEROU DROIT D'AUTEUR





Diagnostic - Frontières Physiques



Limite physique



Difficulté des échanges

L'analyse effectuée, et notre travail de terrain, nous permettent de mettre en place un diagnostic du site :

1 - Frontières Physiques :

Les limites physiques qui cernent Kliptown sont :

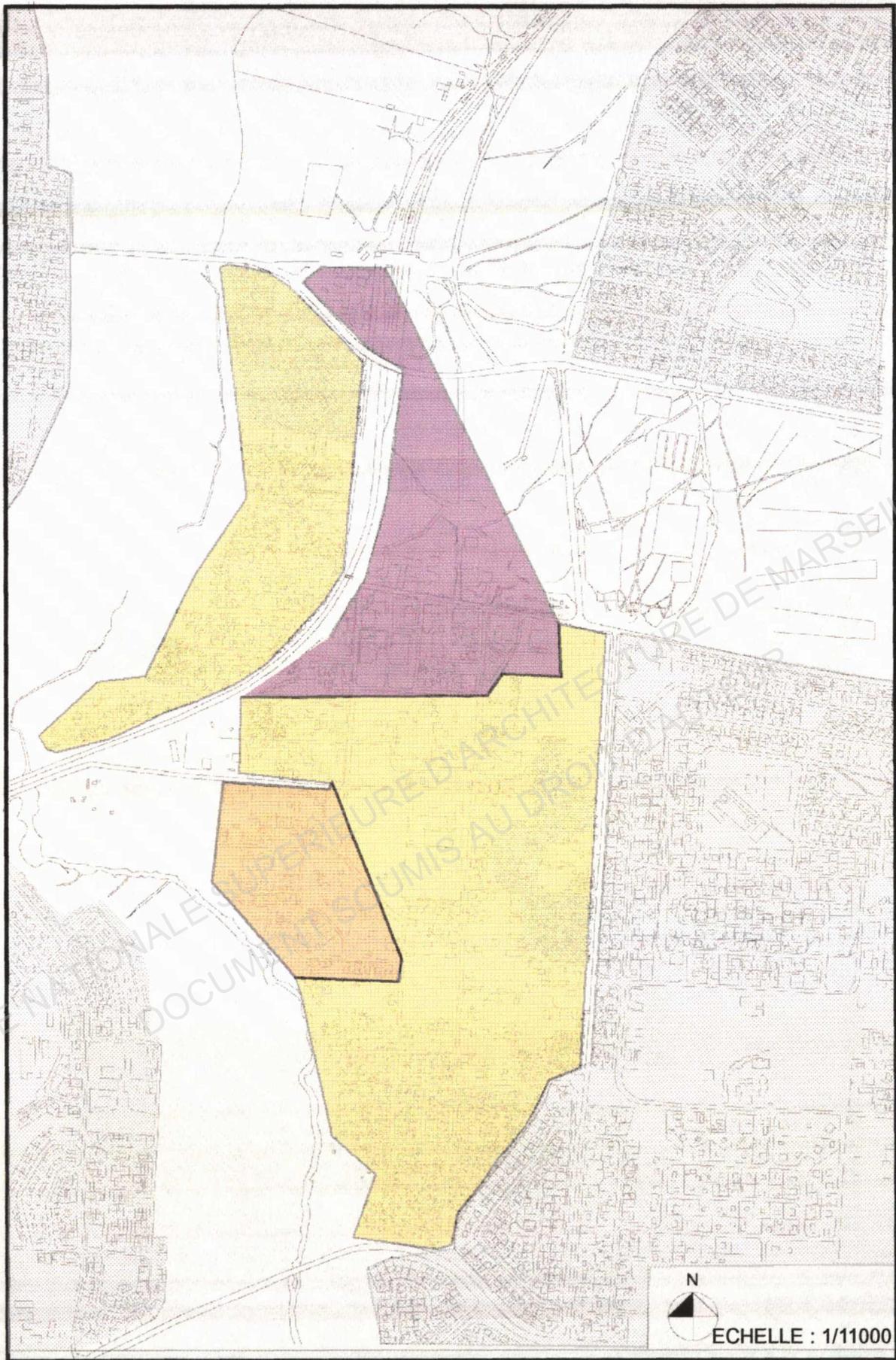
- La zone inondable de la *Klipspruit River*,
- La voie ferrée,
- La *Boundary Road* et le projet de voie, la *K43*

À travers ces limites, des échanges sont nécessaires :

Au niveau de la voie ferrée, entre le secteur résidentiel de Race Course et Charter Square et le reste de la ville,

Au niveau de la *Boundary Road*, entre Kliptown et Eldorado Park.

Ces passages sont dangereux pour les piétons qui les empruntent.



Tissu urbain à Kiptown

- | | | | |
|---|-------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Zone résidentielle informelle |  | Zone résidentielle formelle |
|  | Zone d'engorgement |  | Zone d'activités |
| | |  | Zone hors Kiptown |

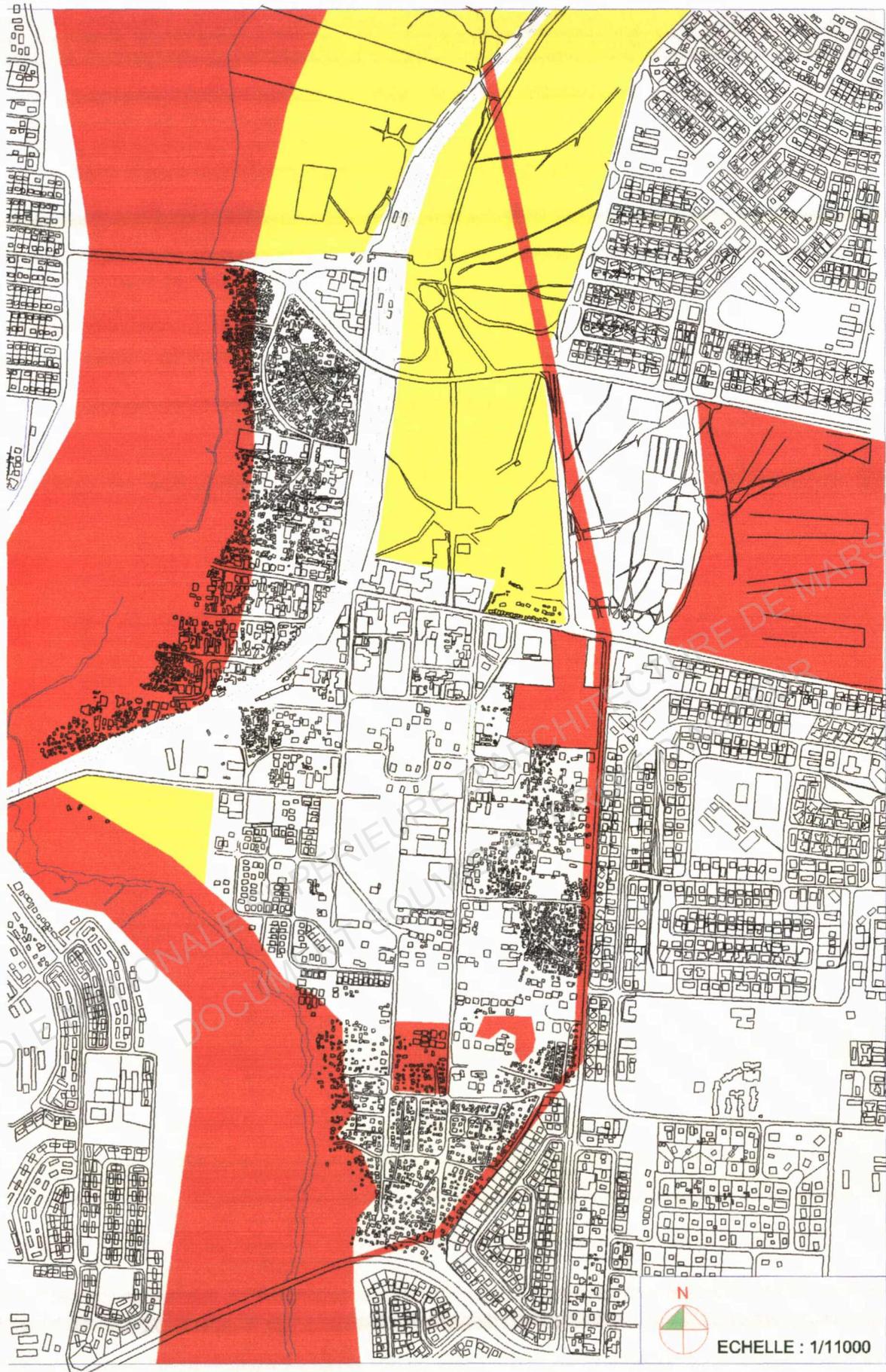
2 - Caractéristiques du tissu :

Kliptown est composé de différents tissus :

- Des zones résidentielles formelles,
- Des zones résidentielles informelles,
- Une zone d'activité

À l'intérieur de ces zones, certains secteurs sont engorgés : difficultés d'accès, très haute densité et nécessitent une action prioritaire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Opportunités et contraintes foncières



Zones non développables



Zones développables

3 - Opportunités et contraintes foncières :

Certaines zones ne sont pas développables :

La zone inondable et marécageuse,

La zone d'effondrement,

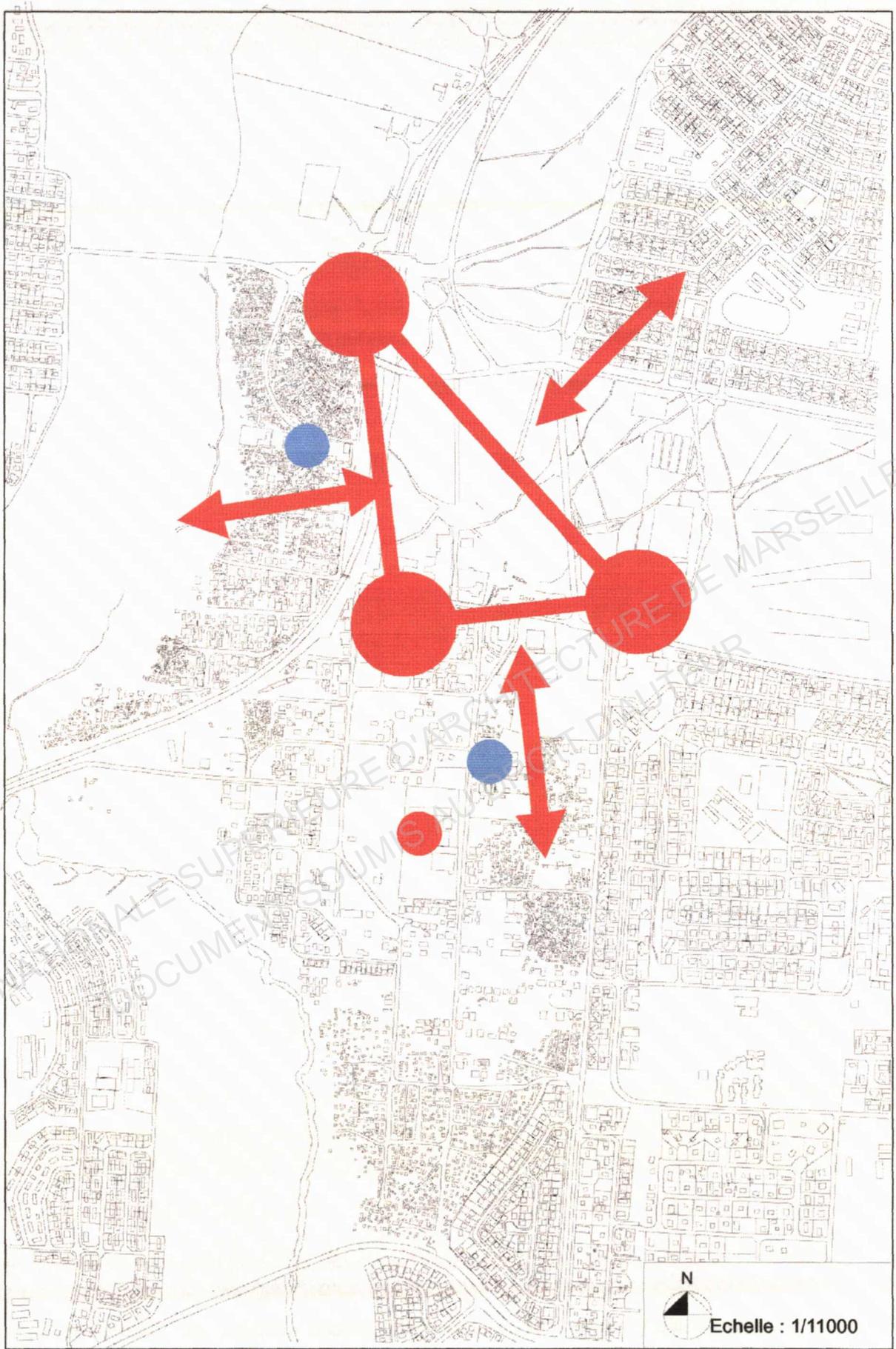
La zone de remontées d'eau,

Des terrains appartenant à des propriétaires privés,

Les réserves de terrains nécessaires pour la construction de la K43

Par contre, des terrains vacants sont utilisables dans le nord de la ville.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Zones d'influences

 Zone d'influence à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto

 Zone d'influence à l'échelle de Kiptown

4 - Zones d'influence :

Nous avons identifié deux types de zones d'influence :

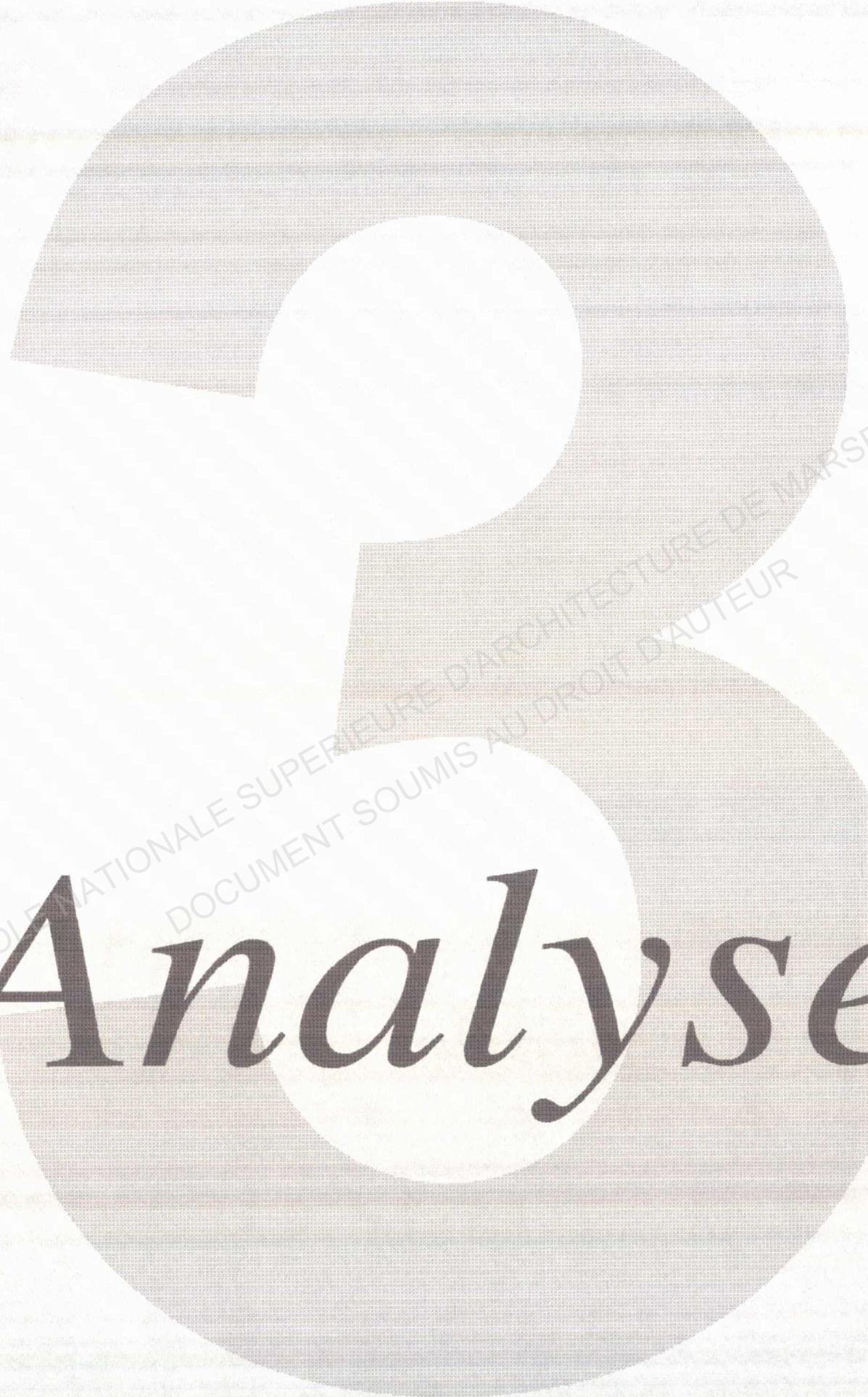
Influence à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto :

- Le pôle zone d'activité / nœuds de transport
- La Cours de justice et le commissariat

Influence à l'échelle de Kliptown :

Les deux centres communautaires qui sont des points fédérateurs de la Communauté.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



ANALYSE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Analyse

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

critique de projet

P
A
G
E
195



Un projet est engagé à Kliptown, par l'entreprise privée *Homes For South Africa*, promoteur et maître d'ouvrage nommé par les autorités locales. Il y a quelques mois, trois milles subventions ont été accordées pour la construction de trames assainies. Le développement de Kliptown et le logement des familles sans abris devraient commencer bientôt dans le Nord de Kliptown. Nous avons rencontré les dirigeants du projet, et au cours d'entretiens, ils nous ont expliqué leur démarche et leur projet.

Nous allons procéder à l'analyse critique de ce projet, par rapport à sa mise en œuvre et sa gestion d'une part, et par rapport au plan proposé d'autre part. cependant, il est nécessaire d'introduire cette analyse par une explication générale de la politique du logement en République sud-africaine, pour comprendre le contexte dans lequel se situe ce projet.

D'autre part, dans l'attente des projets gouvernementaux depuis une dizaine d'année, la communauté s'est récemment regroupée en association, ayant pour objectif le développement de sa ville dans les meilleures conditions et la conservations des liens communautaires forts qui tendent à se détériorer ces dernière années. Un certain nombre de projets communautaires ont été entrepris, dans lesquels la population s'est engagée. D'autre part, Le Trust Kliptown, Our Town cherche à être un intermédiaire auprès des autorités locales pour pouvoir influencer la conception du projet, dans l'intérêt de la population. Le Développement de ces projets initiés par la population fera l'objet d'une troisième partie.

A - POLITIQUE EN MATIÈRE DE LOGEMENT

LA NOUVELLE AFRIQUE DU SUD FACE À LA CRISE DU LOGEMENT¹

Le logement est l'un des sujets les plus sensibles de la nouvelle Afrique du Sud. Le pays manque de plus d'un million et demi d'unités d'habitation, situation héritée de la politique d'apartheid et exacerbée par le manque de moyens de la population concernée. De plus, il faudrait chaque année deux cent milles maisons pour les familles nouvellement formées.

Mise en place du *Housing Subsidy Scheme* :

Durant la phase de transition politique, une réflexion a été menée sur la question du logement. Sous le régime d'apartheid, on dénombrait dix-sept institutions chargées de sa gestion. En 1992, le *NHF* - «*National Housing Forum*», instance de discussion réunissant les divers acteurs urbains sud-africains - a eu pour but de restructurer les institutions travaillant sur le logement et d'élaborer de nouvelles orientations. La politique qui en résulte a pour objectifs :

- Participation accrue du secteur privé,
- Limitation du rôle joué par l'Etat dans la fourniture de logements,
- Préférence des programmes de grande ampleur aux dépens des projets locaux,
- Réforme des institutions et décentralisation,
- Participation des communautés concernées. ²

La principale action du gouvernement est le *Housing Subsidy Scheme*, ayant pour objectif d'offrir à la population «une structure résidentielle permanente avec une sécurité foncière, l'intimité et une protection adéquate contre les éléments».

Pour atteindre ce but, un système de subventions dégressives en fonction des revenus des bénéficiaires a été mis au point.

Revenus mensuels de la famille	Subvention
< à 800 rands	15 000 rands
De 800 à 1 500 rands	12 500 rands
De 1 500 à 2 500 rands	9 500 rands
De 2 500 à 3 500 rands	5 000 rands

¹ «Politique du logement et politiques urbaines dans la nouvelle Afrique du Sud» par P. Guillaume, mai 1998

² «L'accès au logement en Afrique du Sud» par V Watson, P 227 à 237, dans «La question urbaine en Afrique australe» sous la direction de P Gervais Lambony, 1999.

Le bénéficiaire de l'aide doit être salarié, sud-africain et n'avoir jamais été auparavant propriétaire d'un logement. Les revenus supérieurs à 3500 rands ne peuvent bénéficier de l'allocation. Les subventions ne sont pas délivrées individuellement, mais collectivement.

La politique de logement passe par des promoteurs, qui proposent des projets donnant lieu à des subventions. Ces promoteurs sont pour la plupart des sociétés privées, comme *Homes For South Africa*, mais peuvent également être des autorités locales. Les promoteurs doivent faire l'acquisition d'un site, élaborer un projet - nombre et type de constructions, niveau d'équipements et de services - et trouver les bénéficiaires de la réalisation. Lorsque le projet est jugé en conformité avec un cahier des charges - provincial et non national, ce qui ne va pas sans poser problème - le processus de financement est lancé.

Par ailleurs, le *Housing Subsidy Scheme* insiste sur le rôle de la communauté. Un contrat social entre les parties prenantes - promoteur, entrepreneurs, et communauté concernée - est préalable à l'attribution d'un financement de l'Etat. Le but est «de rendre les communautés autonomes, d'améliorer la qualité et la rapidité de réalisation, d'accroître la responsabilité communautaire concernant l'entretien des infrastructures et d'améliorer le paiement effectif des charges».

Réalisations du *Housing Subsidy Scheme*³ :

Beaucoup de projets ont été ralentis ou bloqués à un stade ou un autre du processus de réalisation :

La faiblesse et la lenteur des réalisations ne sont pas dues à un manque de moyens : fin janvier 1996, seulement 21 % du budget consacré au logement avaient été dépensés, entraînant une baisse des crédits pour les exercices suivants. Le budget du logement devait représenter 5 % du budget national, il en représentait seulement 2,3 % en 1998.

Le gouvernement souhaitait un fort engagement des milieux politiques et financiers, mais il n'a pas réussi à rassurer ces derniers sur la solvabilité des bénéficiaires. Les institutions financières regardent toujours les townships avec méfiance, suite aux campagnes de boycott des paiements.

De plus, l'augmentation rapide des coûts des matériaux de construction a provoqué des pertes importantes pour les promoteurs et les entreprises de construction.

Enfin, la participation communautaire, aspect essentiel de la nouvelle politique du logement (reflet du poids du mouvement des «civics» et des syndicats dans le *NHF*⁴) a été l'une des principales causes du retard dans la fourniture de logements. «L'accord

³ «Politique du logement et politiques urbaines dans la nouvelle Afrique du Sud» par P. Guillaume, mai 1998

«L'accès au logement en Afrique du Sud» par V Watson, dans «La question urbaine en Afrique Australe» sous la direction de P Gervais Lambony, 1999

⁴ National Housing Forum

social» nécessaire à l'attribution d'un financement public s'est souvent trouvé bloqué par l'apparition de nouveaux participants pendant les négociations, de rivalités internes aux communautés provoquant le rejet ou le remplacement des responsables communautaires à la dernière minute... En conséquence, au début de 1996, l'État a modéré ses exigences concernant la mise en place d'accords sociaux et donné aux administrations provinciales une plus grande liberté pour définir les conditions d'attribution de financements.

CONSÉQUENCES SPATIALES DE LA POLITIQUE DU LOGEMENT⁵

Dans les villes, les conséquences spatiales de cette politique sont complexes. Le financement public des programmes de logements, sous la forme de subventions accordées pour un projet via un promoteur privé, permet de produire uniquement un habitat individuel à faible densité, dans des quartiers périphériques et mono fonctionnels. Autrement dit, les projets actuels perpétuent l'organisation de l'espace si bien adaptée au projet de ségrégation raciale.

Les subventions publiques sont des avances en capital d'un maximum de 17 500 rands par foyer pour construire un logement en pleine propriété. Les coûts d'équipement absorbent 50 à 65 % de cette somme, ce qui laisse à peine de quoi construire des sanitaires ou une pièce minuscule. Pour s'assurer un profit maximum, le promoteur cherche donc à construire à une grande échelle et sur des terrains bon marché : ceux-ci ne se trouvent qu'en périphérie des villes. Il est impossible pour un promoteur privé - comme pour une autorité locale - de construire sur des terrains plus centraux (ils sont trop chers), de proposer un habitat plus dense (le coût de construction serait trop élevé). Il est de plus impossible d'obtenir une subvention publique pour l'amélioration sur place d'un parc de logements ou pour construire du logement locatif.

En conséquence, les foyers défavorisés ont dû choisir entre l'acquisition subventionnée d'un terrain équipé situé en périphérie et synonyme de frais de transports élevés et de marginalisation économique et sociale, et l'installation, souvent illégale, sur des terrains non-équipés mieux situés, ou la sous-location et le partage d'une habitation dans un quartier existant. Les deux dernières options sont souvent préférées par les citadins.

D'autre part, en 1996, le projet de loi sur le logement mentionnait la nécessité de proposer la plus grande variété possible de logement. Les familles sud-africaines ont des besoins différents en matière de logement. La gamme des réalisations proposées - maisons

⁵ L'accès au logement en Afrique du Sud» par V Watson, P 227 à 237, dans «La question urbaine en Afrique australe» sous la direction de P Gervais Lambony, 1999

individuelles de une à quatre pièces, avec toilettes - ne leur laisse que peu de choix, compte tenu de leurs moyens financiers. Cette uniformité exclue une partie de la population et en contraint une autre à modifier son mode de vie et ses priorités.

LES PROGRAMMES DE TRAMES ASSAINIES⁶

Depuis les années soixante-dix, la Banque mondiale met en œuvre de «nouvelles» approches dans le domaine du logement avec notamment la mise en place de programmes de trames assainies («*sites and services*»).

Les programmes de trames assainies sont d'une grande diversité, mais à l'origine, un même constat : le secteur public ne dispose pas d'une capacité financière et institutionnelle suffisante pour fournir, seul, des logements achevés aux plus défavorisés. La population disposant de faibles revenus doit donc s'investir elle-même dans son logement. Les citoyens pauvres construisent eux-mêmes tout ou partie de leurs maisons sur des parcelles officiellement attribuées, répertoriées et délimitées.

Cette approche présente, pour les pouvoirs publics, des avantages considérables : de nombreux coûts liés au logement sont reportés sur les habitants, les autorités publiques réaffirment leur contrôle sur ces quartiers populaires. Pour les pauvres, les avantages de ce type d'opération seraient d'accéder à la sécurité foncière et de bénéficier de services urbains de première nécessité.

Des programmes de trames assainies ont été mis en œuvre dans plusieurs pays d'Afrique Australe, et définis comme des éléments centraux de la politique du logement. Dans la plupart des cas, au moins deux grands problèmes se sont posés, celui de l'accessibilité et celui du «détournement». L'accessibilité résulte de ce que peu des bénéficiaires visés ont réellement profité des programmes, faute de pouvoir assumer les coûts d'achat et d'enregistrement des parcelles, puis ceux de la construction et ceux, enfin, relatifs, aux services et équipements fournis. Le problème de «détournement» est lié au fait que des citoyens plus favorisés ont eu accès à des logements dans ces programmes, souvent ensuite mis en location.

⁶ «Politiques du logement en Afrique australe», par Deborah Potts, P 189-191, dans «La question urbaine en Afrique australe» sous la direction de P. Gervais Lambony, 1999

LE LOGEMENT LOCATIF⁷

La priorité absolue donnée à l'accession à la propriété est particulièrement problématique.

Actuellement, l'État peut aider au financement du logement «institutionnel». Dans ce cadre, des organismes officiels ont la possibilité de construire des logements locatifs. Néanmoins, ces organismes sont très rares et les demandes pour ce type de financement rarissimes.

Pourtant, la demande en logement locatif des foyers urbains à bas revenus semble considérable. Ainsi, une enquête exhaustive portant sur la population africaine de la métropole du Cap, réalisée en 1995, a montré que 47 % des personnes interviewées souhaitaient être locataires plutôt que propriétaires. Certains foyers préfèrent investir dans l'éducation ou un petit commerce plutôt que dans le logement. D'autre part, beaucoup de foyers souhaitent être propriétaire en zone rurale et y investir même si ce n'est pas leur résidence principale. Les dépenses consacrées au logement urbain doivent donc être réduites au minimum, la location étant alors une option logique.

⁷ L'accès au logement en Afrique du Sud» par V Watson, P 227 à 237, dans «La question urbaine en Afrique australe» sous la direction de P. Gervais Lambony, 1999

La politique du logement actuellement pratiquée en Afrique du Sud présuppose que le secteur privé est capable de fournir des logements de qualité acceptable aux plus pauvres. Cependant, il y a une contradiction fondamentale entre les objectifs d'une politique de rattrapage social de grande ampleur et les lois du marché.

Promoteurs, entrepreneurs et institutions ne sont pas tenus d'aider cette politique et, si un système entièrement contrôlé par l'État ne résoudrait certes pas le problème, le rôle du gouvernement sud-africain dans le logement des défavorisés reste donc à définir.

Au début de 1990, des propositions de densification du tissu urbain ont été débattues avec enthousiasme, mais depuis les élections de 1994, aucune proposition n'a été suivie d'effet.

Depuis la chute de l'apartheid, la politique gouvernementale du logement s'est limitée à tenter d'améliorer la situation. C'est dans cette perspective que se situe le *National Housing Subsidy Scheme*.

On a avancé que cette politique contribue, en réalité, à renforcer les modèles de division de l'espace systématiquement mis en place sous le régime d'apartheid⁸

⁸ D'après un article d'Alan Morris, paru dans «Afrique du Sud : les débats de la transition», sous la direction de J Copans et R Maunier. Revue Tiers-Monde, 1999

KLIPTOWN

CONCEPTUAL DEVELOPMENT PLAN
ANNEXURE F

KEY

- PEOPLE'S HOUSING - 3 000
- INSTITUTIONAL - 1 400
- PROJECT LINK - 2 600



Annexure 3.5-Greater Project Urban Design

PROJECT

KLIPTOWN



ASA ARCHITECTURAL DESIGNS

PRO HOUSE 144 GARDENWAY ROAD GREENWICH
Tel: 0861113244 Fax: 0861113244 Cell: 083 989 8872

Homes for South Africa

B - HOMES FOR SOUTH AFRICA, UN PROJET INITIÉ «PAR LE HAUT»**1 - REGARD CRITIQUE DE LA MISE EN ŒUVRE ET DE LA GESTION DU PROJET**

Dans cette partie, nous nous sommes intéressés à la mise en œuvre du projet de Homes For South Africa, à leur approche du site et à la stratégie élaborée pour le réalisation du projet. Toutes les données retranscrite proviennent du "Business plan" publié, et d'entretiens avec les responsables du projet.

Stratégie du projet

Par rapport aux premières ébauches dessinées, le projet a été considérablement réduit. La principale raison de ces restrictions est le manque de fonds. Les trois milles subventions disponibles à court terme pour des trames assainies ("mayibuye") dirrigent maintenant la stratégie de développement.

Priorités et Objectifs :

- Loger 6900 familles à Kliptown sans fracturer la communauté.
- Développement de la route K 43 à travers l'aire du projet, permettant de créer un axe Nord-Sud traversant Soweto.
- Développement du site historique de *Freedom Square*, héritage important pour les générations futures.
- Aménagement des berges de la *Klipspruit River*.

Conséquences et applications

Taille des parcelles : 150 m2, dans la majorité des cas

La forme des habitations est dérivée de la typologie typique des environnements urbains, opposé au développement de "champs de maisons".

LE PLAN D'ENSEMBLE

Les différents facteurs influençant le plan d'ensemble :

La route k 43 : Ses point d'accès, son alignement et la position du pont par dessus la voie ferrée,

Définition définitive de la ligne d'inondation

Un nouveau Concept pour *Freedom Charter Square* a été développé : zone mixte en haute densité, laissant un cœur d'îlot consacré à l'événement historique sous forme de place publique.

Des terrains supplémentaires à développer ont été identifiés vers le cours de golf.

Le contour et les limites du projet sont définis.

Les propriétaires des terrains nécessaires au développement ont été identifiés.

PHASAGE

La première phase du projet consiste à loger un maximum de familles dans des espaces non encore développés. Dans une seconde phase, les espaces laissés vacants pourront ainsi être réaménagés, pouvant accueillir de nouvelles familles qui, à leur tour, permettront au maître d'ouvrage de développer les terres qu'elles quittent. La disposition actuelle des camps permet de reloger les familles progressivement. Ce procédé permettra de créer un habitat acceptable à faible coût et en accord avec les standards mis en place par les autorités.

Différent modèles d'habitats seront soumis sur l'ensemble des terrains.

Les différentes phases du projet :

Les premières zones développées seront les terrains vagues appartenant à la municipalité et à la Province.

Les bénéficiaires de ces logements ont été choisis car ils habitent actuellement sur des zones de réserves foncières pour la construction de la K43 et pour la mise en place des services, ainsi que les camps les moins denses et les logements isolés permettant de libérer de l'espace pour les phases ultérieures de développement.

Lorsque des terrains privés sont enclavés dans des propriétés publiques, ils seront acquis en priorité.

Enfin, l'acquisition des derniers terrains privés aura lieu en dernière phase de développement.

+ *carte des zones selon les phases*

Déroulement du projet :

- Phase 1, les trames assainies :

Exécution de 3000 unités de type "Mayibuye"

Provision en services de base (eau, électricité, évacuations). Le propriétaire reconstruit sa cabane dans une première phase.

Elaborations des "top structures" (maisonnettes remplaçant la cabane) dans une deuxième phase subventionnée.

- Phase 2, les "Credit linked" :

Logements subventionnés : fourniture du terrain et de la maison à différents niveaux de finitions selon les possibilités financières de la famille.

Voir en annexe, les différents types de maisons

2700 logements subventionnés, situés sur les parties Sud et Ouest du projet. La densité sera de 20 à 40 unités par hectare.

- Phase 3, la partie institutionnelle :

Création de 1200 unités destinées à la location, en haute densité. cette partie sera mise en place dans la zone de "Charter Square" et dans les terrains additionnels situés à proximité du Golf.

Cette partie est en attente de décision des autorités locales, mais elle est importante dans le cadre de développement de Kliptown car elle répond aux besoins d'une catégorie de la population.

Après conclusion de ces trois phases de projet, les 6900 unités requises auront été réalisées.

PROPOSITION FINANCIERE

Le déroulement des trois phases du projet requiert le financement suivant:

- Phase 1

	PÉRIODE	BUDGET
3000 unités "Mayibuye"	2000 - 2001	4.8 millions de rands
Services pour ces 3000 unités	2001	22.5 millions de rands
3000 "top structures"	2002 - 2003	20.7 millions de rands
Total		48 millions de rands

- Phase 2

Les bénéficiaires des subventions doivent avoir un revenu mensuel compris entre 1500 et 3500 rand. en moyenne la subvention s'élèvera à 8300 rands par unité.

	PÉRIODE	BUDGET
2700 unités subventionnées	2002 - 2004	22.5 millions de rands
Fonds provenant d'autres financements, évalués à 20000 rands par unité	2002 - 2004	54 millions de rands
Total		76.5 millions de rands

- Phase 3

Le coût sera de 50000 rands par unité, dont 16000 rand venant de la subvention gouvernementale. Le reste des fonds proviendra soit d'institutions créées pour couvrir ces besoins, soit de la "National Housing Forum Company", soit du processus de la conférence

“Job Summit” (allocations de fonds spéciaux gouvernementaux).

	PÉRIODE	BUDGET
1200 subventions gouvernementales	2003 - 2004	19.2 millions de rands
Autres sources de financements	2003 - 2004	40.8 millions de rands
	Total	60 millions de rands

FACTEURS SOCIAUX

Différentes dynamiques sociales de Kliptown ont une influence majeure sur le projet. Si certains des facteurs sociaux mis en avant semblent dignes d'intérêt, d'autres nous paraissent réducteurs.

- La grande pauvreté, résultant notamment, d'un taux de chômage très élevé,
- Un crime et une violence endémiques, particulièrement envers les femmes et les enfants,
- Des conditions de vie déplorables, spécialement dans les camps de squatters surpeuplés,
- De mauvaises conditions d'hygiène et de santé, résultant du manque de sanitaires et de logements adéquats, de même que l'accès difficile à l'eau potable,
- L'augmentation du nombre de malades du SIDA et des décès,
- La frustration et le désespoir causés par la lenteur des projets de développement,
- Kliptown est considéré comme proche des opportunités d'emplois et des équipements urbains. Sa population refuse donc d'être relogées ailleurs,
- La fragmentation des habitants en groupes d'intérêts selon les camps (Fred Clarke, Chris Hani...). Le projet doit conserver cette séparation en “Quartiers”, de la communauté, par ailleurs très soudée, de Kliptown,

La participation de la Communauté au programme est nécessaire pour maîtriser tous ces paramètres.

La création d'emplois est aussi un point important et un programme sera mis en place pour choisir les personnes ayant accès aux opportunités d'emploi du projet. Les conditions ne sont pas encore définies en détail, et devront être négociées par tous les partis. Cependant,

un certain nombre d'idées peuvent déjà être dégagées :

Chaque chef de foyer ayant accès aux subventions "Mayibuye" sera prioritaire,

Une seule offre d'emploi sera accordée par foyer,

Si la provision de travailleurs est insuffisante, d'autres bénéficiaires seront employés,

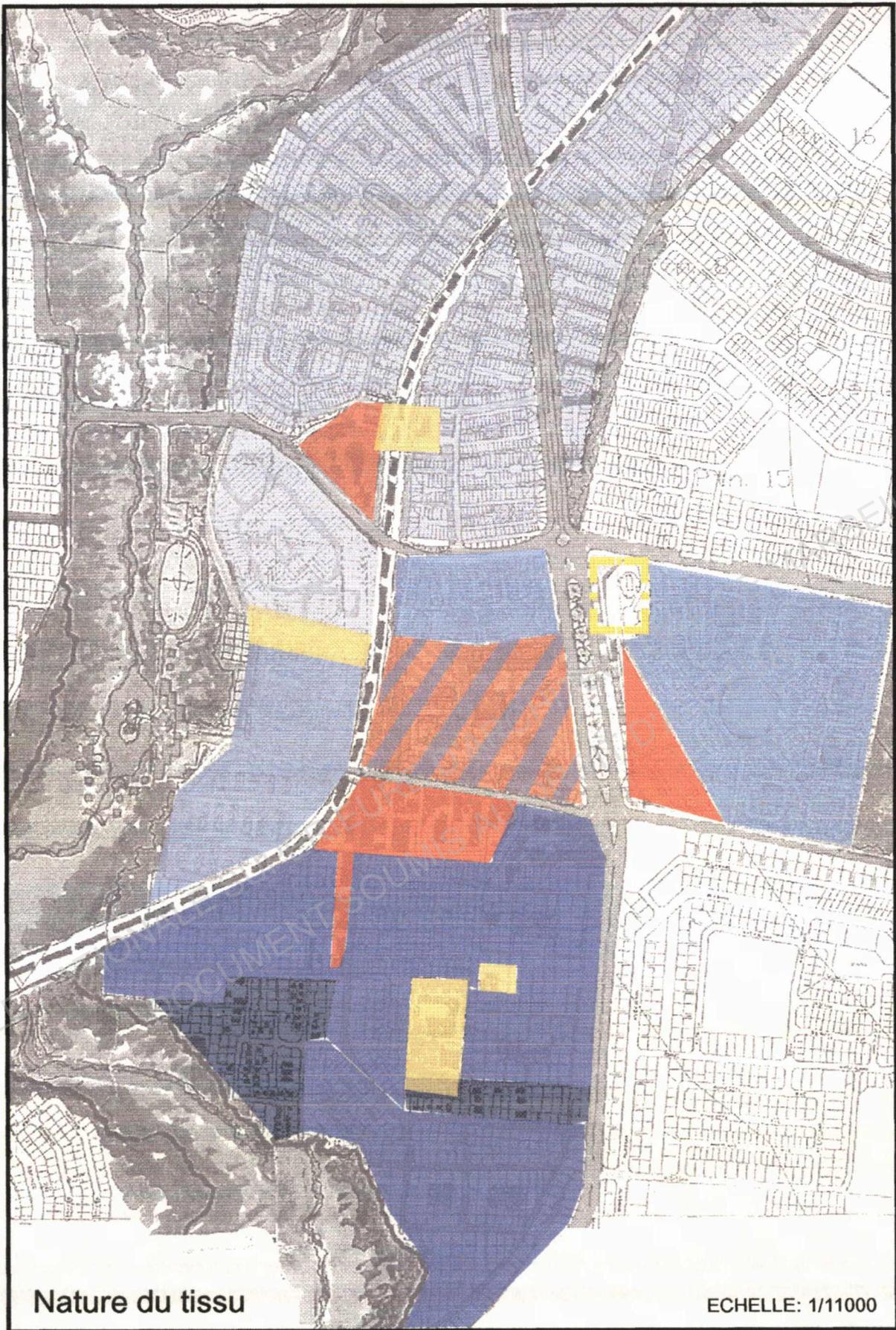
Toutes les entreprises impliquées dans le projet devront utiliser les listes du "Labour Desk" (bureau central regroupant les demandes d'emploi) pour leur main-d'oeuvre non qualifiée,

PROPOSITIONS DE RELOCALISATION

Les premières familles à être déplacées sont celles qui habitent actuellement sur le passage de la K43. Seules les familles ayant accès aux subventions "Mayibuye" seront relogées définitivement. Les autres seront déplacées vers des zones transitoires, situées en dehors des 3000 unités "Mayibuye" planifiées, dans une zone qui servira à la deuxième étape du projet.

La liste des bénéficiaires a été définie avec la participation et l'aide de la Communauté, à travers le *Kliptown, Our Town Trust*.

Étant donné les subventions allouées au projet, il est plus intéressant de reloger tous les bénéficiaires plutôt que de rénover sur place. Le rélogement réduit non seulement les coûts de maintenance, mais permet de créer un environnement viable à long terme, sain, accessible et fonctionnel en accord avec les nouveaux standards et spécifications des autorités locales.



Logements :

- | | | |
|--|---|---|
|  trames assainies |  Activités |  Bâti à conserver |
|  Credit linked |  Equipements |  zone mixte, commerces et logements |
|  Locatif institutionnel |  Reserve pour futur équipement | |
|  Non déterminé | | |

2 - REGARD CRITIQUE DU PLAN

LE SCHEMA DIRECTEUR

Le projet d'*Homes For South Africa* est essentiellement un projet de logements, tentant de structurer la ville et d'aborder des thèmes incontournables comme la question de l'activité, des équipements et des échanges. La notion de patrimoine est elle aussi prise en compte, nouveauté notable en Afrique du Sud, pour ce type de projet.

Le parti du projet est donc la fourniture d'un maximum de logements, ayant pour objectif de reloger un maximum de familles sur le territoire de Kliptown. Pour atteindre cet objectif, le maître d'ouvrage introduit des tissus de différentes densités, et même un tissu mixte comprenant des activités et des logements. Quant aux équipements, quasiment inexistant à Kliptown, n'ayant aucun budget ni subvention du gouvernement, il n'en prévoit pas de nouveaux dans un proche avenir et privilégie l'utilisation de ceux qui sont situés dans les quartiers alentour. Une seule réserve foncière est prévue pour la construction d'une crèche qui devrait être financée par des fonds français.

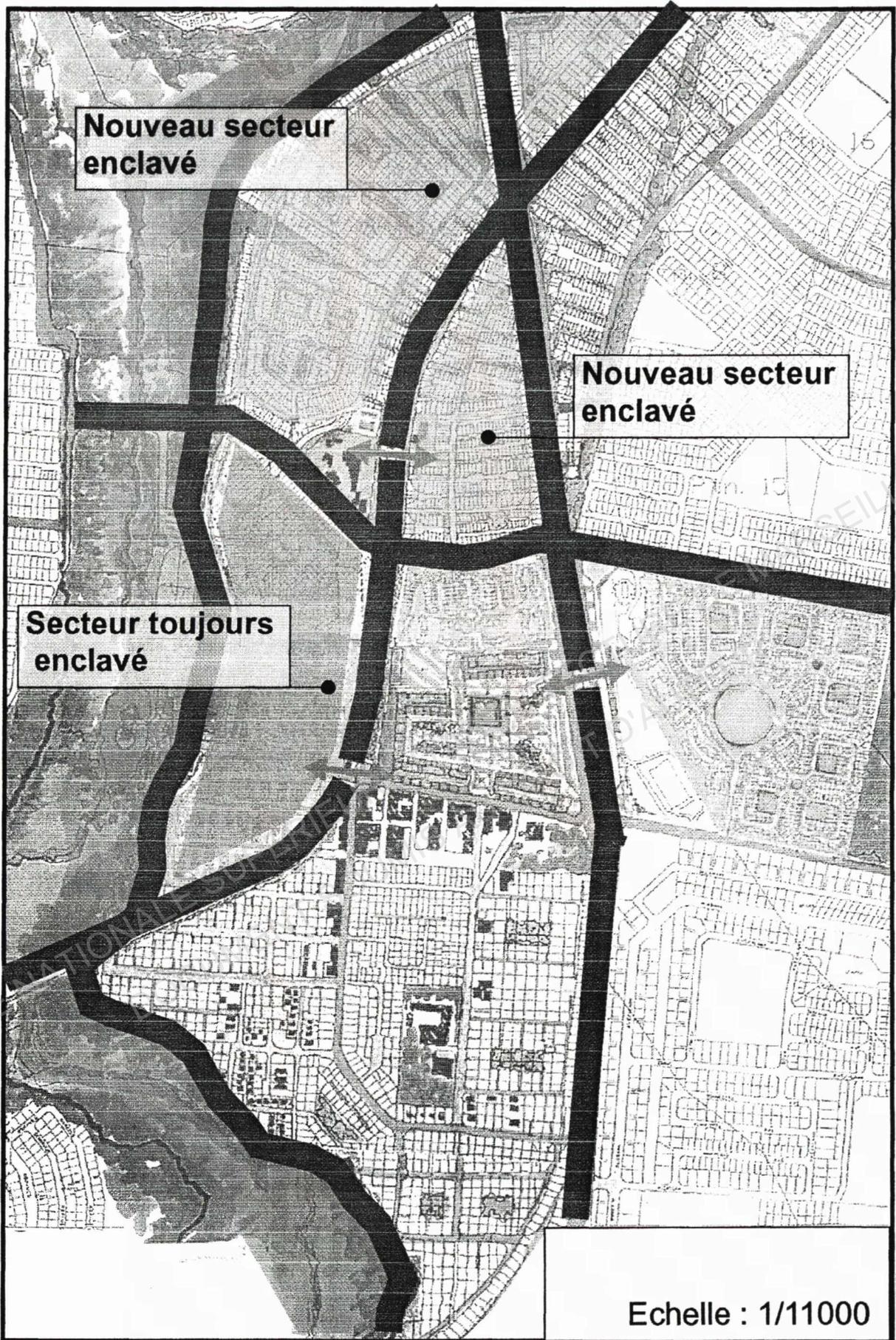
Voir la carte «nature du tissu»

1. Un projet fragmenté : le maître d'ouvrage crée différentes zones sans améliorer les liens actuels entre ces zones. Race course est toujours un secteur enclavé. De plus, une seconde zone identique en termes de problèmes d'irrigation vient se coller un peu plus au nord. On y retrouve aussi les mêmes problèmes de franchissement de la voie ferrée.

Voir carte «fragmentations»

2. Le projet semble suivre la forme du site, sans pour autant prendre en compte la nature du terrain. Les contraintes physiques - zone d'effondrement, remontées d'eau, relief, zones d'alluvions...- nous semblent oubliées, exceptée la zone inondable, marécage infesté d'ordures, qui est transformée en parc public accueillant. Il nous semble bien improbable que cette transformation ait lieu, étant donné le peu de moyens investis.

3. Les équipements : le maître d'ouvrage a choisi de ne pas créer d'équipements supplémentaires à Kliptown, pour des raisons de budget, mais aussi car il y en a un minimum utilisable par les Kliptowniens dans les quartiers alentour. Dans ce cas, il est nécessaire d'organiser l'accès à ces équipements en facilitant les échanges piétons entre les quartiers, et notamment vers les établissements scolaires. Dans le projet,



Echelle : 1/11000

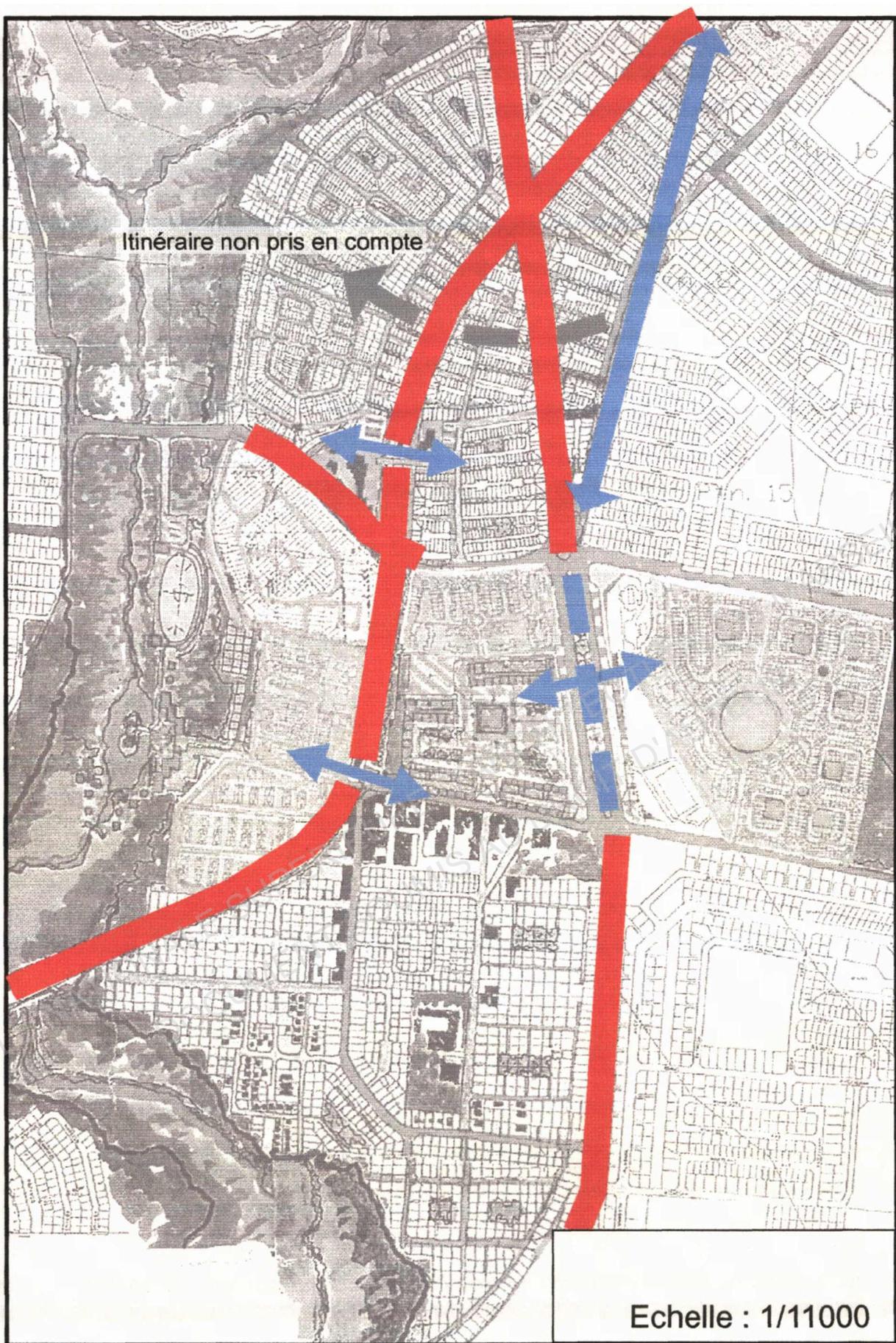
Fragmentations



Ouverture piétonne



Ligne de fragmentation



Cheminements piétons



Franchissements piétons



Perméabilité,
franchissement possible



Limite physique



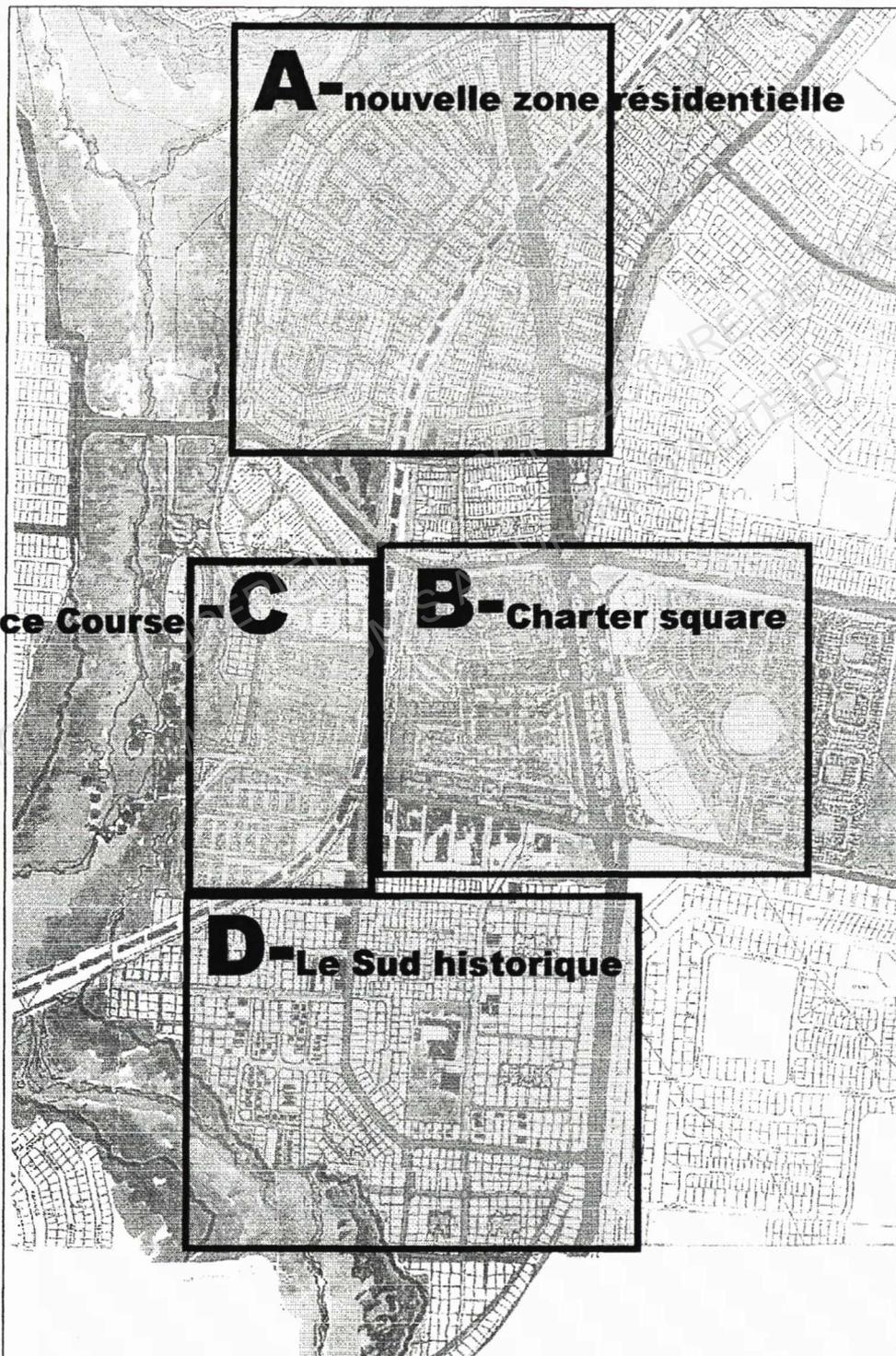
Cheminement piéton

les flux piétons ne sont pas assez développés, les obstacles aux cheminements sont toujours présents et de nouveaux apparaissent. Si dans le secteur Sud, les voies sont plus nombreuses, dans les parties nouvelles, au Nord, les itinéraires piétons sont tout aussi dangereux et fastidieux.

Voir carte «cheminements piétons»

4. Le Patrimoine : qu'est-ce qui réellement patrimoine ? on peut se demander si les quelques vieilles maisons conservables à coût élevé seront vraiment garantes des liens sociaux. D'autre part, les projets communautaires, qui nous paraissent essentiels en termes de lien social et de symbole d'une communauté unie et forte, ne sont pas pris en compte, même le centre communautaire de la partie Sud a disparu à la faveur d'une zone résidentielle supplémentaire. Les vieilles maisons ne sont peut-être pas la clé de la cohésion sociale et du maintien du patrimoine de la ville.
5. La question foncière : le maître d'ouvrage règle cette question délicate par la préemption des terrains privés enclavés dans la propriété publique dans une première étape. Ensuite les terrains privés nécessaires au développement seront aussi achetés. Il se donne les moyens d'aménager grâce à la préemption.
6. La K43 : cette 2 fois 2 voies doit ouvrir Soweto aux voitures selon l'axe nord/sud, mais elle segmente l'espace piétons à Kliptown, rendant difficiles et dangereux les liens entre quartiers. Le projet tient compte de cette notion sur le tronçon central de la ville, mais il nous semble qu'il faut mettre en œuvre des procédés plus importants pour réellement briser la vitesse et donner la priorité aux piétons.
7. Toutes les parties paraissent projetées de la même façon, quel que soit le type de parcelle (logements de différentes qualités, activité, zone mixte...). Le maître d'ouvrage utilise le même outil de planification.
8. Nous avons déterminé des nœuds d'influence inter-quartiers (les équipements municipaux) et des nœuds d'influence intra-quartier (les équipements communautaires) qu'il nous semble nécessaire de prendre en compte dans la structure de la ville.
9. Il nous paraît intéressant de mettre en place un tissu résidentiel mixte socialement, même si cette mixité est relative. De même, nous pensons, comme le maître d'ouvrage, qu'il est indispensable de densifier, à partir du moment où l'on désire reloger tous les habitants de Kliptown dans leur quartier.

Loupes de détails :



LOUPES DE DÉTAILS :**A - Nouvelle zone résidentielle Nord :**

□ Situation actuelle :

Terrain vague non développé, de façon formelle ou informelle.

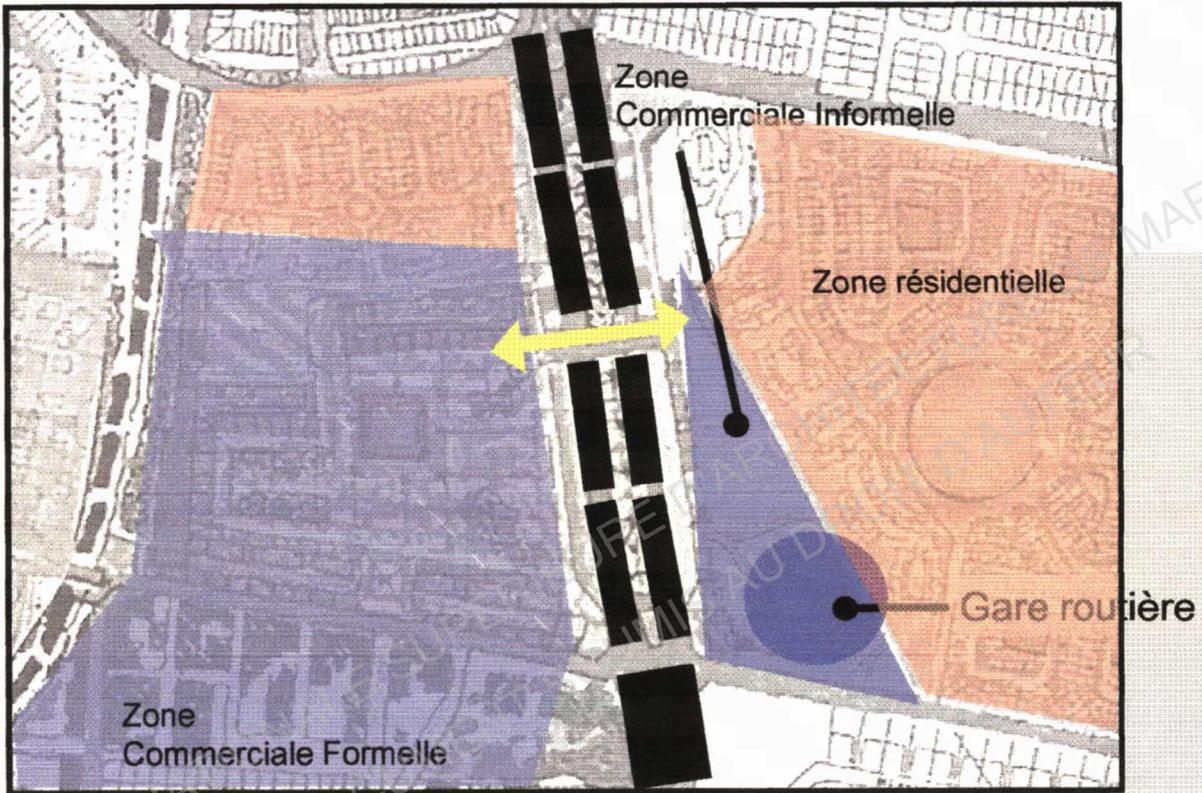
□ Le projet *Homes For South Africa* :

Collage de lotissements laissant apparaître des zones résiduelles vertes alors que le projet manque d'espaces publics. Ces espaces non traités sont voués à devenir des terrains vagues ou squattés, vecteurs d'insécurité.

Forme des lotissements : les zones résidentielles sont dessinées sur le modèle sud-africain, basées sur la sécurité des résidents, le renfermement. Les accès à l'intérieur de l'îlot sont limités et contrôlés. À Kliptown, nous pensons que cette forme de construction ne pourra apporter que la Ghettoïsation des zones.

□ Propositions :

Nous pensons que les zones résidentielles doivent être projetées en fonction de la structure physique et sociale de la ville, c'est-à-dire en tenant compte des problèmes relevés dans le tissu existant et en préservant ses atouts.



Charter Square

B - Charter square :

□ Situation actuelle :

La zone d'activité, véritable poumon de la ville, est un terrain peu construit assurant un rôle d'échange très important à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto.

La zone d'activité, la gare routière et la gare ferroviaire sont en interrelations créant un tissu très dynamique ayant toujours été un atout pour la ville.

□ Le projet *Homes For South Africa* :

Création de deux lotissements de part et d'autre du projet de voie (la K43), dont un mélange commerces et logements et l'autre empiète sur le terrain privé du golf. Ces deux zones résidentielles sont plus denses que les précédentes.

Prise en compte du site historique de *Freedom Square*.

La zone d'activité est restreinte au profit d'un nombre maximum de logements. Ce faisant, Kliptown risque d'amoindrir son influence et de perdre une fonction urbaine. De plus elle est segmentée, divisée par la K43. La voie est perméabilisée sur ce tronçon : une passerelle piétonne est installée et la voie est dédoublée, mais il nous semble que ce dispositif n'est pas suffisant. La gare routière est difficile d'accès.

Enfin, l'activité informelle est timidement prise en compte, reléguée dans un coin de terrain.

□ Propositions :

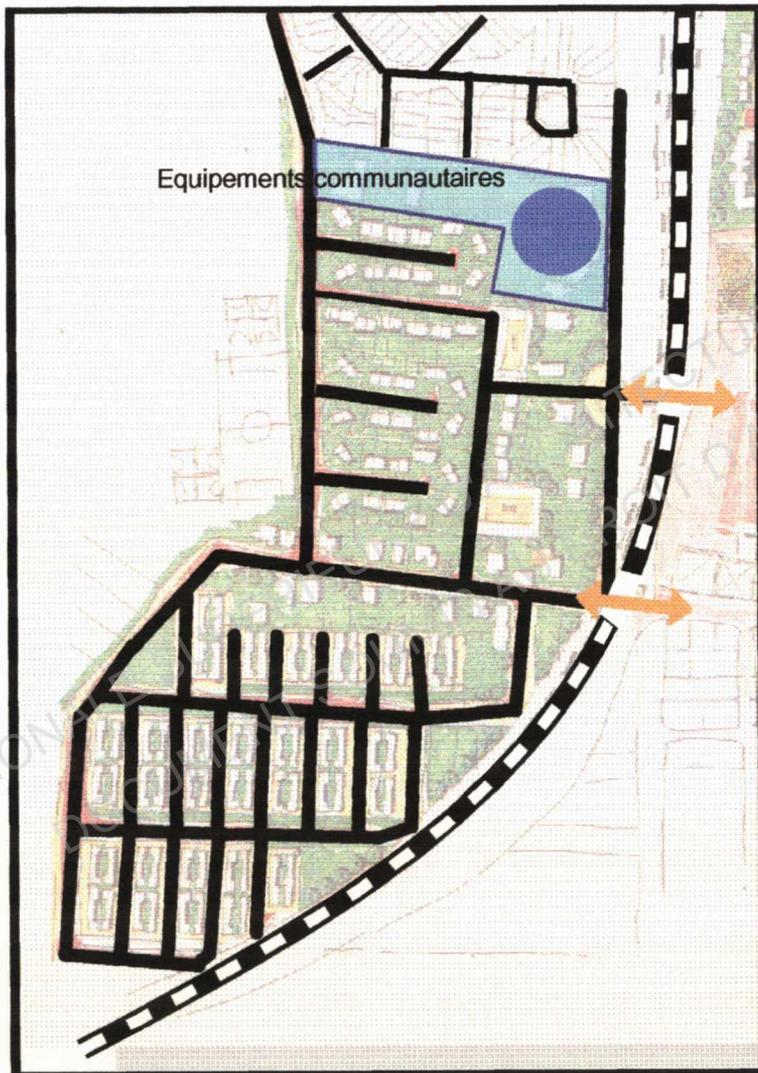
La zone d'activité doit garder son ampleur symbolique et physique, et son développement futur doit être prévu, tout comme la symbolisation de *Freedom Square*.

La zone centrale de *Freedom Square* doit jouer un rôle d'articulation entre la gare ferroviaire, la gare routière et la zone d'activité, facilitant la circulation piétonne.

Nous pensons qu'il est indispensable d'avoir recours au tissu mixte, non seulement pour augmenter la densité mais pour diversifier la ville.

La K43, artère de desserte de Soweto ne doit pas sectionner le cœur de Kliptown, le piéton doit être prioritaire sur cette portion et la vitesse des véhicules brisée car les différentes composantes de la zone nécessitent un maximum d'échanges.

L'activité informelle, inévitable et même souhaitable pour le développement de la ville doit être gérée de façon réaliste.



Race Course

C - Race Course :

□ Situation actuelle :

La voie le long de la voie ferrée, informelle, est très utilisée. Une innervation centrale informelle dessert la zone, la plupart des voies n'étant utilisables que par les piétons.

La Bande d'équipements joue un rôle de centralité au cœur de la zone, regroupant des services et des liens communautaires.

La zone résidentielle est engorgée et il n'y a qu'une seule passerelle piétonne vers la zone d'activité, les passages sauvages et les accidents sont donc nombreux.

□ Le projet *Homes For South Africa* :

La hiérarchisation des voies nous semble mauvaise : la voie le long de la voie ferrée n'est pas traitée.

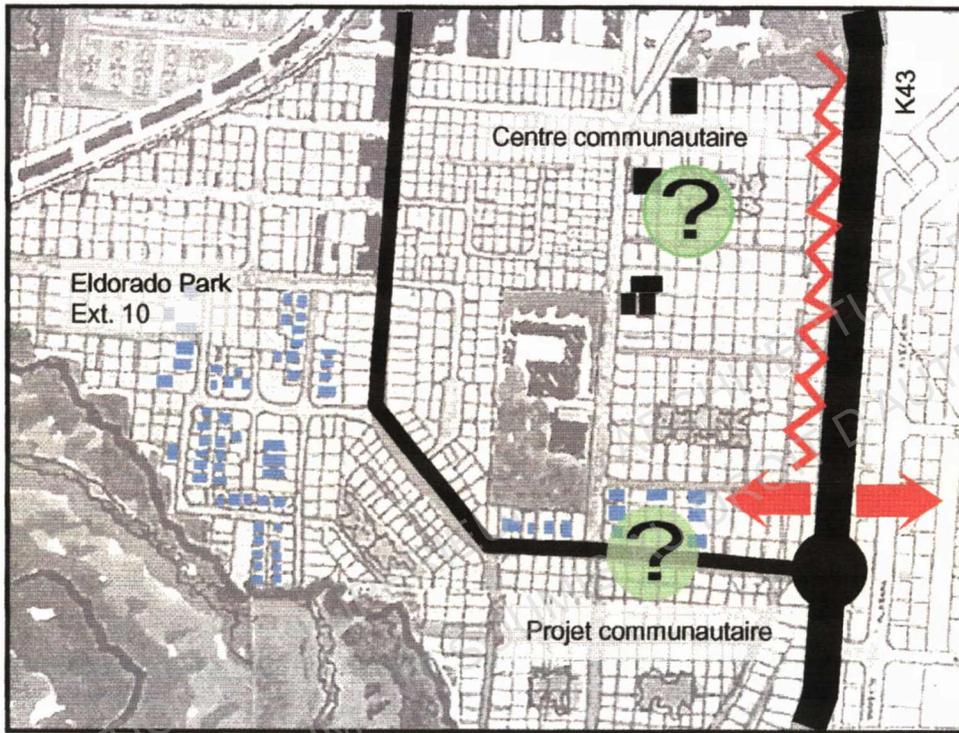
Il n'y a pas d'accès à la Bande d'équipements et celle-ci perd son rôle d'influence (regroupement), «coincée» entre deux lotissements.

Une seconde passerelle piétonne en direction de la zone mixte de *Freedom Charter* est prévue.

□ Propositions :

Structurer la zone en fonction de son pôle d'influence et du réseau viaire qu'elle nécessite, au vu des problèmes actuels relevés. Accentuer les liens entre cette zone enclavée et le reste de la ville.

Gérer le problème du franchissement de la voie ferrée.



Le Sud historique

D - Le Sud «historique» :

□ Situation actuelle :

Le centre communautaire agit comme pôle d'influence de la zone. Des projets communautaires ont été engagés par la population : des rénovations de vieilles maisons, un parc public, un terrain de sport.

La *Boundary Road* joue le rôle de limite entre Kliptown et Eldorado Park et les piétons qui l'empruntent multiplient les accidents.

La zone résidentielle est mal développée et comporte de nombreux terrains vagues.

□ Le projet *Homes For South Africa* :

Le centre communautaire n'est pas dessiné, mais nous pensons qu'il s'agit d'un oubli, le projet concernant cette zone étant très imprécis pour le moment - les subventions n'étant pas encore fixées.

Ici encore le développement d'un maximum de logements est privilégié, au détriment des projets d'initiative communautaire.

La *K43* qui remplace la *Boundary Road* devient ne limite encore plus dangereuse pour les piétons dont les itinéraires ne sont pas pris en compte.

Conservation et rénovation de certaines vieilles maisons, patrimoine de la ville, ainsi que du quartier d'*Eldorado Park extension 10*.

□ Propositions :

Conserver les différentes fonctions urbaines : structurer la zone autour de son pôle d'influence, prendre en compte les projets communautaires.

Perméabiliser la *K43*, réintroduire le piéton à certains endroits.

C - DES PROJETS «PAR LE BAS» :**LE TRUST «KLIPTOWN, OUR TOWN», UN ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTÉ**

Kliptown, oublié par les projets d'urbanisme et de logement, voit sa communauté se désolidariser. L'inexistence des changements depuis la chute de l'Apartheid désespère la population. Des résidents se sont donc regroupés autour d'un projet dans le but de retrouver une identité. Ils ne comptent que sur eux-mêmes.

Une dizaine de résidents, n'ayant aucun pouvoir politique ou «ethnique», se sont regroupés en «Trust». Tous les membres ont été nommés en fonction de leur réussite passée ou présente, et de leur charisme auprès de la population. Ils sont nés à Kliptown, ou y ont passé la plus grande partie de leur vie.

Ce comité aspire à devenir l'interlocuteur privilégié de la communauté auprès des autorités locales, dans le but de proposer de nouvelles approches et solutions. Il intervient aussi dans les projets de développement local comme le réaménagement du centre communautaire, et surtout il tente d'influencer les propositions d'aménagement des parties Nord puis Sud de Kliptown.

Pour ses habitants Kliptown pourrait devenir une ville africaine vibrante grâce aux améliorations et aux engagements de la communauté elle-même pour le développement de sa ville. Elle a élaboré un premier projet de renaissance de Kliptown. Si elle en fait une réalité dans un site aussi complexe et insalubre, il sera alors possible de reproduire ce schéma à d'autres communautés.

À travers le *Trust Kliptown, Our Town* la communauté veut lancer l'amélioration et la rénovation de sa ville et montrer qu'il ne faut pas attendre plus longtemps que le gouvernement et les autorités locales fassent quelque chose. Kliptown a été l'objet de nombreuses recherches et de nombreux plans. Un grand nombre de rapports et études de faisabilité ont été faits depuis 1988. Ils n'ont jamais été suivis, jusqu'à présent, de réalisations. Beaucoup de ces études sont d'ailleurs maintenant obsolètes.

Ce que proposent les aménageurs actuellement en Afrique du Sud ne peut pas convenir à Kliptown qui aspire à devenir plus qu'un champ de petites maisons avec des rangées de *matchboxes* (maisons boîte d'allumettes) ou de *site and services* (trames assainies). Il est crucial de respecter le tissu social et de conserver l'héritage de Kliptown. De nouvelles approches combinant des aspects techniques et sociaux doivent être utilisées pour favoriser la consolidation et le développement de Kliptown.

Pour cela, la communauté s'est regroupée autour d'un projet d'exposition basée sur le

recueil de l'histoire orale mais aussi de réflexion sur l'aménagement de sa ville. Ce projet a pour nom : «*Kliptown, Our Town*»

D'un point de vue général, les objectifs du *Trust* sont :

- Rendre la renaissance de Kliptown possible grâce à des projets de recherche, de développement local, d'éducation et de construction.
- Développer davantage l'exposition *Kliptown, Our Town*, relatant l'histoire de la ville, la vie de ses habitants et ses projets. Rendre l'exposition permanente et économiquement viable pour en faire profiter le public local et les touristes qui visitent Soweto et Kliptown.
- Développer des activités économiques employant la population locale comme guides touristiques, pour la fabrication d'objets artisanaux, pour le développement des événements culturels.
- Travailler conjointement avec le *Southern Metropolitan Council* en ce qui concerne les organisations touristiques et les autres projets de développement local comme les propositions d'aménagement de la partie Sud de Kliptown.

Le développement de Kliptown requiert une approche d'ensemble et il est possible de combiner l'amélioration des conditions de vie et la création de nouveaux logements avec le développement de l'économie locale incluant une activité touristique. Kliptown fait partie d'itinéraires touristiques passant par Soweto où il y a environ mille visiteurs par an. Malheureusement il n'y a ni équipement ni monument commémorant son importance dans la construction de la nation sud-africaine. Les touristes restent derrière les vitres de leurs cars et prennent quelquefois des photos des conditions de vie épouvantables. Ils photographient les *shacks*, les toilettes. Cette forme de tourisme est assimilée à du voyeurisme par beaucoup.

Kliptown ne doit pas offrir qu'une porte ouverte sur la pauvreté et la misère, c'est un endroit incroyablement culturel, commercial et dynamique.

L'EXPOSITION «KLIPTOWN, OUR TOWN», UN PROJET POUR AMORCER LE DÉVELOPPEMENT :

Le *Trust* et le CRIAA⁹ ont déjà initié un premier projet au centre communautaire qui est en fait un ancien bâtiment de stockage. Il s'agit d'une exposition qui présente de nombreuses photos et panneaux montrant les innombrables facettes de Kliptown, son riche passé (l'événement de la *Freedom Charter*) et son présent physique et social. En 1995 les autorités parlaient de la création d'un musée à Kliptown. La communauté l'a finalement réalisé elle-même avec peu de ressources et la mobilisation des potentiels locaux pour les dessins, les histoires, les photos et pour les systèmes d'accrochage en fer forge.

⁹ Centre de Recherche Information Action en Afrique, ONG de développement engagé en Afrique Australe

L'exposition sert à mobiliser les habitants de Kliptown, les informer, recevoir leur avis et construire une vision pour des développements futurs de Kliptown.

Les réponses des visiteurs ont été très positives et enthousiastes. La plupart viennent de Kliptown et des environs (Pimville, Eldorado Park) mais il y a aussi un nombre significatif de sud-africains du Gauteng et de visiteurs étrangers.

Cette exposition a été financée par :

Le Département *Land and Housing* de l'Université de Pretoria

Le Centre de Recherche Information Action en Afrique, CRIAA, ONG français

L'Institut de Recherche pour le Développement, IRD

AGFA, Air France et l'Ambassade de France

L'exposition a été utilisée pour effectuer des recherches sur les besoins de la population, ce qu'elle désire ou espère.

Activités et projets du Trust

En outre l'exposition, le *Trust* est actuellement engagé dans d'autres projets de développement :

- Création d'un parc, *l'Africa Park*, et un centre pour enfants sur *Beacon Street*. La Communauté s'est déjà mobilisée sur cette initiative. Elle a nettoyé le parc, fait des sentiers et planté des arbres. Elle a empilé les ordures sur un côté du site pour qu'elles puissent être enlevées. Le Département d'Architecture de l'Université de Pretoria a fait travailler ses étudiants de 2^e année sur le projet et apporte son soutien à la communauté. Ils sont venus sur le site et ont dessiné 30 projets différents pour le Centre pour enfants et le Parc. Les meilleurs ont été sélectionnés et détaillés.

- Une évaluation du plan d'aménagement de la partie sud de Kliptown, au sud d'*Union Street*, avec le soutien du Département *Town and Regional planning* de l'Université de Pretoria. Le maître d'ouvrage *Homes For South Africa* a dessiné un plan d'aménagement qui ne fonctionne pas avec les réalités du terrain. En effet, ce plan d'aménagement signifierait la destruction de maisons ayant une valeur historique et sociale qui pourrait être conservées.

- Une évaluation des vieilles maisons visant à identifier celles qui pourraient être retenues et rénovées. Après avoir effectué cette évaluation, il sera possible de faire des

propositions de plans d'aménagement pour la partie sud de Kliptown et de les soumettre au développeur et aux autorités locales. Le *Trust* veut, en outre, rénover au plus vite celles qui peuvent l'être.

- Une enquête sur les ménages : on connaît très peu de choses sur les dynamiques locales et sur les espoirs des habitants. Cette enquête vise donc à apporter des informations aux organisations engagées dans des projets de développement à Kliptown. Le Trust a l'intention de contribuer à la définition de la meilleure approche du problème et de devenir conseiller dans les rénovations de sites urbains informels où qu'ils soient.

- Un projet d'histoire orale : ce projet a déjà commencé. Une vingtaine d'interviews d'habitants de longue date de Kliptown ont déjà été faites. Tous les résultats de ces recherches seront utilisés pour l'exposition, la publication d'un livre et d'un CD rom sur Kliptown.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Schéma

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

di directeur

schéma directeur

1 - OBJECTIFS

Le gouvernement a pour priorité la viabilisation de la zone, principe de base sur lequel nous nous appuyons.

Nous avons déterminé cinq objectifs prioritaires à mettre en œuvre :

1 - Reloger tous les habitants de Kliptown,

2 - Faciliter les échanges :

À l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto,

À l'échelle de Kliptown

Et à l'échelle des zones de Kliptown

3 - Sauvegarder le Patrimoine de Kliptown,

4 - Gérer l'informel :

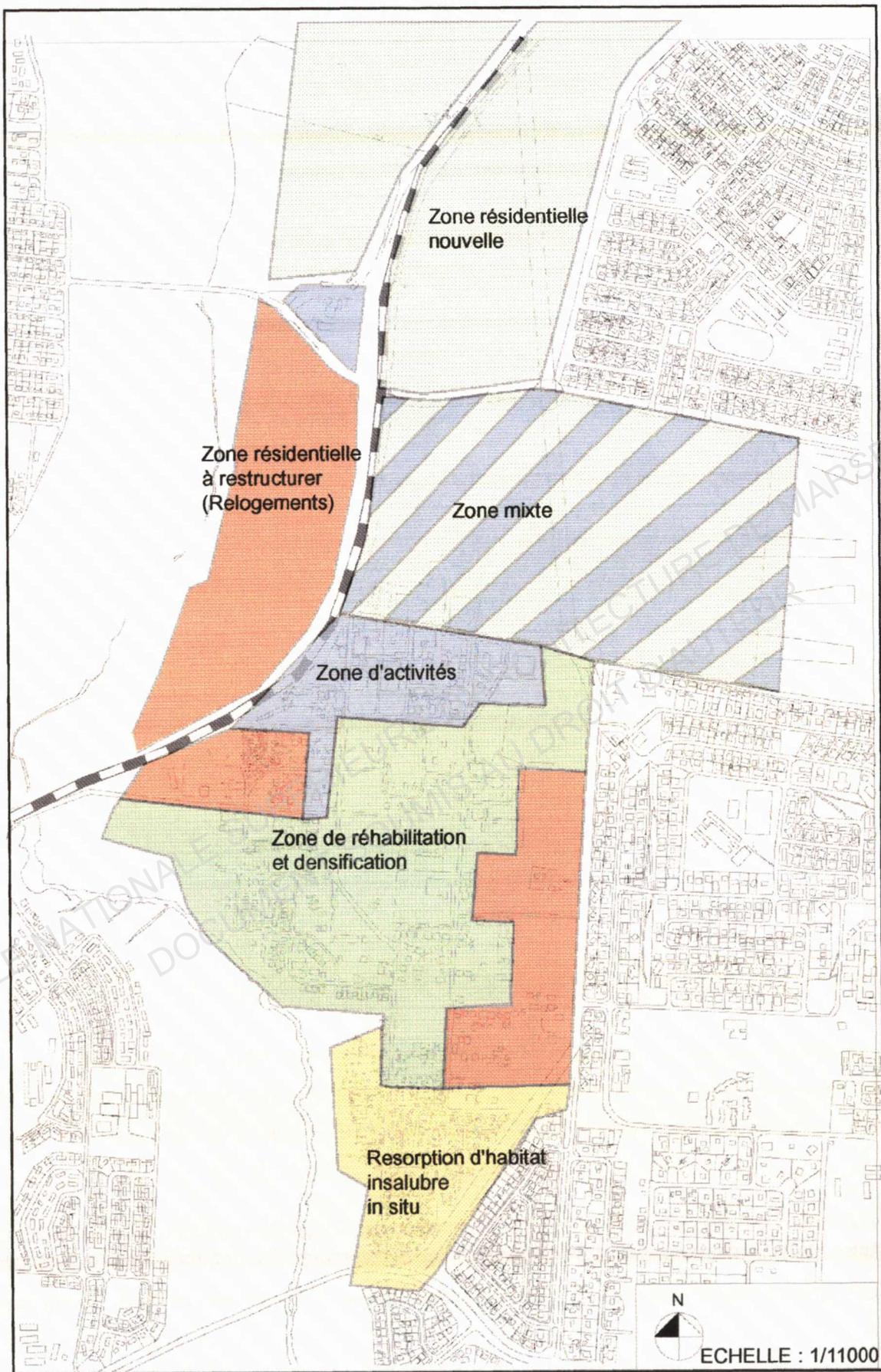
L'activité,

Le logement,

Les flux informels dangereux

5 - Gérer la question des équipements

6 - Prise en compte des pôles d'équipements communautaires existants.



Caracteristiques du tissu

2 - CARACTÉRISTIQUES DU TISSU

Le tissu de Kliptown est divisé en plusieurs zones de traitements différents. Les transformations seront étalées dans le temps.

Des zones résidentielles nouvelles :

Il s'agit d'une phase lourde de construction.

Ces zones seront construites en priorité car elles peuvent être aménagées sans déplacements de populations et qu'elles permettront de reloger les familles situées sur les zones inconstructibles.

De plus, le projet du maître d'ouvrage *Homes For South Africa* devrait débiter d'ici peu sur ces mêmes zones, il nous paraît donc indispensable de les prendre en compte. Les logements prévus seront du type trames assainies. Ces zones doivent être structurées autour d'axes les reliant au reste de la ville. Elles doivent comporter des espaces publics et une réserve foncière destinée à un équipement.

Une fois construites, ces zones ne doivent pas attirer de logement informel supplémentaire, et notamment sur de la zone inondable.

Des zones résidentielles nécessitant le relogement des habitants :

Ce sont des zones d'aménagement prioritaire nécessitant une intervention lourde. Il faut déplacer les habitants, sans doute vers les zones précédemment citées, avant d'intervenir sur le bâti.

Une fois construites, ces zones ne doivent pas attirer de logement informel supplémentaire, et notamment sur de la zone inondable.

Les zones d'activité :

La gare ferroviaire :

Développement des accès vers la zone d'articulation de *Freedom Charter Square*, vers les quartiers alentour (Pimville, Dlamini) et vers Race Course.

Développement de l'activité qui y est associée.

Activités au Sud d'Union Road :

Réserve de surface foncière pour l'extension de ces activités.

La zone mixte :

Il s'agit de *Freedom Charter Square* et de terrains situés à proximité du Golf. Ces deux parties fonctionneront d'un seul bloc.

Nous y développons une zone mixte habitat/activité, en haute densité, fonctionnant comme une articulation entre les nœuds de transport, gare ferroviaire et gare routière. La gare routière y prendra place.

Une zone résidentielle sur tissu existant

Il s'agit d'une zone à réhabiliter, densifier et rendre accessible.

Cette intervention, plus légère et plus étalée dans le temps recouvre plusieurs aspects :

La rénovation de vieilles maisons

La densification du tissu existant

La prise en compte des projets communautaires

Le percement de la nouvelle voie «prolongeant» Bridge Road.

Dans cette zone, on peut prévoir des réserves foncières pour du logement informel résiduel et de futurs équipements.

Une zone de résorption d'habitat insalubre in situ

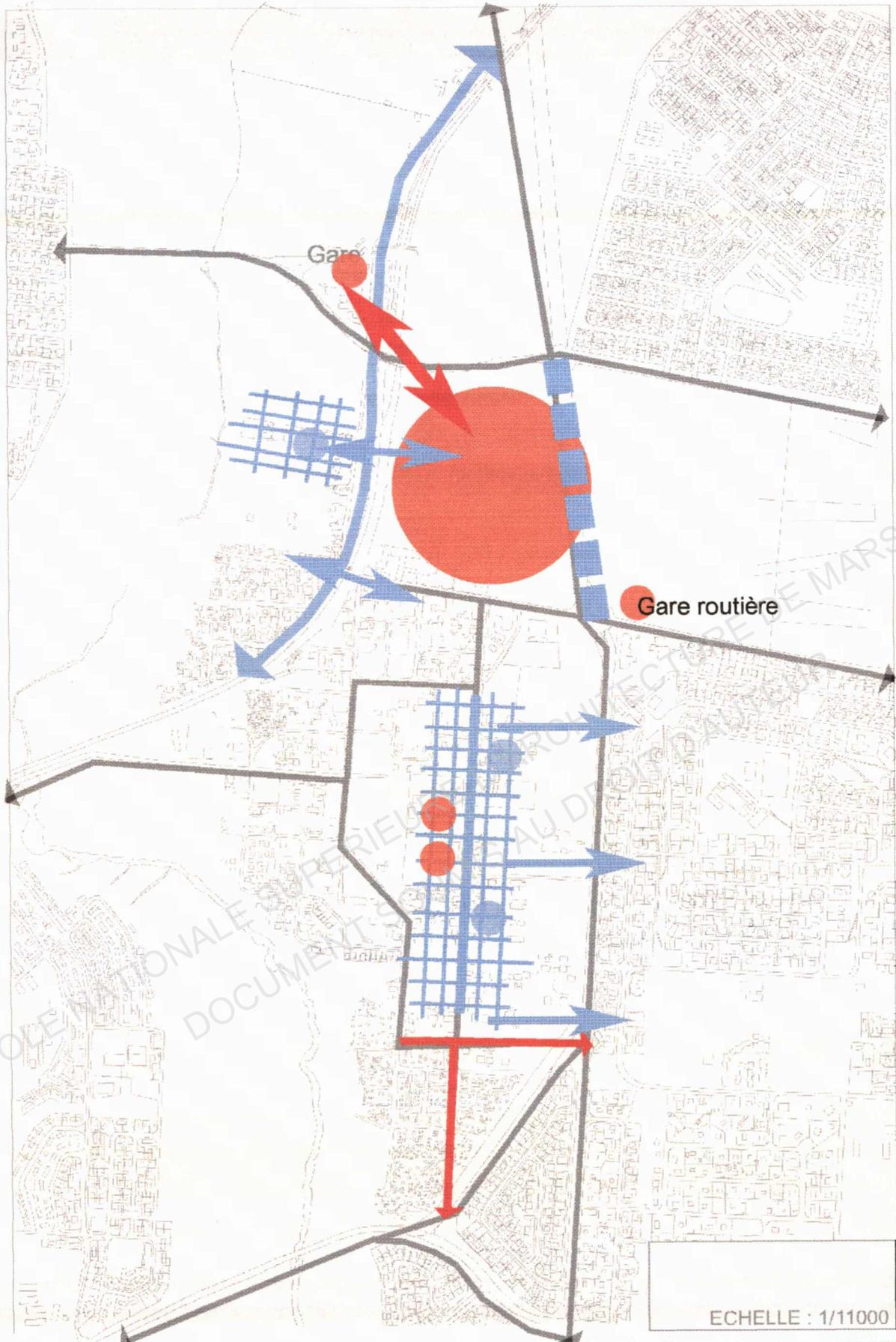
Il s'agit là encore d'une phase de projet étalée dans le temps et assez légère.

En s'appuyant sur le réseau viaire existant qui doit être rénové et transformé en fonction des normes actuelles, il s'agit de viabiliser îlot par îlot, au coup par coup, en fonction des budgets prévus et des situations particulières.

C'est aussi dans cette zone que l'on peut prévoir l'établissement de logement informel nouveau au cours du temps.

Les abords de la rivière

Il est nécessaire d'assainir les berges de la Klipspruit River et d'en bloquer l'accès au logement informel, sous peine de reproduire la situation actuelle.



Polarités et mises en relation

- Influences à l'échelle de Kiptown
- Influences à l'échelle de plusieurs quartiers

3 - DÉTAILS DES PRINCIPES DIRECTEURS

1 - RELOGEMENT :

Priorité de relogement des familles situées sur des zones dangereuses et inconstructibles:

- Zone inondable définie,
- Zone de remontées d'eau,
- Zone d'affaissement,
- Réserve foncière pour la K43 et pour les services.

Provision suffisante de logements pour :

- Reloger tous les habitants
- Permettre la croissance et le développement de Kliptown.

2 - FACILITER LES ÉCHANGES :

- *Freedom Charter Square* :

Cette zone centrale se présente comme un espace d'articulation entre les différents pôles. C'est un lieu fortement marqué par les échanges et les circulations qui doit exprimer la centralité. Espace emblématique et spécifique de Kliptown, il intègre différentes composantes :

- Un espace commercial formel,
- Le marché informel,
- Une zone résidentielle
- La gare routière, à l'est de la K43
- Un espace (monument, musée, place publique...) commémorant la signature de la *Freedom Charter*

Le rôle d'articulation entre le pôle commercial et les nœuds de transport

Cet espace ne fonctionne pas de façon autonome, mais se nourrit et n'existe que par les échanges qu'il crée. Cette zone d'articulation doit symboliser le passé et l'avenir de Kliptown. Elle exprime la diversité et la liberté qui contribuent à l'identité de Kliptown. Ce doit être un signal, à l'échelle de Soweto, car l'événement historique qui y est célébré est important pour tous les Sud-africains.

- Echanges inter-quartiers :

- Véhicules :

La partie Sud de la ville est mal irriguée, nous proposons deux nouveaux points d'accroche sur la K43 :

À l'extrémité sud de Kliptown, le prolongement formel de *Cunningham Scott Road* permettra d'ouvrir la ville dans sa longueur.

À l'est, une nouvelle voie transversale, reliant *Bridge Road* à la K43 permettra de relier Chiawelo à Eldorado Park.

- Flux Piétons :

Ces échanges sont nécessaires pour l'utilisation des équipements alentour accessibles à pieds, étant donné qu'aucun budget n'est prévu pour de nouveaux équipements dans un proche avenir.

Ces échanges reposent sur la perméabilisation de la K43 :

Sur le tronçon de *Freedom Charter Square* :

Il est capital de donner la priorité aux piétons lorsque la voie passe à travers cette zone, car ils en sont les premiers acteurs. La voie fonctionnera plus dans sa transversalité piétonnière, que dans son rôle d'artère de communication à l'échelle de Soweto. Il est donc nécessaire de briser la vitesse, ralentir le trafic.

Sur la partie Sud :

Les Flux piétons doivent être pris en compte, sans être prioritaires. Nous prévoyons donc l'ouverture de trois passages, entre Kliptown et Eldorado Park.

- Echanges inter zones, à l'intérieur de Kliptown :

- Ouverture de Race Course :

Irrigation de la zone,

Formalisation de la voie le long du rail et appui de son importance, tant au niveau des flux que de l'activité formelle et informelle qu'elle génère.

Franchissements piétons de la voie ferrée : un nouveau point de franchissement de la voie est prévu, au niveau de la bande d'équipements communautaires.

- Ouverture d'*Angola* et *Johnson's stop* :

Irrigation de la zone

Liens avec *Cunningham Scott Road*

3 - PATRIMOINE

Qu'est-ce qui fait Patrimoine dans une ville comme Kliptown ?

D'après notre étude, il s'exprime de plusieurs façons :

- L'élément principal est la forte **identité territoriale et communautaire** des Kiptowniens. La communauté qui s'est créée au fil du temps et des épreuves est sans doute l'élément le plus fragile et le plus important du Patrimoine de la ville. Pour le conserver, il faut considérer le tissu urbain et social présent, et le mettre en valeur dans le projet de restructuration. Il est primordial de préserver les liens communautaires.

À ce titre, nous avons défini deux pôles d'influence à l'échelle de Kliptown. Ce sont les deux centres communautaires et les équipements. Ces deux pôles seront des éléments de structuration de leurs zones respectives :

Race Course : Restructuration de la zone autour de sa bande d'équipements qui fonctionne en tant que pôle d'influence et nœud des liens communautaires.

L'axe de développement Sud : Structuration de la zone autour d'un axe de développement suivant Cuningham Scott Road et comprenant :

Le centre communautaire, ici encore pôle d'influence et nœud d'échanges communautaire,

Des projets communautaires : l'Africa Park, l'îlot de vieilles maisons rénovables, le terrain de sport,

Et les équipements municipaux (commissariat et cours de justice), qui ont une influence à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto.

Cet axe de développement pourra offrir une opportunité au développement du tourisme. En effet, actuellement, Kliptown fait déjà partie de nombreux itinéraires touristiques visitant Soweto et le schéma directeur de Johannesburg prévoit de développer cette activité autour de *Freedom Charter Square*. La communauté désire donc s'appuyer sur cette activité touristique autour du monument pour développer un «circuit» autour de son histoire et faire entrer les touristes dans Kliptown : l'axe de développement et l'exposition communautaire *Kliptown, Our Town* pourront y répondre, et peut-être créer de nouveaux emplois.

- D'autre part, le Patrimoine de Kliptown tient aussi à son **bâti ancien**. Les vieilles maisons sont symboliques de l'histoire de la ville, elles ont aussi des caractéristiques architecturales, mais la plupart de Kiptowniens sont plus attachés à

leur ville qu'à leur maison.

Il est donc important de conserver ces vieilles maisons, lorsque c'est possible et que les habitants le désirent. L'association d'habitants a d'ailleurs en projet de rénover un ou deux logements pour inciter la population à entreprendre des travaux.

Un programme de conservation et de rénovation des vieilles maisons doit être mis en place. C'est un nouvel outil qui nécessitera peut-être la mise en place d'un nouveau système de subventions. La gestion de ce programme pourrait être confiée à l'association *Kliptown, Our Town*, interlocuteur privilégié entre les autorités et la population. Il serait préférable de se concentrer sur la rénovation d'un îlot ayant un impact important, avant de développer le programme selon les moyens.

4 - GÉRER L'INFORMEL

La gestion de l'informel, sous toutes ses formes, est un élément incontournable dans un pays en voie de développement.

- L'activité informelle

Le commerce informel tient une place importante dans l'économie générale de Kliptown. Nous savons qu'il réapparaîtra nécessairement et il est préférable de le gérer plutôt que de le nier.

La gestion sera différente selon les lieux et les types d'activité :

Sur la zone d'activité centrale :

Une réserve sera prévue le long de la K43, du côté de la gare routière, pour les activités liées à l'automobile

Sur Charter Square, un emplacement suffisant sera prévu pour l'établissement du marché aux vêtements et du marché alimentaire, dont une partie sera formalisée (fourniture d'étals, de services et de rangements payants).

Dans les secteurs résidentiels, des espaces publics pouvant accueillir des étals seront prévus.

Race Course, le long de la voie ferrée : l'axe crée pour relier Freedom Charter Square, Race Course et la gare ferroviaire génère toute une série de commerces informels de proximité qui seront réinstallés.

- Le logement informel

Notre objectif est de reloger tous les Kliptowniens, y compris ceux qui n'ont pas

accès aux subventions gouvernementales, c'est-à-dire les étrangers, les familles ayant de trop bas revenus, et celle qui ont déjà bénéficié d'une subvention dans leur région d'origine... Il est donc nécessaire de laisser des espaces pour le logement informel, qui serviront aussi de soupape de régulation foncière.

Par contre sur les zones résidentielles et planifiées, il faut limiter l'arrivée de squatters, en bloquant physiquement les zones inconstructibles ou en y confortant de nouveaux usages.

- Le franchissement dangereux de la voie ferrée :

Très peu de personnes utilisent la passerelle pour franchir la voie ferrée, car la traversée est longue et fastidieuse et que la voie semble franchissable à pieds facilement.

Malgré la clôture, la population utilise quotidiennement ce mode de traversée. Il est donc important de gérer ce problème de façon réaliste : le plus dangereux est le temps de franchissement. Nous proposons donc de réduire ce temps de passage par la mise en place de facilités pour les piétons, qui éviteront d'enjamber les voies.

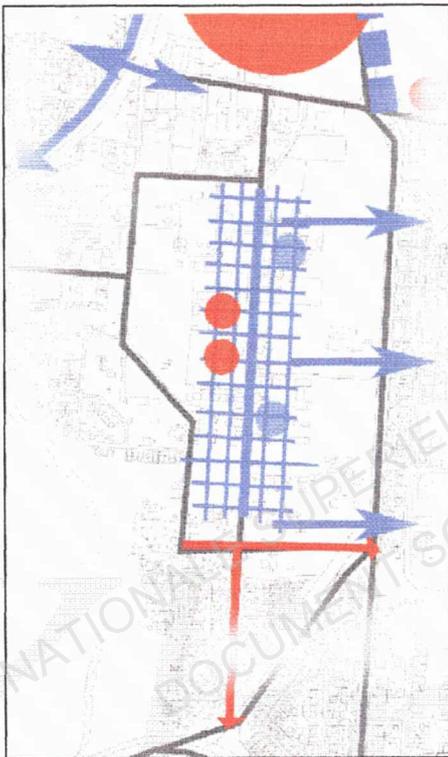
Conforter un passage dangereux n'est pas la solution idéale, mais il faut faire au mieux avec les moyens disponibles.

5 - LES ÉQUIPEMENTS

Pour la première phase de projet, nous prévoyons d'améliorer l'accessibilité aux équipements présents dans les quartiers proches de Kliptown.

Cependant, il est nécessaire de prévoir des réserves foncières pour des équipements à l'intérieur du site, en prévoyance du futur développement de la ville.

A la suite du mémoire,



Ce mémoire ne constitue pas la totalité de notre travail.

Il sera complété, lors de l'affichage, par la présentation d'une loupe sur la partie Sud de Klipfontein et son axe de développement le long de *Cuninghame Scott Road*, basée sur les principes développés dans le schéma directeur

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Conclusion

Kliptown, là où naît la ville

Cet espace a résisté à la rigidité d'un environnement politique et économique hostile.

Kliptown tire son identité, sa force, des pressions auxquelles il a su résister et y opposer la cohésion de sa communauté.

Le danger des directives urbanistiques du gouvernement actuel, est la dissolution d'une communauté exceptionnelle à plus d'un titre. La conscience de tels enjeux nous fait comprendre la nécessité absolue d'une cohabitation, entre le vécu, les obligations d'hygiène et de confort, la structuration urbaine souhaitée par la population et les inflexions politiques imposées par le gouvernement visant le développement d'une ville «idéale» brassant les origines raciales et sociales.

Basé sur une analyse précise des potentialités du site, nous proposons une nouvelle approche de tels environnements.

Axée sur la conservation et le développement, notre démarche s'appuie sur l'existant urbain, support du tissu social qui s'est développé en opposition aux contraintes politiques. Ces liens communautaires, cette identité territoriale sont fragiles. Ce patrimoine constitue le tronc de notre schéma directeur.

De nouvelles démarches de projet visant la conservation et la restructuration souhaitées par les communautés doivent être soutenues dans ce pays où, aujourd'hui, la politique est plutôt de détruire et de reconstruire.

L'étalement urbain doit être maîtrisé, sous peine d'obtenir des mégapoles tentaculaires aux ghettos de plus en plus nombreux.

Compactons et concentrons la ville.

Restructurons la ville sans l'étaler.

Confortons l'existant en privilégiant l'accessibilité indispensable aux citoyens pour accéder à toutes les opportunités urbaines.

Les enjeux de Kliptown représentent ceux de la ville sud-africaine de demain dans sa diversité et sa complexité. C'est aujourd'hui qu'il faut agir !

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Amm

Annexes

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE TUPA DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



RENCONTRE AVEC DES ENFANTS DE KLIPTOWN

Le *Kliptown, Our Town Trust* nous a demandé de travailler avec un groupe d'enfants pour leur expliquer les raisons de notre présence, le rôle des architectes et leur travail au sein des villes. Les enfants ont été nos porte parôles auprès de leur famille.

Nous voilà donc sur le terrain, «armés de pieds en cap» (carton, ficelle, papier, crayons de couleur, terre glaise, végétaux, colle, papiers colorés, du fil de fer...). Première surprise, le local mis à notre disposition par le *Kliptown Our Town Trust* est une grande pièce vide moquettée, sans point d'eau. une quarantaine d'enfants de 6 à 15 ans s'y trouve déjà assis par terre, très sage, l'air ravi. Après sourires et présentations, on nous assure que tout le monde comprend l'anglais. Nous amenons les enfants à se diviser en deux groupes selon les tranches d'âge. Bien!

La proposition de travail était la suivante : «je suis petit, léger, et j'y suis bien»
Imaginez un être particulier qui a besoin d'un abri, d'un repère pour vivre et se protéger.
Représentez ou fabriquez son abri de la manière qu'il vous convient.

Les documents montrés vont du projet de véhicule de Krystof Wodiczoko à la tente pour exploration polaire, en passant par un projet d'habitat lunaire et les nids d'oiseaux tisserands ou bâtisseurs.

Deuxième surprise, nous nous apercevons qu'un quart des enfants, parmi les plus attentifs, n'a pas compris un mot : ils sont zoulous et ne comprennent pas bien l'anglais. le «traducteur» qui se propose doit avoir 12 ans.

La bonne humeur reste pourtant présente, avec une extrême bonne volonté.

Ce thème a été traité en parallèle dans un «itinéraire de découverte architecturale» au collège Grande Bastide, à Marseille, avec des enfants de cinquième (âgés de douze ans environs).



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Durant la première demie heure, la pièce paraît se remplir de points d'interrogations, les enfants nous tirent par la manche. Est-ce qu'on est sûrs que toutes ces images représentent des maisons ? est-il vraiment possible de toucher au matériel empilé un peu partout ? Puis, au gré des diverses traductions, tout le monde se met au travail dans une atmosphère de ruche.

En fin de compte, les productions ont été très diverses, les plus petits produisant des «nids» plein de douceur, avec des papiers colorés, des feuilles et des plumes. Les plus grands attaquant leurs chantiers avec scies, clous, marteaux, bouts de bois et ...chef d'équipe...Un village zoulou en terre avec bovins et mamie pilant quelque chose a vu le jour...Cependant, la «maison idéale» de la majorité, nous l'avions déjà vue quelque part : 2 murs, un toit à pentes, 2 fenêtres, 1 porte et un lustre qui pend au plafond... Exactement la même que répètent inlassablement nos petits citoyens hyper protégés dans l'autre hémisphère.

Cette expérience a été très enrichissante. Le contact avec les enfants était étonnant de simplicité et leur envie d'apprendre et de réaliser évidente. Ayant déjà travaillé avec des enfants français sur le thème de l'architecture et de l'architecte, cette activité m'a vraiment donné l'occasion de m'exprimer et de communiquer ce qui m'est cher.

Ce premier travail devait être suivi d'un exercice sur la Ville que nous n'avons réalisé, faute de temps au moment où les enfants étaient libres : «une ville, c'est fait pour les habitants, sur un territoire particulier»

Ce travail avec les enfants a été un très bon moyen de nous faire connaître par la population et nous a permis d'être mieux connus et acceptés.

L'Afrique du Sud aujourd'hui

Population : en 2000, la population d'Afrique du Sud était estimée à 43,3 millions de personnes dont 25 % de Blancs et 75 % de Non Blancs. Le nombre d'urbain représentait 52 % de la population. Avec un taux de croissance annuel de 2,4 % entre 1970 et 1995, la population sud-africaine a quasiment doublé en 25 ans, son rythme d'accroissement ralentissant actuellement.

Les Blancs avaient 72 % des hauts revenus tandis que les Sud-africains noirs constituent 84 % des bas revenus, leurs salaires restant sept fois inférieurs à ceux des Blancs. Les revenus des Sud-africains sont très disparates : 48 % des ménages ont un revenu mensuel inférieur au seuil de pauvreté fixé à 800 rands¹ et seulement 17 % des ménages ont un revenu mensuel supérieur à 3500 rands.

Dans leur immense majorité, les Noirs constituent, à l'intérieur du pays, un «tiers-monde» massivement sous-développé et jeune (46 % sont âgés de moins de 19 ans)

Langues : dans le cadre de la Constitution, l'Afrique du Sud dispose désormais de onze langues officielles dont les principales sont le *zoulou* (22 % de la population), le *xhosa* (18 %), l'*afrikaans* (15 %), le *sepedi* ou *northern sotho* (9,2 %) et l'anglais (9 %). Celle-ci s'impose comme langue commerciale courante et de plus en plus comme langue de la vie politique. A Johannesburg, la majorité de la population parle anglais en plus de sa langue maternelle.

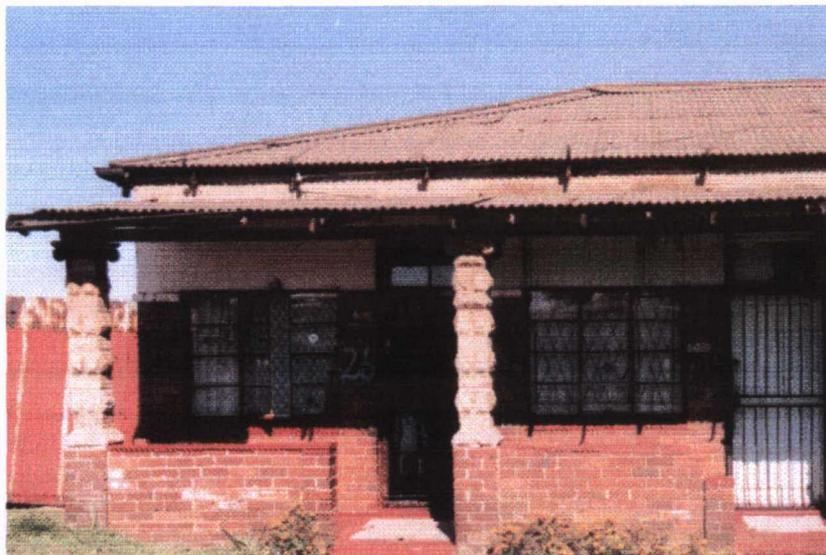
Religions : le Christianisme représente 78 % de la population (68 % de Protestants pour 10 % de Catholiques), l'Hindouisme représente 2 % de la population, l'Islam 1,5 % et le Judaïsme, en déclin numérique, seulement 0,5 %. Enfin, les religions traditionnelles, qui incorporent souvent des éléments du Christianisme, concernent encore 17 % de la population, essentiellement rurale.

¹ Claire Benit rappelle à la page 232 que «le seuil de pauvreté, évalué tous les ans par une commission spéciale, était fixé à 1300 rands par mois à Johannesburg en 1997, pour un ménage de 6 personnes» (source «*South Africa Survey*», 1997 - 1998).



Legende

-  Maisons figurant dans l'étude
-  Maison sélectionnée pour la rénovation



ETUDE DU BÂTI ANCIEN

Les maisons anciennes disséminées un peu partout sont représentatives de l'histoire de Kliptown. La plupart ont été construites dans les années 1930 à 1940, mais certaines sont âgées de plus de cent ans.

Malheureusement dans un contexte d'habitations très dégradées, sans possibilité d'entretien par manque de moyens, sans système d'évacuation et de drainage des eaux de pluie et des eaux usées, les maisons vieillissent très vite et leur pérennité est mise en cause. De plus les habitants n'ont pas entretenu ces maisons qui ne leur appartiennent pas réellement puisqu'ils sont locataires pour la plupart.

Il est donc aujourd'hui nécessaire d'établir un **diagnostic précis du bâti pour identifier les maisons qui seront susceptibles d'être conservées et qui porteront en elle l'histoire de la ville.**

Les pathologies les plus fréquemment observées sont :

- La dégradation des bas de murs extérieurs par ruissellement des eaux de pluie et remontées d'eau internes.
- Infiltrations d'eau par le haut des murs dus à une mauvaise étanchéité de la toiture

Constitution des maisons anciennes :

Toutes ces habitations sont construites en terre cuite, la toiture est faite de tôle ondulée et l'on remarque des éléments travaillés comme les colonnes des porches.

Dans un premier temps, nous avons repéré dans le centre ancien de Kliptown un bloc de maisons anciennes (datant des années quarante en moyenne). L'état général de ces maisons était supérieur à celles alentours, et elles représentaient un bon aperçu du patrimoine de la ville. Nous avons ensuite procédé à une évaluation technique de ces maisons. L'intérêt de cette étude était d'identifier des maisons en bon état, pouvant

facilement être rénovées par les habitants et à peu de frais. L'objectif de cette «opération témoin» sur un d'îlot est d'amorcer le re-développement de Kliptown en poussant les habitants à rénover eux-mêmes selon le même système et de prouver que certaines maisons peuvent être conservées.

Quelques familles ont déjà procédé à l'amélioration de leur logement, mais elles sont rares car la question foncière reste incertaine.

La Communauté veut remettre en état le maximum de maisons en regroupant les moyens et les savoir-faire. Nous avons donc visité un certain nombre de maisons et rencontré les familles qui y vivent. Chacune nous a ouvert ses portes, nous faisant visiter son logement et répondant à nos questions sans appréhension. Nous étions aussi curieux de leur vie qu'eux de la nôtre.

Nous avons rencontré tous les types de logements, des plus sales et délabrés aux plus propres et soignés, relativement au contexte de bidonville.

Nous avons ensuite proposé différents projets de rénovation qui ont été discutés par la Communauté.

INTERVIEWS : Parcours de familles à Kliptown

Structure de l'entretien :

- 1- Nom et composition de la famille,
- 2- Date d'arrivée à Kliptown et situation dans le logement précédent,
- 3- Composition du logement,
Quelles améliorations la famille a-t-elle apporté à son logement ?
Quels sont les principaux dysfonctionnements et problèmes rencontrés dans leur habitation,
- 4- Espoirs, attentes
Quels sont leurs espoirs pour un avenir proche,
Quels sont leurs souhaits, nouvelle maison ou réhabilitation
Quel niveau d'équipement
Surface de la parcelle

1 - FAMILLE TJOUBERT :

- 1- Nous avons rencontré Richard, femme de 60 ans environ
La famille se compose de 7 personnes : Richard, la grand-mère et ses 6 petits-enfants.
Son mari est mort depuis de nombreuses années, et ses 2 filles vivent et travaillent loin.
- 2- Richard et son mari sont arrivés à Kliptown le 9 août 1965 et n'ont pas changé de maison depuis.
Avant d'arriver à Kliptown ils vivaient à Kimberley, mais son mari était originaire de Kliptown et ils y sont retournés dès qu'ils en ont eu l'occasion.
- 3- La maison se compose de 4 pièces, mais à l'origine il n'y en avait seulement 2. Richard et son mari ont agrandi la maison lorsque leurs filles ont grandi, pour qu'elles aient plus d'intimité. L'agrandissement a été réalisé en 1976.
La famille a également réparé le toit à de nombreuses reprises.
Les principaux problèmes de la maison sont les infiltrations d'eau et pieds et en tête

des murs et les fuites du toit.

- 4- Richard souhaite rester à Kliptown mais habiter une nouvelle maison. Le plus important, pour elle, ce sont les services : l'eau et l'électricité. Ensuite viennent le téléphone et la surface du jardin. Richard a pavé sa cour et y a planté un pêcher et des plantes aromatiques sans avoir un réel potager.

2 - FAMILLE ASAAC MOGAN :

- 1- Nous avons rencontré Ibrahim, homme d'environ 55 ou 60 ans. Ibrahim est responsable de la «Crisis Management...», c'est-à-dire qu'il lutte contre la corruption dans son quartier. La famille se compose de 3 personnes : Ibrahim, sa femme et leur petit-fils de 8 ans. Ses enfants travaillent à Sandton et Ibrahim s'occupe entièrement de son petit-fils, qui n'appelle plus ses parents que par leur prénom.
- 2- Ibrahim est né à Kliptown, puis il a vécu à Eldorado Park extension 7. De retour en 1947 à Kliptown, il a d'abord habité la maison d'amis puis il a loué cette maison à la ville et y vit depuis 18 ans (1984).
- 3- La maison se compose de 2 pièces, et possède l'eau courante et l'électricité. Dans la cour intérieure, un «shack» abrite une femme et ses enfants. Les toilettes sont à l'extérieur. La maison a une centaine d'années, sa cour de devant est pavée et sert de jardin d'agrément. Ibrahim a installé l'électricité et le téléphone. Il a aussi repeint l'intérieur de son logement. Le principal problème de la maison vient du toit qui n'est plus étanche.
- 4- Ibrahim souhaite rester à Kliptown et refuse de changer de quartier. Il désire habiter une nouvelle maison ayant l'eau, l'électricité, et des toilettes. Il parle aussi d'avoir un jardin plus grand sans pour autant vouloir cultiver un potager.

3 - FAMILLE DAVIDS :

- 1- Nous avons rencontré Hendrik, homme d'environ 45 ans.
Hendrik vit seul dans sa maison, mais il a 3 enfants qui vivent avec leur mère et viennent lui rendre visite pendant les vacances scolaires.
- 2- Hendrik est arrivé à Kliptown en 1968. Il a d'abord habité la maison d'en face puis il a déménagé dans celle-ci, il y a 10 ans. Avant de venir vivre à Kliptown il habitait Pimville avec ses parents. Il est venu à Kliptown car il aimait cette ville.
- 3- La maison se compose de 2 pièces et est alimentée en eau. Elle est un peu grande pour lui, mais lui permet de recevoir ses enfants.
Hendrik a repeint l'intérieur de son logement et réparé le toit à plusieurs reprises.
Le principal problème de la maison vient du toit et du manque d'équipement (électricité, téléphone)
- 4- Hendrik ne travaille pas et n'a pas d'argent. Il n'a pas d'autre souhait que de conserver cette maison.

4 - FAMILLE RENS :

- 1- Nous avons rencontré Johnny, homme d'une quarantaine d'années.
Johnny vit à Kliptown avec son épouse et leur enfant. Il est originaire de Kimberley et sa première épouse et leurs enfants vivent dans l'état du Cap.
- 2- Johnny et son épouse sont arrivés à Kliptown en 1970. Auparavant, il louait un appartement dans le centre de Johannesburg, mais les loyers devenaient trop chers et Johnny a préféré déménager pour Kliptown.
- 3- La maison se compose de 2 pièces construites dans une arrière-cour de maison formelle. Elle n'est raccordée à aucun réseau (eau, électricité, téléphone, toilettes). Johnny a installé une véranda, des fenêtres, il a fait beaucoup de travaux depuis son arrivée. Il passe son temps à réparer de-ci de-là et repeindre.

- 4- La famille Rens souhaite rester à Kliptown et habiter une nouvelle maison ayant au moins 3 pièces, les toilettes et les services de base. La taille de la parcelle n'a pas grande importance et Johny serait d'accord pour vivre dans un immeuble car il est conscient du manque de place à Kliptown

5 - FAMILLE PHILIPS :

- 1- Nous avons rencontré Abraham, homme âgé d'environ 35 ou 40 ans. Il vit avec sa petite amie, les 3 fils de celle-ci, une belle fille et son bébé. La maison appartient à son amie qui la tient elle même de sa mère.
- 2- Abraham est né à Kliptown dans la rue où il habite. Il y a 5 ans, il est revenu vivre à Kliptown lorsqu'il s'est séparé de sa femme qui vit avec ses 3 enfants à Eldorado Park.
- 3- La maison se composait de 2 pièces à l'origine, mais Abraham en a ajouté une. Il a aussi réparé le toit qui a des problèmes d'étanchéité. Abraham a le téléphone et l'électricité (qu'il ne paie pas).
- 4- Abraham travaille au «Lion Dale» et souhaite rester à Kliptown car le réseau de transport en commun est de bonne qualité. Il faudrait à cette famille 2 maisons pour pouvoir séparer les 2 générations qui s'y côtoient. Pour Abraham, le confort importe peu : il lui est égal d'avoir l'eau dans la maison.

6 - FAMILLE MAZEKZBE :

- 1- Nous avons rencontré Jim, homme d'environ 50 à 55 ans. Jim vit avec sa femme et 3 de ses enfants dans son logement (stand 288). En fait Jim et son épouse ont 3 autres enfants, qui ont chacun une famille et qui ne viennent que pour les vacances et lorsqu'ils ont besoin d'aide. Jim ne travaille pas.
- 2- Jim et sa famille sont arrivés à Kliptown en 1975, avant il habitait à Orlando dans un logement informel d'arrière-cour.

- 3- La maison se compose de 3 pièces : cuisine, salon et chambre. Elle a l'eau et le téléphone, un petit jardin et pas de construction d'arrière-cour. Jim a souvent réparé le toit et repeint sa maison. Les principaux problèmes de la maison sont l'étanchéité du toit et l'état des murs de briques.
- 4- Jim et sa famille désirent une plus grande maison pour pouvoir recevoir ses enfants.

7 - FAMILLE BOLO :

- 1- Entretien avec Mannitje Bolo. Bolo vit avec sa compagne et son fils, ils sont ensemble depuis 6 ans. Très actif dans la vie de Kliptown, Bolo fait partie de l'association «Kliptown Our Town Trust».
- 2- Bolo est né dans un autre quartier de Kliptown puis il a déménagé avec ses parents dans cette maison lorsqu'il avait 4 ans. Sa mère la lui a léguée ainsi qu'une autre maison de 4 pièces dont il loue 2 pièces.
Sa première femme vit avec son premier enfant à Eldorado Park extension 3.
- 3- La maison se compose de 3 pièces, une véranda où il compte monter un fast-food et petit commerce, et une ancienne boucherie attenante qu'il reconvertit en théâtre et salle de projection depuis que le cinéma «San Souci» a fermé. La famille possède l'eau, l'électricité, le téléphone mais pas de toilettes.
La maison n'avait que 2 pièces à l'origine et la véranda fait partie des travaux récents. Les peintures ont également été refaites, le toit réparé à de nombreuses reprises. Bolo a aussi installé l'eau
- 4- La famille souhaite conserver sa maison et la rénover grâce à une subvention. Bolo veut transformer la seconde maison qu'il possède en école pour adultes analphabètes car le gouvernement a un projet de ce type à Kliptown.

Mémoire de maîtrise
Partie de Cédric GEERAERT, P 46 à 51

POLITIQUES DU LOGEMENT DE LA REPUBLIQUE SUD-AFRICAINE

LE GOUVERNEMENT MANDELA, 1994 -1996

L'année 1994 a marqué le début de la nouvelle politique urbaine sud-africaine, résultat des réflexions menées à tous les niveaux durant les années précédentes.

Le «*National Housing forum*», instance de discussion réunissant les divers acteurs urbains sud-africains a fixé des objectifs clairs, développés ensuite par le «Programme de Reconstruction et de Développement». Parmi ces objectifs, il y avait celui de transformer les autorités. En effet, l'Apartheid avait divisé l'Afrique du Sud en partageant l'espace, le nouveau régime démocratique se devait de reprendre entièrement le découpage territorial. Trois niveaux de gouvernement ont été définis : national, provincial et local. Ces changements sont très importants pour la construction du logement du grand nombre, car il faut savoir où construire et définir la ville multiraciale de demain.

Cependant, au lendemain de la chute de l'Apartheid, la situation était très complexe. Il ne s'agit pas pour les nouvelles autorités d'agir sur des villes directement héritées de l'Apartheid, mais sur des situations rendues plus inextricables encore par des réformes inachevées, boycottées, ou partiellement appliquées ; chaque ville ayant ses propres caractéristiques. Pendant l'Apartheid, il n'existait aucune politique cohérente nationale du logement, on ne comptait pas moins de 14 ministères du logement. La mise à plat des questions de gestion, de contrôle de la ville, et de structures des autorités locales, doit se faire dans un contexte de violence et de conflits entre groupes d'intérêts divers, sur des espaces qui sont finalement, du fait des va et vient politique et de l'efficacité des luttes, restés sans contrôle légal pendant fort longtemps.

Il s'agissait de mettre en place des mécanismes qui favoriseront l'accès au logement des plus défavorisés, tout en créant des emplois et en garantissant les investissements du secteur privé. Pour répondre à ces enjeux, le gouvernement a développé depuis 1994 une politique du logement ambitieuse, fondée sur des schémas de financement et de garantie inédits. La mise en place de ces réformes, au cours de ces dernières années, a dû affronter

un contexte politique et administratif complexe ainsi que la grande prudence des bailleurs de fonds privés, ce qui n'a pas permis le réel démarrage du secteur du logement social au cours des années 1994 à 1996.

La capacité des secteurs de la construction et financier à répondre aux besoins n'est donc pas le seul obstacle à surmonter.

Les villes d'Apartheid n'étant plus gouvernables ni contrôlables, l'urgence pour les nouvelles autorités n'était pas tant de changer la ville que de la rendre gouvernable dans un contexte nouveau, c'est-à-dire démocratique. Il ne s'agit donc pas dans un premier temps de restructurer l'espace mais de le remettre en état de fonctionner en tenant compte de la présence sur le terrain des acteurs sociaux et des futurs conflits de pouvoirs citoyens : «civics», partis politiques, autorités locales, gangs, associations d'habitants, églises...

Implication du gouvernement :

Le gouvernement sud-africain est responsable, il doit assurer des possibilités de logements accessibles à tous. Pour cela il doit créer une politique du logement adaptée et un support législatif.

Le gouvernement Mandela a pris une orientation libérale pour sa politique économique. L'ANC a troqué sa théorie marxiste pour celle du libre marché. Dès son élection en 1994, Nelson Mandela s'est efforcé de rassurer les capitalistes blancs sud-africains, misant sur leurs investissements pour relancer l'économie du pays. C'est en récoltant les fruits de cette croissance que l'état espérait jouer à moyen terme son rôle en matière de rattrapage social : création de logements, d'équipements...

LE «PROGRAMME DE RECONSTRUCTION ET DE DÉVELOPPEMENT» :

En 1994, l'Etat lance son vaste «Programme de Reconstruction et de Développement», le RDP : «*Reconstruction and Development Program*».

Ce programme devait affirmer la volonté du gouvernement de mener à bien le grand chantier de reconstruction du pays malgré les contraintes d'un budget rigoureux, tout en pratiquant une réforme en profondeur des institutions sud-africaines et en mettant en place un mécanisme d'accueil et de coordination de l'aide étrangère.

Le RDP se concentrait principalement sur des réformes de logements, d'éducation, de sécurité...

Le gouvernement jette ainsi les bases du processus de réduction des inégalités issues de 40 années d'Apartheid.

Le Programme de Reconstruction et de Développement a été produit comme un manifeste visionnaire pour propulser l'ANC au pouvoir aux élections de 1999.

Ainsi, en tant que telle cette politique tend à couvrir toutes les choses et toutes les personnes sans montrer explicitement comment le gouvernement poursuivra ces idéaux. On peut noter que le Livre Blanc, première formulation du RDP, était un document issu du gouvernement d'unité nationale (ou GNU : «*gouvernement of national unity*»), dans lequel l'ANC ne gouvernait pas de façon absolue. Le Livre Blanc formalisait les cadres par lesquels le gouvernement d'après les élections de 1999 formulerait la politique et organiserait le gouvernement.

Malgré d'importants efforts budgétaires et de promotion consentis par les autorités nationales, la mise en place du RDP a rencontré un certain nombre de difficultés et a abouti en mars 1996 à la disparition du ministère du même nom.

Il y a plusieurs raisons à cet échec :

Les critiques les plus souvent émises mettaient en avant la trop grande rigidité de cette administration, parfois même son arrogance et son manque de clarté en matière de communication.

En ce qui concerne le lancement des projets, malgré des efforts budgétaires importants, les problèmes rencontrés dans le lancement et la gestion des projets n'ont pas permis la consommation des crédits accordés lors du vote des budgets de 1994 -1995 et 1995 -1996.

Alors que les besoins restaient considérables, cette situation a donné une image particulièrement négative dans l'opinion publique et n'a pas encouragé par ailleurs le secteur privé à investir dans des secteurs où l'aide publique demeure essentielle.

D'abord pièce centrale de la transformation sud-africaine, le RDP a été victime de ses ambiguïtés et de ses insuffisances.

NOUVELLE STRATÉGIE DU GOUVERNEMENT :

Le gouvernement a décidé de confier aux ministres techniques la responsabilité de mettre en place sa politique de rattrapage social et de développement économique, en recherchant pour cela, la plus grande coopération possible du secteur privé.

Ce challenge sur lequel le RDP a échoué, les ministères techniques tentent de le réaliser : réaliser le grand programme d'infrastructures par la création de partenariats entre les

secteurs publics et privés.

En ce qui concerne le logement, à la fin 1996, le ministère du logement s'est très clairement positionné pour la construction et la gestion de nombreux programmes de logements sociaux en partenariat avec le secteur privé.

Mise en place d'une politique du logement basée sur des mécanismes de sécurité et de garantie innovants :

• **Premier élément, un support législatif :**

«*L'Housing Act*», approuvé en 1997 et appliqué en avril 1998, annule les quarante et une parties de la législation basée sur la ségrégation raciale. Cet acte prescrit les principes fondamentaux du «*Housing Development*».

Ses aspects les plus importants sont notamment : l'effacement de la dette du «*National Housing Board*» (9,7 millions de rands), l'établissement d'un code national de l'habitat, la contrainte du ministère du logement à déterminer une politique de logement nationale sur l'habitat qui inclut des normes et des standards...

L'objectif du «*Housing Development*» est de rétablir les citoyens non-blancs dans leurs droits : droit de propriété, droit à des conditions de vie décentes c'est-à-dire aux logements et services urbains, droit de vote, droit de participation aux décisions d'aménagement.

La priorité est la construction de logements neufs en masse - **350 000 logements par an idéalement**- et de qualité pour l'ensemble des citoyens, ce qui permettrait la disparition progressive des bidonvilles et l'accès pour tous à la propriété urbaine.

Tout ménage sud-africain à faibles revenus peut désormais accéder à un financement pour la construction de son logement :

- Soit sous la forme d'une subvention du gouvernement,
- Soit sous celle d'un prêt bancaire dans le cadre d'un accord entre le gouvernement et les banques qui se sont engagées à prêter aux plus démunis.

Ces financements doivent aider à acheter une maison ou un terrain pour construire dans le cadre d'un projet public ou privé de logement social.

- **Procédures et Organismes mis en place par le gouvernement :**

- 1 - **Mise en place d'un système national de subventions, le «*National Subsidy scheme*»**

En 1994, a été mis en place un système d'aide à la personne pour les plus défavorisés, modulée en fonction des revenus :

Revenus mensuels	Subvention
< à 800 rands	15 000 rands
De 800 à 1 500 rands	12 500 rands
De 1 500 à 2 500 rands	9 500 rands
De 2 500 à 3 500 rands	5 000 rands

Le bénéficiaire de l'aide doit être salarié, sud-africain et n'avoir jamais été auparavant propriétaire d'un logement. Les revenus supérieurs à 3 500 Rands ne peuvent bénéficier de l'Allocation.

À L'ORIGINE, le coût total de la maison à construire ne pouvait dépasser 65 000 Rands et devait s'intégrer dans un projet de lotissement, plusieurs centaines de logements.

- 2 - **Le «*Mortgage Indemnity Scheme*», ou MIS, met en place un système de garantie contre les emprunteurs défaillants.**

Ce dispositif, opérationnel depuis juin 1995, consiste en la création d'un fonds "Mortgage Indemnity Fund" (MIF) destiné à dédommager les institutions financières en cas de sinistres liés à des perturbations de l'ordre public.

Le mécanisme implique que le prêteur supporte le risque commercial tandis que le fonds couvre le **risque politique**, mais seulement dans des zones particulières où l'ordre a été rétabli (456 zones en août 1996). L'Etat prend ce risque sur une période trois ans.

Ce système permet la mise à disposition par le secteur privé de petits prêts commerciaux (à partir de 10 000 Rands, sur 20 ans) liés à un plan d'épargne préalable de 9 mois pour ceux qui ne pourront disposer d'un dépôt équivalent à 5 % de l'emprunt.

Les bénéficiaires d'une allocation au titre du National Subsidy Scheme voient ce délai ramené à 3 mois.

3 - Conclusion d'un accord de garantie sur les constructions, " Builders Warranty Scheme "

Cet accord négocié entre le Gouvernement, l'association des établissements financiers prêteurs (" association of mortgage lenders ", AML) et la fédération du bâtiment (BIFSA) permet d'éviter que les logements sociaux **ne souffrent d'une construction de trop piètre niveau**. Pour les prêteurs, garantir la qualité de la construction permet de ne pas se trouver dans des situations où le mécontentement des occupants conduit à des campagnes de boycott.

Ainsi, le "National Home Builders Registration Council" (NHBRC) a été constitué en juin 1995 pour gérer cette procédure. Les entreprises de construction doivent être inscrites à ce conseil pour bénéficier des projets financés sur subventions politiques et doivent en contrepartie verser à un fonds de garantie 3 % du montant du prix des maisons. En octobre 1996, 2263 entreprises étaient enregistrées.

Les conditions de l'accord prévoyaient qu'en un an (juin 1996), 50 000 prêts seraient contractés dans les zones couvertes par le MIF par des bénéficiaires de subventions.

4 - Lancement en 1995 de la campagne nationale de sensibilisation "Masakhane" (construisons ensemble)

Cette initiative vise à **réhabiliter l'image des pouvoirs publics** dans les zones défavorisées, rétablir le paiement des services et des loyers et lutter contre les violences criminelles et politiques.

Les budgets 1995/96 et 1996/97 ont alloué 30 milliards de Rands à cette campagne.

Dans ce contexte, SERVCON, une structure mixte entre les pouvoirs publics et le secteur financier a été créée pour trouver une solution vis à vis des occupants défaillants : reprise des paiements sur une base supportable, emménagement dans une habitation plus modeste, ou expulsion.

L'idée sous-tendant cette campagne est de **rétablir des mécanismes économiques**

rationnels afin de permettre aux autorités publiques nationales et locales d'assurer un niveau satisfaisant de services.

5- Création d'une Banque Nationale du Logement (National Housing Finance Corporation)

Cette institution financière, créée en avril 1996, a le statut de «Public Company» détenu par l'Etat sud-africain. Au départ, l'Etat a apporté au capital 390 millions de Rands et a émis 100 millions d'obligations convertibles détenues par 24 institutions financières privées (principalement des compagnies d'assurance vie). L'Etat a par ailleurs prévu de verser à la N.H.F.C. 220 millions de Rands de subventions par année jusqu'en 2001.

La N.H.F.C. ne bénéficie pas de la garantie de l'Etat et les conditions dans lesquelles elle pourra mobiliser des fonds sur le marché dépendront uniquement de l'évolution de sa capitalisation et de la structure de son portefeuille de prêts.

Cette banque du logement agira comme institution de collectes et mettra à disposition ses produits d'organismes de financement de détail, en particulier les banques de communautés, ce qui pourrait leur permettre de doubler leur capacité d'intervention dans le secteur du logement social (estimée à 30 millions de Rands par mois), d'organismes chargés de construire et gérer des logements destinés à la location ou à la vente à terme.

La banque du logement a notamment reçu pour mandat de mobiliser au cours des cinq prochaines années, 10 milliards de Rands, dont la moitié auprès du secteur bancaire. Mais elle n'a pas pu atteindre les objectifs qu'elle s'était fixés.

Traduction de documents d'information
fournis par le "Kliptown, Our Town Trust"

KLIPTOWN , OUR TOWN TRUST

Objectives and activities for the year 2001

1- CONTEXTE

Kliptown est une petite ville située entre Soweto et Eldorado Park. C'est l'endroit où la « Freedom Charter » a été présentée à 3000 délégués et signée les 25 et 26 juin 1955. Kliptown fait donc partie de l'histoire de l'Afrique du Sud et des sud africains. C'est aussi un très ancien village.

Kliptown et ses 2 townships només « Race Course » et « Klipriviersog estate » est né en 1903 et ne fait pas partie de la juridiction de Johannesburg. Soweto a été créé bien après Kliptown.

Kliptown a fourni des abris à de nombreux immigrants dans les années 30 et 40. La communauté de Kliptown était et est toujours très cosmopolite : métis, indiens, asiatiques et africains y vivent. C'est une communauté dont l'esprit ressemble beaucoup à celui de Sophiatown ou District Six. Si Kliptown n'a pas été démantelé par l'Apartheid comme l'ont été Sophiatown et District Six, c'est probablement parce qu'elle est en banlieue de Johannesburg, en dehors de la juridiction administrative. Les lois de l'Apartheid n'étaient pas si strictes et enracinées ici. Cependant beaucoup souhaitaient que Kliptown, une ville qui n'obéissait pas au schéma de la ville d'Apartheid et où toutes les races vivaient ensemble disparaisse. De nombreux propriétaires furent expropriés et Kliptown fut nommée zone blanche dans les années 70. Pendant la même période, Nancefield, une zone blanche faite de nombreuses fermes de différentes tailles, fut déclarée zone métis. Ensuite elle fut développée et appelée Eldorado Park.

Dans le passé, Kliptown était une grande ville s'étirant de la vieille « Old potchefstroom Road » au nord jusqu'à « Moroka by pass » au sud. Dans les années 80 le territoire de Kliptown fut démantelé. Le gouvernement construisit des extensions d'Eldorado Park à Kliptown (les extensions 9 et 10). Certaines sections de Kliptown furent démolies par le gouvernement d'Apartheid sous la « loi des quartiers pauvres » pour faire de la place aux extensions d'Eldorado Park.

Kliptown n'existe pas sur les cartes. Elle a toujours été une ville invisible. Seuls « Race Course » et « Klipriviersog estate » sont quelques fois indiqués. Kliptown n'a donc pas d'existence officielle, mais elle existe dans l'esprit de beaucoup d'habitants de Soweto qui ont l'habitude de venir y faire leurs courses, regarder un film au cinéma « San Souci ».... Et elle existe aussi dans le cœur de tous les Kliptownians qui y vivent toujours ou qui ont déménagé à Eldorado Park, Klipspruit West ou Soweto.

Les conditions de vie a Kliptown n'ont pas réellement change depuis 1994. Les shaks (regroupements de cabanes) se sont étendus : Charter Square, Chris Hani, Mandela Square, Angola sont les noms des bidonvilles actuels de Kliptown. Aujourd'hui la population de Kliptown est d'environ 8000 ménages soit environ 36000 personnes qui vivent soit dans des cabanes (habitat informel) soit dans de vieilles maisons construites dans les années 30, 40 ou 50. La population utilise des seaux ou des toilettes portables. Les points d'eau communaux ou les robinets dans les cours sont les seuls moyens d'avoir de l'eau. L'eau est libre d'utilisation et souvent gaspillée. Il y a quelques bennes à ordures, mais on rencontre de nombreux tas d'ordures à travers la ville. Le problème des déchets est énorme. D'autre part il y a de nombreuses connexions illégales à l'électricité.

Le besoin d'éducation et de bâtiments est énorme, autant que le besoin de renforcer l'estime de soi et la fierté de la population envers sa ville.

Les nouveaux arrivants viennent du Transkei, du Gazankulu, du Kwazulu-Natal, régions d'Afrique du Sud, et du Mozambique ou du Lesotho. D'autres viennent de Soweto, d'Eldorado Park et des environs. Souvent ils ont une maison dans leur région d'origine dans laquelle ils investissent leur argent. Ils ne sont donc pas toujours engagés dans l'histoire de Kliptown. Les projets qui se déroulent actuellement a Kliptown sont donc aussi cibles sur cette population, le but étant de les faire participer a la vie de la communauté. Beaucoup sont venus voir l'exposition « Kliptown, Our Town » et y ont appris beaucoup sur l'histoire de Kliptown et sur les initiatives positives qui s'y déroulent. Les retours sont enthousiasmants !

La population pense que Kliptown pourrait devenir une ville africaine vibrant grâce aux améliorations et aux engagements de la communauté elle-même pour le développement. Elle a élaboré un premier projet de renaissance de Kliptown. Renaissance est un mot à la mode, mais la communauté pense que si elle en fait une réalité dans un endroit comme Kliptown, alors on pourra reproduire cela à d'autres communautés.

À travers le projet du trust « Kliptown, Our town » la communauté veut initier l'amélioration et la rénovation de sa ville et montrer aux autres habitants de Kliptown qu'il ne faut pas attendre plus longtemps que le gouvernement et les autorités locales

(Southern Metropolitan Council) fassent quelque chose. En 1995 les autorités parlaient de la création d'un musée à Kliptown. La communauté l'a finalement réalisé elle-même avec peu de ressources et la mobilisation des potentiels locaux pour les dessins, les histoires, les photos et pour les systèmes d'accrochage en fer forgé.

Kliptown a été l'objet de nombreuses recherches et de nombreux plans. De nombreux rapports et études de faisabilité ont été faits depuis 1988. Ils n'ont jamais été suivis, jusqu'à présent, par quelque chose de pratique. Beaucoup de ces études sont d'ailleurs maintenant hors de propos.

Les subventions pour la création de 3000 « sites and services » ont été approuvées, il y a quelques mois. Le développement de Kliptown et le logement des familles sans abris devraient commencer bientôt dans le nord de Kliptown. L'entreprise chargée de faire le projet, « Homes for South Africa » doit développer la zone libre, appelée Freedom Square, située entre Pimville (Soweto) et Kliptown.

La région Val de Marne a récemment signé un accord avec le Southern Metropolitan Council pour la construction d'unités d'habitations locatives et une crèche dans la partie située au nord d'Union Road, à côté du terrain de golf de Pimville.

En Afrique du Sud, il y a un grand manque de savoir faire parmi les professionnels du développement pour travailler dans de tels environnements informels. Kliptown aspire à devenir plus qu'un champ de petites maisons avec des rangées de match boxes ou des rangées de site and services. Certains immeubles et les vieilles maisons pourraient être conservés et rénovés. Il est crucial de respecter le tissu social et de conserver l'héritage de Kliptown. De nouvelles approches combinant des aspects techniques et sociaux doivent être utilisées pour favoriser la consolidation et le développement de Kliptown.

2- LE TRUST "KLIPTOWN, OUR TOWN"

Le projet "Kliptown, Our town" est enregistré en tant que Trust. Les 10 membres du Trust sont nés ou ont passé la plupart de leur vie à Kliptown. Ils ont été nommés en fonction de leur réussite passée ou présente à Kliptown.

Les principaux objectifs du trust sont :

- Rendre la renaissance de Kliptown possible grâce à des projets de recherche, de développement local, d'éducation et de construction.
- Développer davantage l'exposition relatant l'histoire de Kliptown

et la vie de ses habitants. Cette exposition a été financée par :

- o Le Département Land and Housing de l'Université de Pretoria
 - o Le Centre de Recherche Information Action en Afrique, CRIAA, qui est un ONG français
 - o L'Institut de Recherche pour le Développement, IRD
 - o Agfa, Air France et l'Ambassade de France
- Rendre l'exposition permanente et économiquement viable pour en faire profiter le public local et les touristes qui visitent Soweto et Kliptown.
 - Développer d'autres activités économiques employant la population locale comme guide touristique, la fabrique d'objets artisanaux, développer des événements culturels...
 - Travailler conjointement avec le Southern Metropolitan Council en ce qui concerne les organisations touristiques et les autres projets de développement local comme les propositions d'aménagement de la partie sud de Kliptown.

Le Trust pense que la Renaissance de Kliptown requiert une approche d'ensemble et qu'il est possible de combiner l'amélioration des conditions de vie et la création de nouveaux logements avec le développement de l'économie locale principalement basée sur le tourisme (historique et « voyeur »). En effet, Kliptown fait partie de tous les itinéraires touristiques passant par Soweto. Malheureusement il n'y a ni équipement ni monument commémorant l'importance de Kliptown dans la construction de la Nation sud-africaine. Les touristes restent derrière les vitres de leurs bus et prennent quelques fois des photos de nos conditions de vies épouvantables. Ils photographient les shacks, les toilettes... Mais cette forme de tourisme est assimilée à du voyeurisme par beaucoup.

Le Trust pense que Kliptown a plus à offrir qu'une porte ouverte sur la pauvreté et la misère. Kliptown est un endroit incroyablement culturel, commercial et dynamique. Ce n'est pas seulement un lieu de désolation, l'amour, l'amitié, la musique et la danse y ont aussi leur place.

3-PRESENTATION DE L'EXPOSITION « KLIPTOWN, OURTOWN », UN BATIMENT POUR UN PLUS GRAND DEVELOPPEMENT

Le projet « Kliptown, Our town » est un projet de bâtiment de faible coût et ayant des possibilités d'agrandissement. L'exposition qui s'y trouvera consiste en de nombreuses photos et panneaux d'affichages montrant les innombrables facettes de Kliptown, son riche passé (la Freedom Charter) et son présent.

L'exposition sert à mobiliser les habitants de Kliptown, les informer, leur donner des idées

pour avancer davantage, à recevoir leur avis et à construire une vision pour la renaissance de Kliptown.

Les réponses des visiteurs qui sont venus voir l'exposition ont été très positives et enthousiasmantes. La plupart des visiteurs viennent de Kliptown et des environs (Pimville, Eldorado Park) mais il y a aussi un nombre significatif de sud-africains du Gauteng et de visiteurs étrangers.

Le Trust a utilisé l'exposition pour mettre en place, avec les Kliptownians, la Renaissance de leur villes et pour effectuer des recherches sur les besoins de la population et ce qu'elle désire ou espère. Aujourd'hui le Trust a commencé à faire de cette vision une réalité à travers plusieurs projets (qui suivent) et le développement d'initiatives.

4- ACTIVITES ET PROJETS DU TRUST

En outre l'exposition, le Trust est actuellement engagée dans d'autres projets de développement :

- Création d'un parc, « l'Africa Park », et un centre pour enfants sur Beacon Street.

La Communauté s'est déjà mobilisée sur cette initiative. Elle a nettoyé le parc, fait des sentiers et planté des arbres. Elle a empilé les ordures sur un côté du site pour qu'elles puissent être enlevées. Le Département d'Architecture de l'Université de Pretoria fait travailler ses étudiants de 2^e année sur le projet et apporte son soutien à la communauté. Ils sont venus sur le site et ont dessiné 30 projets différents pour le Centre pour enfants et le Parc. Les meilleurs ont été sélectionnés et détaillés.

- Une évaluation du plan d'aménagement de la partie sud de Kliptown, au sud d'Union Street, avec le soutien du Département Town and Regional planning de l'Université de Pretoria. Le directeur de projet de l'entreprise « Homes For South Africa » a dessiné un plan d'aménagement qui ne fonctionne pas du tout avec les réalités du terrain. En effet, ce plan d'aménagement signifierait la destruction de maisons ayant une valeur historique et sociale qui pourraient être conservées.

- Une évaluation des vieilles maisons visant à identifier celles qui pourraient être retenues et rénovées. Après avoir effectué cette évaluation, il sera possible de faire des propositions de plans d'aménagement pour la partie sud de Kliptown et de les soumettre au développeur et aux autorités locales. Le Trust veut, en outre, rénover au plus vite celles qui peuvent l'être.

- Une enquête sur les ménages : on connaît très peu de choses sur les dynamiques locales et sur les espoirs des habitants. Cette enquête vise donc à apporter des informations aux organisations engagées dans des projets de développement à Kliptown. Le Trust a l'intention de contribuer à la définition de la meilleure approche du problème et des conseils à donner pour rénover les sites urbains informels où qu'ils soient.

- Un projet d'histoire orale : ce projet a déjà commencé. Une vingtaine d'interviews d'habitants de longue date de Kliptown ont déjà été faites. Tous les résultats de ces recherches seront utilisés pour l'exposition, la publication d'un livre et d'un CD rom sur Kliptown.

-Le Trust doit aussi faire des suggestions et des propositions pour la remise en marche du centre d'éducation et de développement de Kliptown qui se trouve au numéro 5 de Beacon Road. C'est un complexe qui a beaucoup de potentiels, qui pourrait être mis en valeur grâce a une rénovation et le développement des structures existantes et des espaces vides.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

A. LES AMBIGUITES DE L'AIRE MANDELA,

UN BILAN EN DEMI-TEINTE.

D'après un article de R. Meunier et J. Copans,
Revue Tiers Monde N° 159, juillet-septembre 1999.

Le profond changement politique qu'a constitué la fin du régime d'Apartheid et l'arrivée au pouvoir de l'ANC n'ont pas apporté les transformations sociales escomptées. La longueur exceptionnelle de la transition et de la cohabitation du gouvernement d'Union Nationale ont contribué à l'abandon de toute perspective de changement radical et à la mise en place d'une politique de réforme qui s'inscrit dans un cadre néo-libéral, profitant davantage à une nouvelle élite qu'à la masse des défavorisés.

De 1994 à 1999, les cinq années de la présidence de Nelson Mandela ont constitué pour l'Afrique du Sud une période d'intense changement et ont en même temps défini les limites de ce changement.

Il est indéniable que, de la société d'Apartheid, on est passé sans heurts majeurs à une société différente, dotée d'institutions politiques et démocratiques solides et consensuelles, engagée dans une dynamique sociale. Cette nouvelle société a permis l'émergence rapide d'une nouvelle élite.

Parallèlement le nouveau pouvoir peut se targuer d'un certain nombre de réalisations en faveur des plus défavorisés dans des domaines comme le logement, le développement des services de base comme l'électricité, l'eau, les soins de santé, l'éducation, l'équipement des zones défavorisées des campagnes et des townships.

Pourtant, au terme de ces cinq années, il semble que l'espoir probablement utopique de voir émerger sur le continent africain **une société radicalement nouvelle, déracialisée et engagée dans une forme de développement susceptible d'assurer plus de justice sociale et une réelle transformation de la condition des plus défavorisés** appartienne au domaine des rêves évanouis. On ne peut que constater à la fois la victoire impressionnante de la transition qui a renversé la domination blanche sur le plan politique et s'interroger sur la volonté réelle des Noirs qui ont remplacé les Blancs à changer les conditions de vie des masses. À l'évidence, la transition sud-africaine n'est pas une transition vers le socialisme et bien des aspects de l'Apartheid économique et social restent présents.

La Nouvelle Afrique du Sud peut difficilement apparaître comme un nouveau modèle de société : la croissance qui devait permettre une nouvelle distribution des richesses et une nouvelle forme de développement n'est pas au rendez-vous, les inégalités sociales

restent gigantesques, l'emploi a régressé, l'insécurité constitue un problème qui va en s'aggravant.

En un sens, l'Afrique du Sud a réintégré la communauté banale des nations, notamment africaines, soumises à la loi des marchés mondiaux. C'est donc un processus contradictoire et en demi-teinte. La situation sociale et économique de l'Afrique du Sud ne correspond à aucune des nombreuses prospectives rédigées au début de la décennie.

Examinons les causes objectives de ce qui peut apparaître comme un demi-échec en termes d'innovation sociale :

Sans remettre en cause le rôle joué par le contexte international, il faut aussi et avant tout tenir compte du rapport de force interne et ne pas oublier que l'arrivée au pouvoir de l'ANC est le fruit d'un compromis négocié au moment et dans les termes choisis par le régime d'Apartheid, après le relatif échec des mouvements quasi insurrectionnels dans les townships au début des années quatre-vingt. L'abandon du pouvoir par le Parti National sanctionna l'impasse politique, sociale et économique dans laquelle se trouvait l'Apartheid à la fin des années quatre-vingt, après l'échec des ultimes tentatives sécuritaires et de réformes partielles de la période Botha.

Le Parti National et les forces qu'il représentait n'ont pas capitulé en rase campagne. Au contraire, ils ont conservé l'initiative et une importante marge de manœuvre. **De la libération de Mandela en 1991 jusqu'en 1994, le Parti National a continué à assumer le pouvoir. De 1994 à 1996 il y est resté associé, dans le cadre du Gouvernement d'Union Nationale (GNU).** Cette période exceptionnellement longue de transition politique vers la démocratie a été largement mise à profit par l'ancien pouvoir pour mener sa propre politique de réforme. Celle-ci visait à la fois à sauvegarder les intérêts de la communauté blanche à court et à moyen terme et à multiplier les obstacles à une politique économique et sociale alternative.

Sur le plan économique, ce répit a permis la privatisation massive et accélérée d'un secteur public financier et industriel qui était l'un des plus importants du monde capitaliste.

Sur les plans constitutionnel et institutionnel, la lenteur du processus a clairement joué en faveur du Parti National qui a réussi à obtenir d'une ANC impatiente d'accéder au pouvoir un maximum de concessions : les garanties accordées à la propriété privée et aux «minorités», les mesures de décentralisation liées à la mise en place des provinces ont constitué autant de facteurs de verrouillage pour l'avenir.

Plus subtilement, la majorité qui devait sortir des urnes lors des élections de 1994 se voyait empêchée d'enclencher une dynamique immédiate de changement par la décision de mise en place d'un gouvernement d'Union Nationale où seraient représentés tous les partis ayant obtenu un score significatif à ces élections. La mise en œuvre rapide de mesures raciales, qui auraient été relativement facile dans la foulée des élections de

1994, se trouvait reportée à un futur indéterminé.

Cet étrange exercice de cohabitation a singulièrement changé les enjeux : en l'absence de véritables réformes de structures, l'ANC se trouvait amené à cogérer un ordre économique et social dont n'avaient disparu que les éléments formels de discrimination raciale. La conquête des postes à responsabilité dans l'appareil d'Etat et dans le secteur économique par une sorte de lent grignotage et de marchandage permanent est devenu l'objectif primordial. Cette conquête a eu des effets profondément corrompteurs dans la mesure où elle était aussi, pour une grande part, la simple appropriation des privilèges anciens dont les nouveaux détenteurs se sont fait immédiatement les ardents défenseurs. Le «*Black Empowerment*» ou les différentes formes de «*Affirmative Action*»¹ dont les objectifs étaient louables et difficiles à mettre en œuvre, portaient en eux une dynamique profondément conservatrice. Une dissociation de fait s'opérait entre les intérêts spécifiques du nouveau groupe appelé à participer à l'exercice du pouvoir et la masse des défavorisés, invitée par ses dirigeants politiques à faire preuve de patience.

Enfin, la deuxième étape de la prise de pouvoir par l'ANC, après le départ du gouvernement du Parti National en 1996, a coïncidé avec les premiers désenchantements : retard dans la mise en place des programmes sociaux, tâtonnements de la réforme agraire, désillusions des employés d'une fonction publique appelée à se serrer la ceinture après l'échec des mouvements revendicatifs des enseignants et des personnels de santé, cassage des grèves dans le secteur de l'automobile, effets négatifs de la libéralisation sur l'emploi pour l'ensemble du secteur privé...

Il a été d'autant plus facile aux pressions conservatrices de s'exprimer que l'élan du mouvement social a été bridé pendant toute la période de négociation et que son potentiel militant a été affaibli par l'absorption massive de ses cadres au sein de l'appareil d'Etat (sans toujours échapper à la corruption). Dans le même temps, certains secteurs militants se trouvaient peu ou prou marginalisés, en particulier le mouvement des «*civics*» et les jeunes combattants des ghettos, fer de lance des émeutes urbaines du début des années quatre-vingt.

Si l'on peut s'interroger sur l'ampleur des transformations en cours et sur leur orientation, il ne faudrait cependant pas sous estimer l'ampleur des réformes entreprises.

La plus grande difficulté concerne cependant la redéfinition des espaces urbains, car elle met en cause des enjeux économiques majeurs : les monstres urbains que constituaient les métropoles de l'apartheid ont une dynamique d'autant plus incertaine que les moyens d'une véritable politique de réaménagement font cruellement défaut. Il n'est que de

¹ «*Affirmative Action*» consiste à favoriser l'emploi des groupes défavorisés : Non Blancs essentiellement, mais aussi femmes, handicapés... Les services publics ont une obligation en ce domaine et de fortes mesures incitatives poussent le secteur privé à suivre le mouvement.

voir l'évolution du centre de Johannesburg, déserté par sa population blanche et les entreprises, dont les immeubles de bureau, purement et simplement abandonnés pour cause d'insécurité, se sont transformés en refuges de squatters.

La question des changements dans le système éducatif, défini comme une des priorités essentielles par le nouveau pouvoir, se présente en même temps comme la synthèse de toutes ses contradictions : comment en effet se donner les moyens d'une politique éducative ambitieuse tout en réduisant les dépenses publiques ? Comment concilier des objectifs nationaux tout en faisant une large place à la décentralisation ? Comment assurer une déracialisation des structures scolaires tout en respectant l'autonomie des établissements ? Comment résorber les inégalités changeantes et contradictoires dans leurs effets. La multiplicité des rapports et des textes législatifs cache mal un certain désarroi politique et, dans les faits, une perpétuation des inégalités existantes.

L'appréciation globale de la situation sud-africaine doit cependant être nuancée en fonction de la diversité des situations régionales, provinciales et locales qui interdit toute lecture homogène des effets des changements en cours. Ce qui autrefois était souvent défini comme un kaléidoscope le reste à bien des égards : la nouvelle Afrique du Sud reste une juxtaposition d'espaces où opèrent des mutations spécifiques

Bibliographie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

DOCUMENTS GOUVERNEMENTAUX

- «People's housing process»
DEPARTEMENT OF HOUSING
Dépliant, 3 p 2001
- «National housing policy : Supporting the people's housing process»
- polycopié, 40 p 1998
- «The Building has begun! Government's report to the nation»
GOVERNEMENT'S REPORT TO THE NATION
GCIS, 30 p 1998
- «South Africa Yearbook 1998»
PUBLICATION GOUVERNEMENTALE
Polycopié, p375 à 385 1998
- «Données économiques et sociales sur l'Afrique du Sud»
PUBLICATION DU POSTE D'EXPANSION ÉCONOMIQUE FRANÇAIS DE JOHANNESBURG
10 p 1997

ETUDES DE KLIPTOWN

- «Draft scoping report for Kliptown development project»
GREATER JOHANNESBURG METROPOLITAN COUNCIL
Polycopié, 25 p 2000
- «Un équipement communautaire à Kliptown»
TPFE d'O. Gloker Ecole de Paris, La Défense, 160 p 2000
- «Un centre culturel et communautaire à Kliptown, Soweto»
TPFE DE D. MAZOUZ Ecole de Paris, La Défense, 195 p 1999
- «Feasibility study for the upgrading of informal settlements in Kliptown, Soweto»
CIVIL PROJECT ENGINEERS AND URBAN DYNAMICS TOWNSHIPS INC
Polycopié, 320 p 1999

- «Feasibility Study for Public Amenities in Charter Square : Kliptown, Soweto - Statu Quo and Project Proposals»
URBAN DYNAMICS TOWNSHIPS INC AND CIVIL PROJECT ENGINEERS
Polycopié, 250 p 1998
- «A site investigation of Freedom Square, Kliptown Soweto»
ETUDE DU DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE DE L'UNIVERSITÉ DU WITWATERSRAND
Université du Witwatersrand, 186 p
février 1998

THÉORIE, URBANISME

- «Repenser la ville - Un dictionnaire critique»
S. WACHTER, A. BOURDIN, J. LEVY, JM. OFFNER, JG. PADIOLEAU,
F. SCHERRER, J. THEYS Edition de l'aube, 287 p 2000
- «From poverty to property - Five steps to real transformations»
COLLECTIF FMF Books, 103 p 1999
- «South African Cities - A manifesto for change»
D. DEWAR, R. S. UYTENBOGAARDT
Université de Pretoria, 155 p 1997
- «Vers un nouvel urbanisme»
SOUS LA DIRECTION DE P. GENESTIER
La documentation française, 275 p 1996
- «Making urban places - Principles and guidelines for layout planning»
R. BEHRENS, V. WATSON
UCT Press - University of Cape Town, 146 p
1996

SOURCES DIVERSES

- Source statistique gouvernementale publique
CD-Rom SA Explorer

- Les documents du CRIAA (Centre Information Action pour le Développement en Afrique) et du «*Kliptown, Our Town Trust*»
- **Ressources internet :**

Sites gouvernementaux sud africains

Local Government Policy and Overview studies
<http://www.pdg.co.za>
<http://www.r-housing.htr.co.za>

Housing local government - Durban ZA
<http://www.durban/gov.za>

South African Housing development institution
<http://www.FinForum.co.za>

Housing and urbanisation information
<http://www.systemhousing.gov.za>

South African government information
<http://www.polity.co.za>

Sites gouvernementaux français

Ambassade de France en RSA
<http://www.france.co.za>

Africaustral
<http://www.africaustral.com>

Sites culturels

University of the Witwatersrand
<http://www.wits.ac.za>

Index of Housing organisation in SA
<http://www.amandla.org.za>

Information and Community - based housing SA
<http://www.danae.marques.co.za>

Sites d'entreprises ou groupes de construction de *Low Coast Housing* en RSA

Groupe Five, Civics Construction
<http://www.mbendi.co.za>

Building and Construction
<http://www.buidnet.co.za>

Stocks and Stocks Ltd
<http://www.stocks.co.za>

Welcome to Power on Line
<http://www.powergrp.co.za>

Moladi Low Coast Housing Construction
<http://www.moladi.co.za>

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Nous tenons à remercier ceux sans qui ce diplôme de fin d'études n'aurait pas été possible :

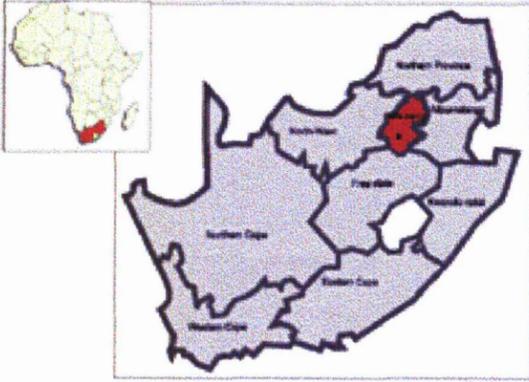
- M. Groussard, directeur de l'EAML,
- Mme Hérat, M. Leccia, M. Fregier, Mme Panzani, et M. Favier, professeurs à l'EAML pour leur engagement avec le CRIAA et toute l'aide pédagogique et matérielle apportée dès le début du projet,
- Mme Bénit, géographe, professeur à l'Université d'Aix-en-Provence, M. Mazouz et M. Borie, architectes, pour leur intérêt porté au projet.

- Le Centre Recherche Information Action pour le développement en Afrique : nous remercions Mme Brigitte Lachartre, présidente de l'organisation, pour son apport matériel et financier, M. Benoit Allanic, notre maître de stage, pour son aide pédagogique,
- Le *Kliptown Our Town Trust*, pour son aide tout au long de notre séjour et toutes les informations et textes qu'il nous a apportées. Nous tenons particulièrement à remercier messieurs Gene Duiker et Mannetje Bolo, membres de l'association, pour leur soutien et leur amitié
- L'Institut Français d'Afrique du Sud (IFAS) pour son aide financière et l'intérêt porté au projet,

- Le département *Town and Regional Planning* de l'Université de Pretoria et particulièrement Mme Marinda Schoonraad, urbaniste et professeur,
- Le département d'Architecture de l'Université de Witwatersrand à Johannesburg et particulièrement M. Peter Rich, architecte et professeur,
- M. Dave Cheesman, chef de projet de l'entreprise d'aménagement *Homes for South Africa* (Johannesburg),

- M. Jean-Luc Limacher, urbaniste de la société *Urban Dynamics* (Johannesburg) pour ses témoignages et son aide matérielle,
- M. Bruno Castaigner, chef de projet de l'entreprise de *Basil Read* (Johannesburg),
- Gérald et Jean-Louis, pour leur hospitalité et leur aide locale (surtout la piscine).

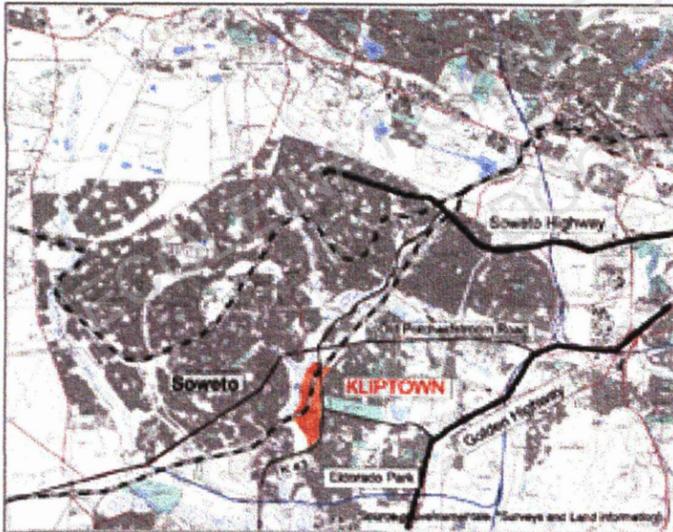
Kliptown, Là où naît



JOHANNESBURG :
Aire métropolitaine d'environ 5 millions de personnes
Pendant longtemps, la politique d'apartheid s'est appliquée à diviser racialement la capitale économique du pays :

- Centre ville et banlieues blanches
- Soweto et Alexandra zones noires
- Eldorado Park pour les Matis
- Lenasia, zone réservée aux indiens

C'est une ville fragmentée qui s'étend au gré de cette partition même si des processus de déségrégation sont en cours dans certaines zones.



SOWETO :
1 million 800 milles personnes
Première ville noire du pays et bassin de la culture urbaine noire.
Symbole de l'urbanisme d'apartheid, Soweto a bénéficié d'un développement d'une grande ampleur entre 1940 et 1960.
Espace urbain ordonné et rigide, projection d'une idéologie raciste, le township, territoire imposé, n'a pas totalement forgé l'espace et réglé les comportements de la population. En témoigne Kliptown.



Kliptown, secteur commercial et cœur d'îlot résidentiel

KLIPTOWN :

28 000 personnes
Né au début du XXe siècle, ce noyau urbain s'est développé de façon autonome et s'étend aujourd'hui dans les interstices des townships formels de Soweto et Eldorado Park, sur des terrains jugés inconstructibles.

Lieu fédérateur, porteur d'urbanité, son importance est plus symbolique que formelle. Kliptown a su affirmer son identité multiraciale malgré les pressions politiques et économiques.

LES COMPOSANTES D'UNE VILLE :

Une communauté cosmopolite qui s'est organisée au fil du temps et de la lutte contre le système politique, caractérisée par une identité territoriale forte.

Un tissu diversifié : centre de commerce et nœud de transport, un rôle fort au sein de zones résidentielles rigides.

LA CRISE POST-APARTHEID :

Afflux de population entre 1985 et 1995

Des conditions de vie de plus en plus difficiles : conditions sanitaires, chômage, violence

Aucun projet engagé par les autorités

Dégradation Sociale

La communauté réagit pour retrouver une identité et crée une association, engagement de la population elle-même pour le développement de sa ville :

Nécessité d'un développement respectant le tissu social et conservant l'héritage de Kliptown

La construction de "champs de maisonnettes" est ici inconcevable



L'espace public dans le Sud de Kliptown

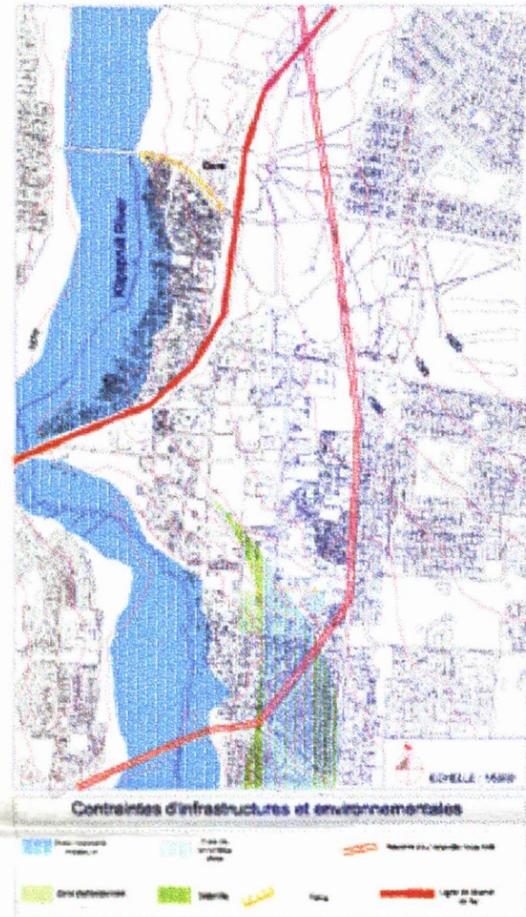


Au-delà de la restructuration d'un noyau urbain, lieu porteur d'urbanité, c'est la problématique de la politique du logement de la République Sud-africaine qui est posée :

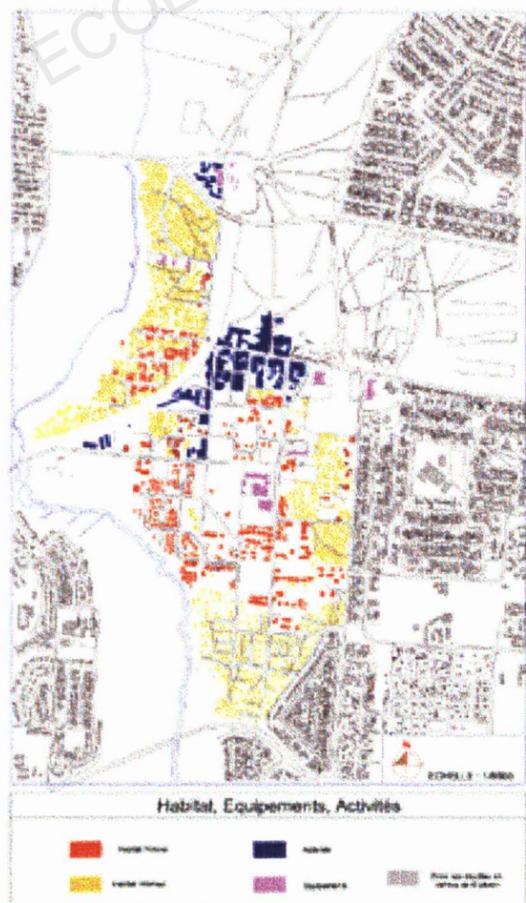
Nécessité d'une réflexion très complexe sur l'Habitat et la Gestion de la ville, à toutes les échelles, de Kliptown à Johannesburg.

Redéfinition obligatoire des outils de conception urbaine.

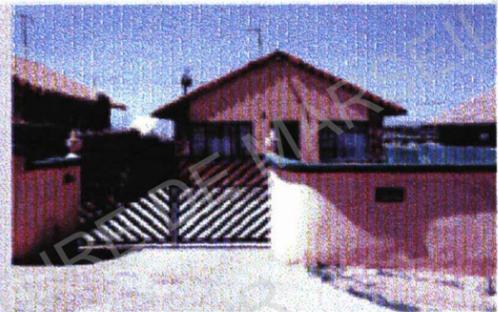
la ville...



- Des zones inconstructibles :
 - Zone inondable de la Klipspruit River
 - Zone d'affaissement
 - Zone de remontées d'eau
 - Réserve foncière pour la K43
- > Relogement prioritaire des familles concernées
- Ruissellements des eaux de pluie provoquant de nombreux dégâts.
- Un relief à prendre en compte
- Deux ceintures de la ville : la K43 et la voie ferrée



Collage de matériaux. Une intimité restreinte, des conditions sanitaires médiocres



Constructions récentes d'Eldorado Park extension 10



En bordure de Cuningham Scott Road



Manque d'investissement : Faibles moyens financiers, Problème du statut foncier

HABITAT :

- Secteur formel : 25 % du parc. Très mauvais état, seulement un cinquième serait rénovable.
- Secteur informel : 85 % du parc.



Processus de densification : de nouvelles pièces sont ajoutées à la maison ainsi que des shacks indépendants en bordure de parcelles. > Des zones engorgées, problèmes sanitaires

UN TISSU DIVERSIFIÉ :

- Zone d'activité : Zone commerciale, Gare ferroviaire, Gare routière.
- Parcelles d'équipements : Centre communautaires Nord et Sud. Equipements municipaux.
- Secteurs résidentiels très variés : type de logements, date de construction, densités...

STATUT DU FONCIER :

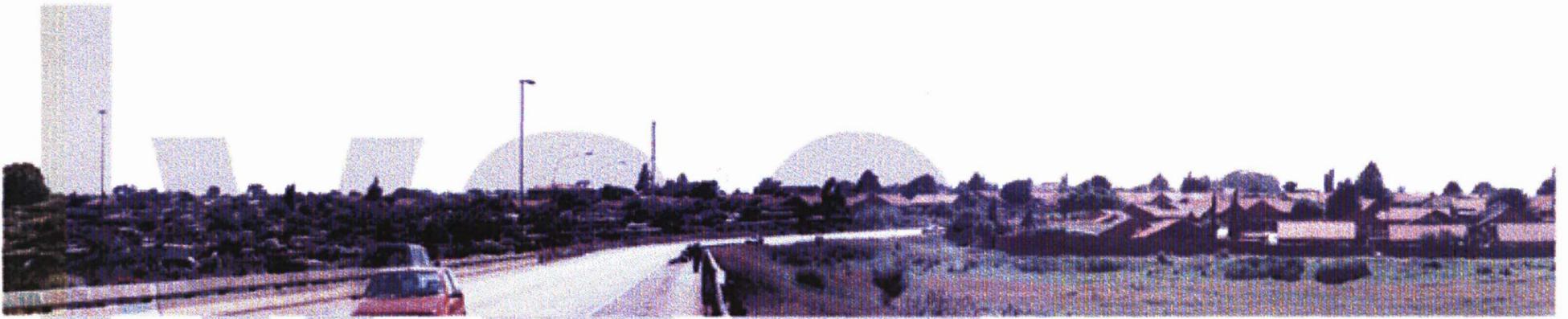
- Site morcelé entre Propriété Publique (Province et Municipalité) et Privée.
- > Blocage des projets
- > Nécessité de régler la question foncière en priorité. (Préemption??)

EQUIPEMENTS :

- Equipements municipaux quasi inexistant à Kiptown. Pas de budgets pour en construire rapidement. Des équipements disponibles dans les zones alentour.
 - > Rendre ces équipements accessibles à la population.
- Equipements communautaires très influents, support des liens communautaires
 - > Participation à la structure nouvelle de la ville
- Sites historiques : Freedom Square, Cachette de Mandela
 - > Mémoire du pays, ces sites doivent être mis en valeur. Vers un développement du tourisme ??



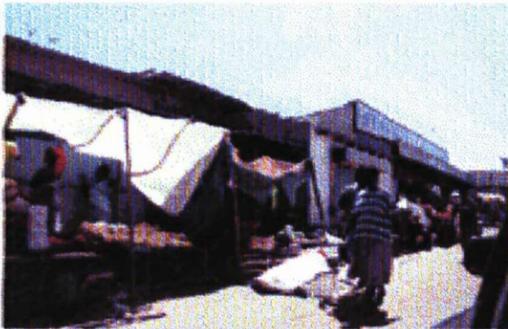
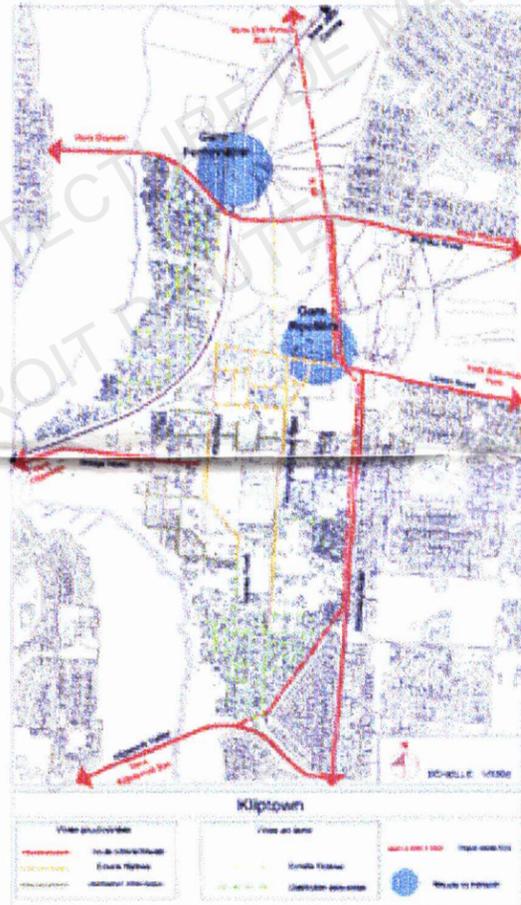
Occupation de l'espace : Des densités très variées : zones engorgées et terrains vierges.



INFRASTRUCTURES VIAIRES :

- Problème de la hiérarchie des voies : adaptation qualité/fonction.
- Un réseau à densifier. Des secteurs mal irrigués.
- Des voies frontières : la K43, Moroka Road et la voie ferrée.
- Kiptown, nœud de transport : Gare ferroviaire et gare routière

> Identification d'une fonction urbaine importante



Rues animées de la zone commerciale. États informels et boutiques s'y mêlent.

Le marché aux vêtements sur Freedom Square existe depuis



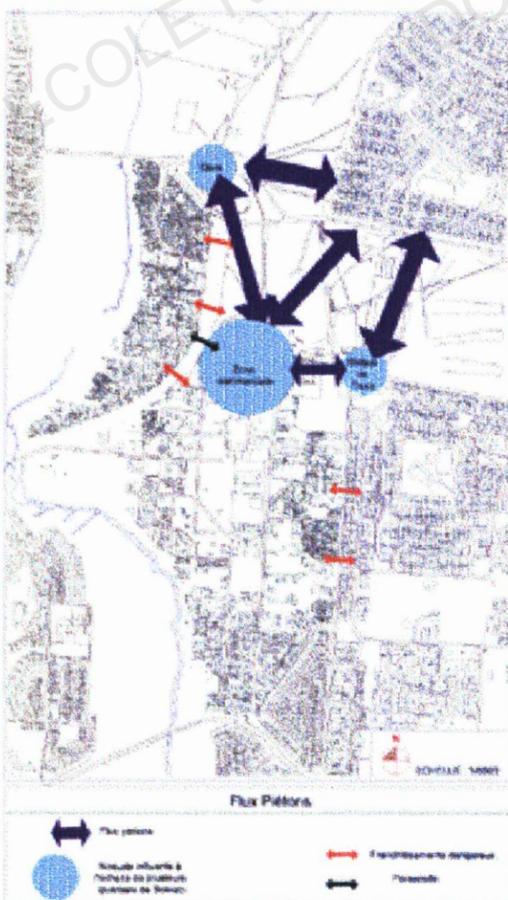
État informel le long d'Union Road

ACTIVITE :

- Une grande variété :
 - Zone commerciale : Grossistes, Boutiques formelles, Commerces de rue
 - Zones résidentielles : Spazza shops, Services de proximité
 - Zone commerciale : Elle s'est développée parallèlement à la ville. Influente à l'échelle de plusieurs quartiers sowetans. Liée aux mouvements piétons vers les nœuds de transport et les zones résidentielles.
- > Une fonction urbaine essentielle au développement de Kiptown, partie intégrante de son Patrimoine.

FLUX PIETONS :

- Différents types :
 - Trois nœuds d'influence en interactions, occasionnant des flux piétons importants : Zone Commerciale, Gare Ferroviaire, Gare Routière.
 - Dans les zones résidentielles : pallier la faiblesse du réseau viaire
- Traversées nécessaires et dangereuses :
 - Voie ferrée : une seule passerelle inutilisée entre la zone résidentielle nord et la zone d'activité. Traversées sauvages.
 - La K43 : Passages piétons transversaux nécessaires vers les équipements alentours.



SERVICES :

Toilettes chimiques, points d'eau collectifs, pas d'électricité, pas de réseaux d'évacuation... Services de première nécessité insuffisants.



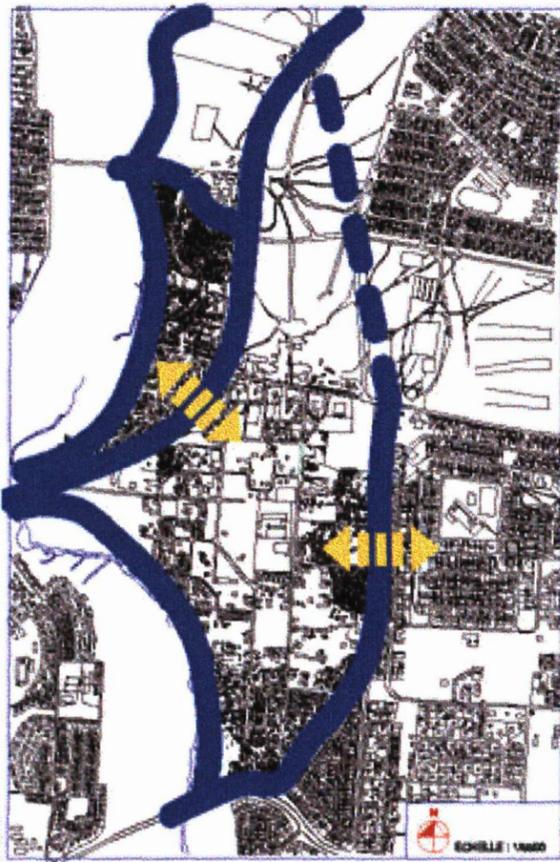
Partie de carte dans le secteur de Johnson's Stop

Espaces publics, support des liens communautaires. > Ce sont des composantes urbaines incontournables.

L'église ZOC (Zionist Christian Church). Les lieux de culte sont nombreux, la religion jouant un rôle primordial pour beaucoup de sud-africains. Des activités religieuses ont lieu à l'extérieur, dans les espaces publics.



Diagnostic



FRONTIÈRES PHYSIQUES :

Les limites physiques qui cernent Kiptown sont :

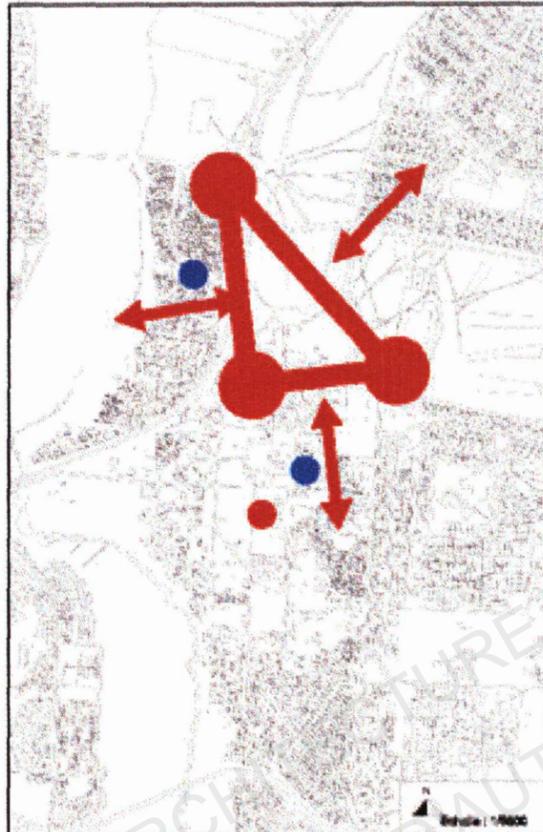
- La zone inondable de la Klipspruit River,
- La voie ferrée,
- La Boundary Road et le projet de voie K43

À travers ces limites, des échanges sont nécessaires :

- Au niveau de la voie ferrée, entre le secteur résidentiel de Race Course et la zone d'activité,
- Au niveau de la Boundary Road (ou K43), entre Kiptown et Eldorado Park.

Ces passages sont dangereux pour les piétons qui les empruntent

Diagnostic - Frontières Physiques



ZONES D'INFLUENCE :

Nous avons identifié deux types de zones d'influence :

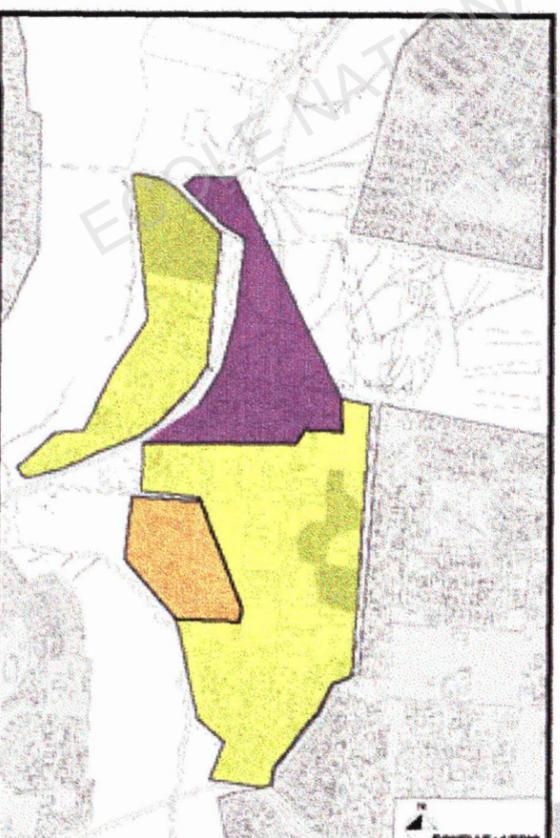
- Influence à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto :

Le pôle zone d'activité / nœuds de transport

La Cours de justice et le commissariat

- Influence à l'échelle de Kiptown: Les deux centres communautaires qui sont des points fédérateurs de la Communauté.

Zones d'influences



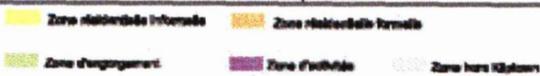
CARACTÉRISTIQUES DU TISSU :

Kiptown est composé de différents tissus :

- Des zones résidentielles formelles,
- Des zones résidentielles informelles,
- Une zone d'activité

À l'intérieur de ces zones, certains secteurs sont engorgés : difficultés d'accès, très haute densité et nécessitent une action prioritaire.

Tissu urbain à Kiptown

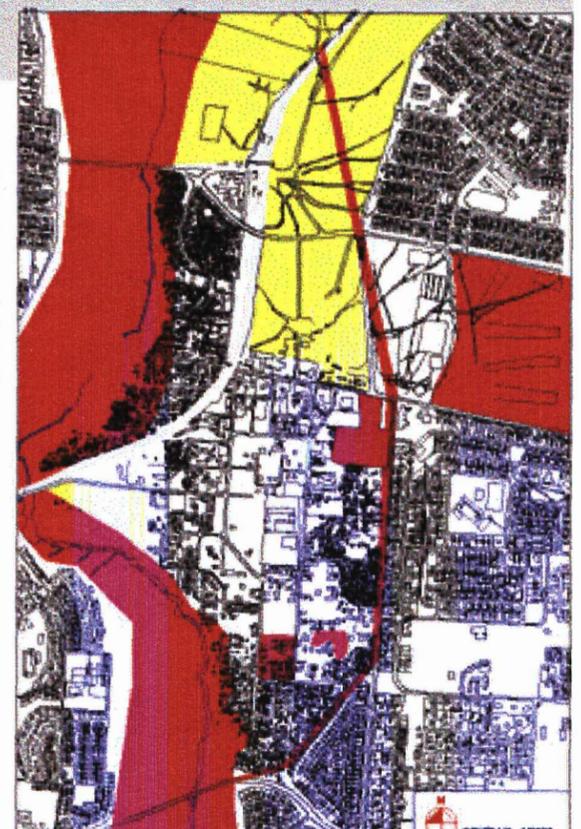


OPPORTUNITÉS ET CONTRAINTES FONCIÈRES :

Certaines zones ne sont pas développables :

- La zone inondable et marécageuse,
- La zone d'effondrement,
- La zone de remontées d'eau,
- Des terrains appartenant à des propriétaires privés,
- Les réserves de terrains nécessaires pour la construction de la K43

Par contre, des terrains vacants sont utilisables dans le nord de la ville.



Opportunités et contraintes foncières



Analyse de Projet

Homes for South Africa

OBJECTIFS :

- Loger 6000 familles identifiées, bénéficiaires de subventions, sans fracturer la communauté.
- Développement de la K43, Axe Nord/Sud traversant Soweto.
- Développement du site historique de Freedom Square, héritage important.
- Aménagement de berges de la Kibopuut Rivier.

Un projet fragmenté : Race Course reste enclavé, de nouvelles zones aux problèmes identiques créés. Voir Loupes 1 et 2

LE FONCIER :

- 1 - Prémption des terrains privés enclavés dans la propriété publique
- 2 - Prémption des terrains privés nécessaires

ACTIVITE :

Zone d'activité restreinte au profit des logements, divisée par la K43. La gare routière est donc difficile d'accès. Une passerelle piétonne mise en place. Activité informelle mal gérée. Freedom Square : espace public qui manque de symboles. Voir Loupe 4

ZONES RESIDENTIELLES :

Mise en place d'un tissu médié, la densification apparaît nécessaire. Collage de lotissements laissant des zones résiduelles. Forme écuriale des lots. Voir Loupe 1

EQUIPEMENTS :

Pas de projets ni de réserves car aucun budget disponible. Accès aux équipements alentours non organisé.

ECHANGES :

Parcours piétons non pris en compte, toujours difficiles ou dangereux. Problèmes de franchissement de la voie ferrée et de la K43

PATRIMOINE :

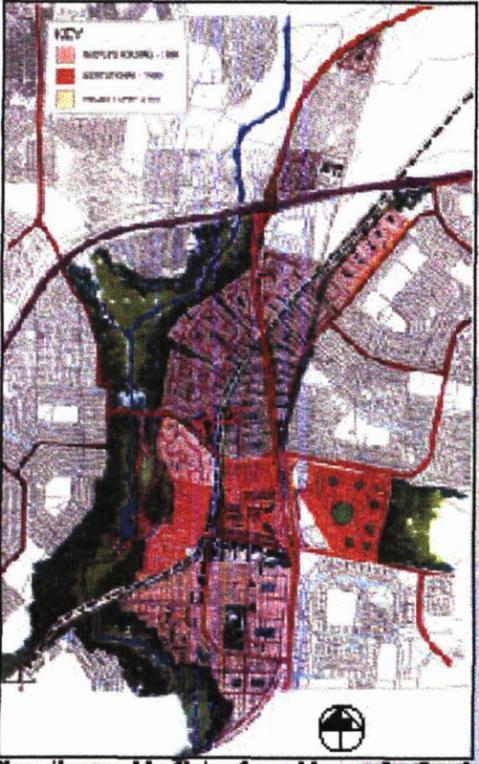
Quelques vieilles maisons conservées. Projets communautaires sacrifiés. Centres communautaires Nord et Sud non intégrés à la structure de la ville. Ces nœuds d'influence ne sont pas pris en compte, une nouvelle fonction urbaine amoindrie. Voir Loupes 2 et 3

HIERARCHIE DES VOIES :

Pas d'ouverture transversale de la ville. K43 : tronçon Freedom Square perméabilisé, mais la nouvelle voie reste une frontière infranchissable dans le Sud de la ville. Race Course : non prise en compte des réserves, marges d'irrigation de la zone. Une nouvelle accessibilité des nouveaux secteurs résidentiels, améliorations timides du réseau existant.

PHASAGE :

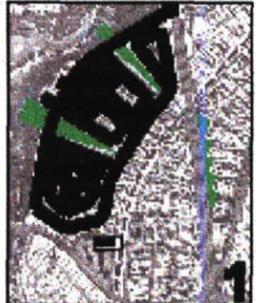
- 1 - Développement des zones vierges du domaine public pour y loger les familles vivant sur des réserves foncières, des zones peu denses ou engorgées.
- 2 - Développement des espaces ainsi dégagés et ainsi de suite.



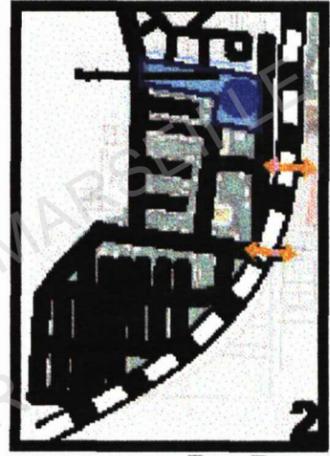
Plan d'ensemble élaboré par Homes for South Africa



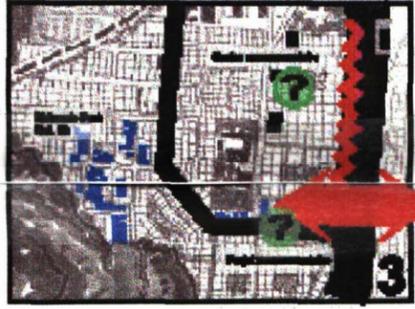
Freedom Square



Zone résidentielle Nord



Race Course



Le Sud Historique

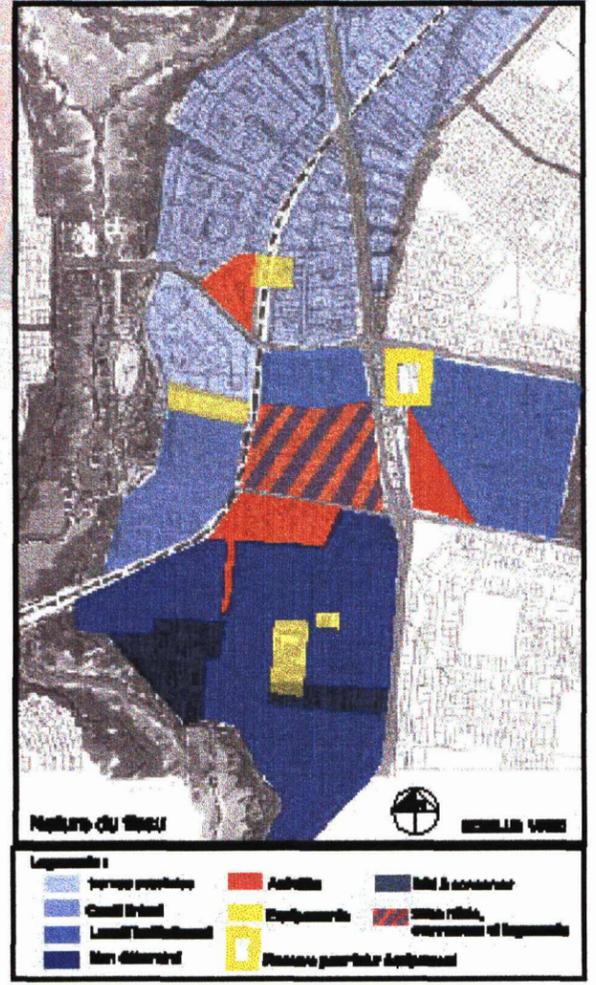
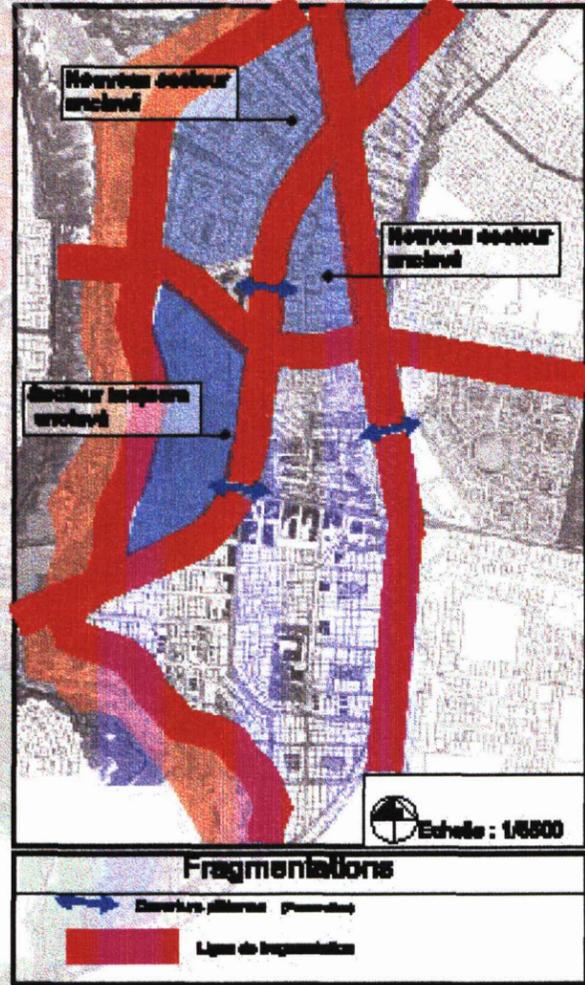
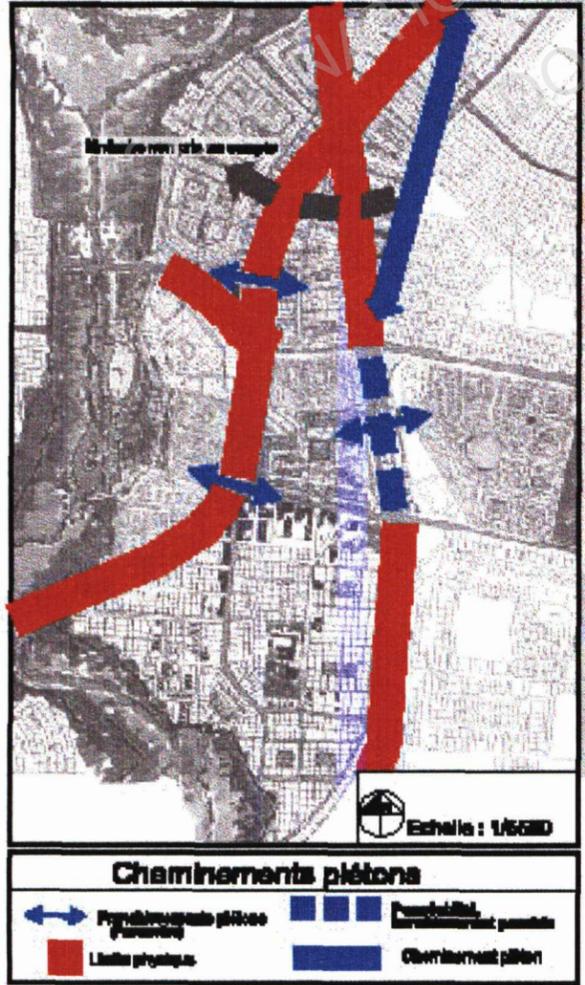
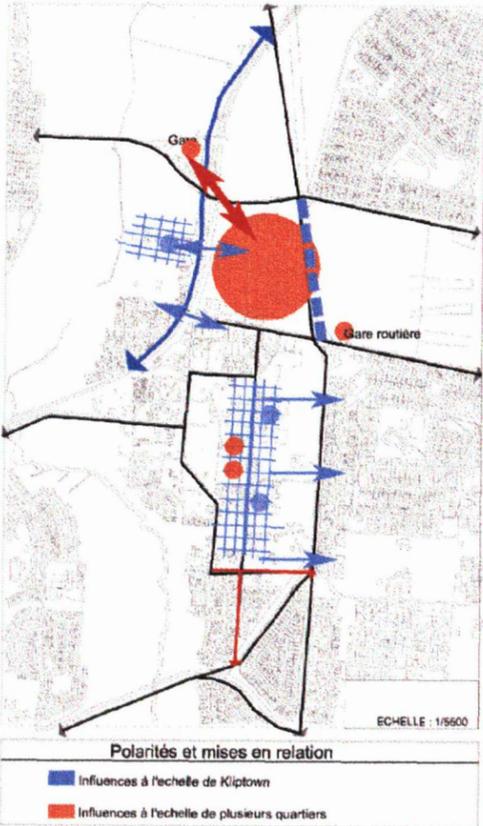


Schéma directeur



1 - RELOGER TOUS LES KLIPTOWNIENS :

- **Priorité de relogement des familles situées sur des zones dangereuses ou inconstructibles :**
 - Zone inondable définie,
 - Zone d'affaissement,
 - Réserve foncière pour la K43 et les services.
- **Provision suffisante de logements pour :**
 - Reloger tous les habitants
 - Permettre la croissance et le développement de Kiptown.

Zones résidentielles nouvelles :

Phase lourde de construction.
Reprise du projet *Homes For South Africa* déjà approuvé.
Trames assainies structurées autour d'axes les reliant au reste de la ville. Réserves pour espaces publics et équipement.

Zones résidentielles nécessitant le relogement des habitants :

Intervention lourde après déplacement des familles.

Zone résidentielle sur tissu existant :

Réhabiliter, Densifier, Rendre accessible.
Rénovation de vieilles maisons
Densification du tissu existant
Prise en compte des projets communautaires
Nouvelle hiérarchie des voies

Zone de résorption d'habitat insalubre in situ :

Viabilisation en s'appuyant sur le réseau viaire existant restructuré.
Action progressive, en fonction des budgets débloqués et des situations particulières.
Détermination de normes de développement.

Zone mixte :

Haute densité. Introduction du logement locatif.

2 - FACILITER LES ÉCHANGES :

Echelle de plusieurs quartiers de Soweto :

- **Freedom Charter Square :**
Centralité : espace d'articulation entre différents pôles, basé sur les échanges et les circulations
Symboliser la diversité, identité de Kiptown.

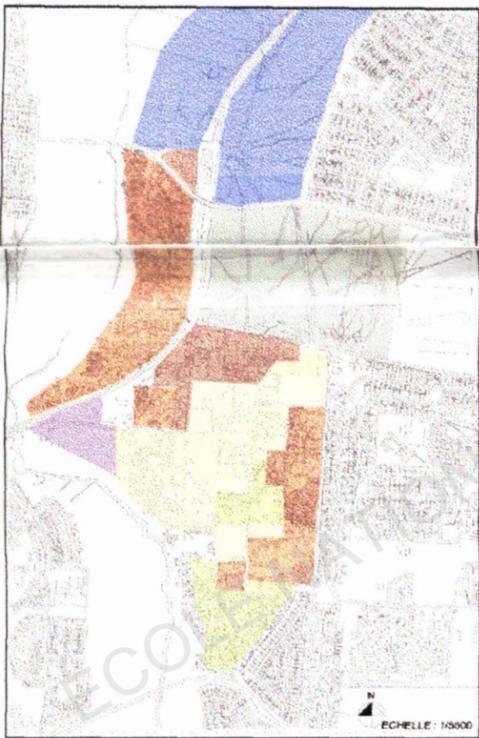
Un espace commercial (formel et informel),
Une zone résidentielle,
La gare routière,
Un espace symbolique de l'événement de la Freedom Charter (Signal)
Liaison vers la gare ferroviaire

- Échanges inter-quartiers :

Véhicules : Irrigation de la partie Sud de la ville.
2 nouvelles voies reliées à la K43 : ouverture longitudinale et transversale
Flux Piétons : Rendre les équipements accessibles en perméabilisation la K43.
Priorité aux piétons sur Freedom Charter Square.
Ouverture de trois passages entre Kiptown et Eldorado Park, sur la partie Sud.

Echelle de Kiptown :

Ouverture de Race Course : Irrigation de la zone.
Un nouveau point de franchissements piétons de la voie ferrée.
Irrigation d'Angola et Johnson's stop, reliés à la structure urbaine.



STRATÉGIE TEMPORELLE

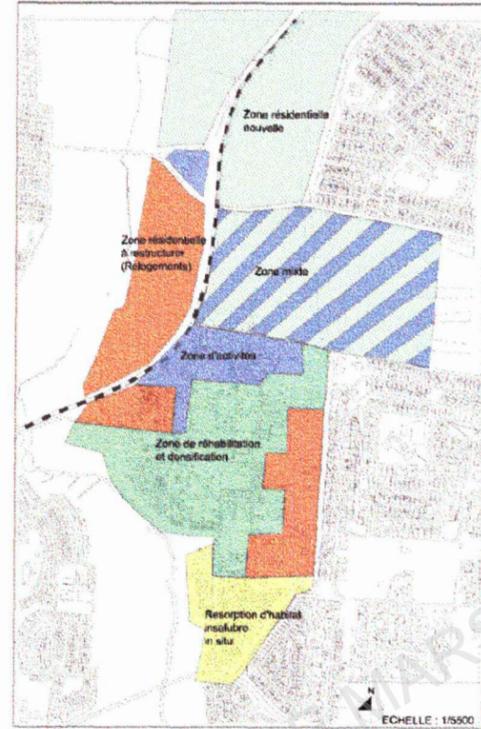
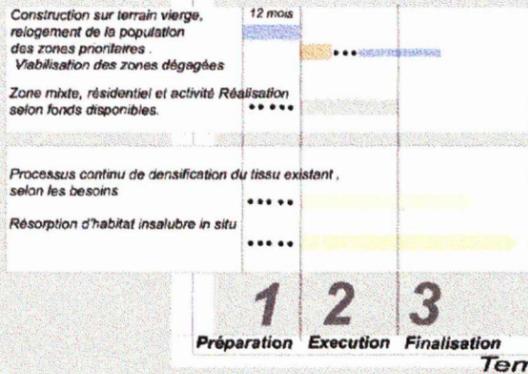
Des processus indépendants :

- **Zones prioritaires :** zones dangereuses, de réserve foncière et zones engorgées
Leur population est déplacée vers :

- Les zones vierges (projet déjà engagé)
- La zone de densification Sud
- La zone mixte

- Résorption d'habitat insalubre in situ :

Mandela View : Redessiner la ville sur elle-même, à partir de ses racines.
Long terme, non prioritaire mais viabilisation nécessaire.
Les vieilles maisons : Attention particulière sur 2 à 3 îlots vecteurs d'urbanité, symbole du Patrimoine de la ville. Expression des besoins de porosité, d'échanges et d'espaces communautaires.



3 - DÉFINIR LE PATRIMOINE DE KLIPTOWN :

Identité territoriale et communautaire des Kiptowniens. Préserver les liens communautaires :
Deux pôles d'influence à l'échelle de Kiptown structurant le nouveau tissu.

Bâti ancien : Les vieilles maisons sont symboliques de l'histoire de la ville. Rénovation de quelques îlots ayant un impact important.

Création d'un axe historique comprenant :

- Le centre communautaire et son exposition *Kiptown, Our Town*
- Les îlots de vieilles maisons
- Les projets communautaires (Parc, terrain de sport)
- Les équipements municipaux
- La cachette de Mandela
- Vers un développement du tourisme.

4 - "GÉRER" L'INFORMEL :

L'activité informelle

- Sur la zone d'activité : Une partie formalisée. Réserves suffisantes prévues.
- Dans les secteurs résidentiels : Des espaces publics pouvant accueillir des étals.

Le logement informel

Des espaces prévus, soupapes de régulation foncière.
Blocage des zones inconstructibles : barrières physiques, nouveaux usages.

Flux dangereux : Traversée de la voie ferrée
Réduire ce temps de passage, éviter d'enjamber les voies.

5 - RATIONALISER LES ÉQUIPEMENTS :

Améliorer l'accessibilité aux équipements des quartiers alentour.
Réserves foncières pour l'avenir.

6 - RENFORCER LA ZONE D'ACTIVITÉ :

- **Activités au Sud d'Union Road :**
Réserve foncière destinée au développement de l'activité.

- La zone mixte :
Mixité habitat- activité.

2 parties de part et d'autre de la K43, un seul fonctionnement.

- La gare ferroviaire :

Développement des accès vers la zone d'articulation de Freedom Charter Square et les zones résidentielles.
Développement de l'activité qui y est associée.

Historique

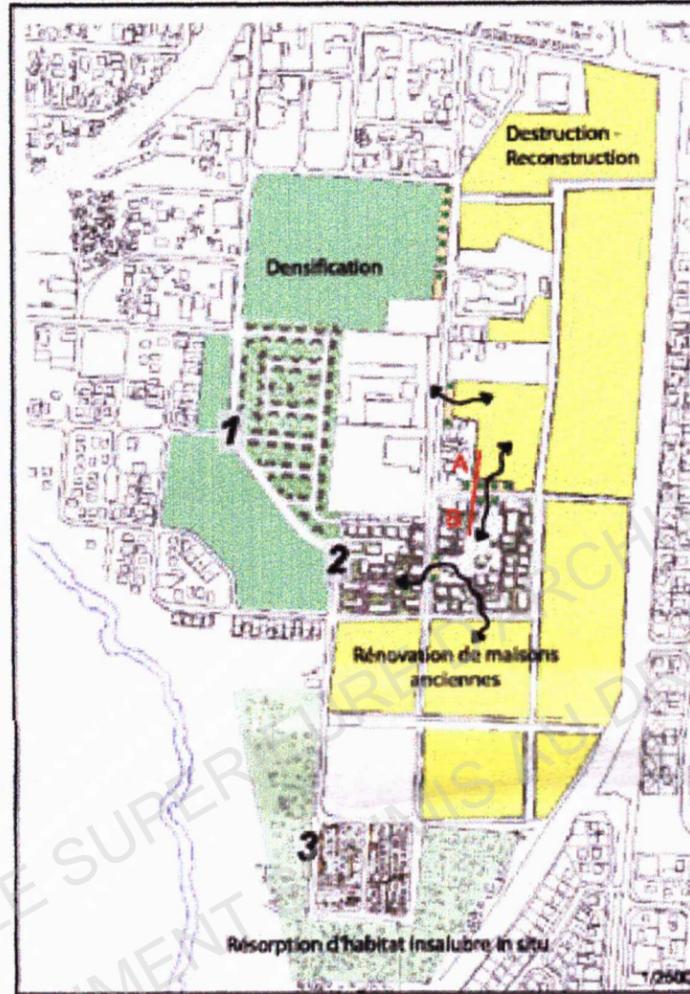
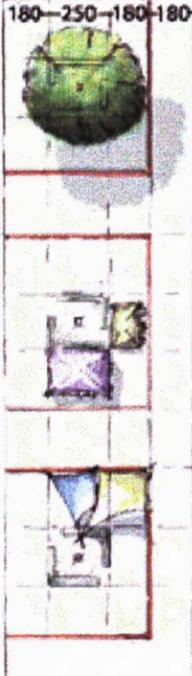


COUPE A-B

Expression des rapports entre les différentes pratiques.

Création d'un module support d'espaces publics : gestion des flux et organisations des états informels.

Définition des rapports d'échelle entre l'espace privé et la rue.



CUNINGHAM SCOTT ROAD, VECTEUR D'URBANITE

Axe regroupant et structurant de nombreuses opportunités de Kiptown : des équipements, des éléments du Patrimoine de la ville, des tissus différents.

Sur cet axe, les flux sont gérés et structurés de façon à développer au maximum les potentialités du site :

- Gestion équilibrée des flux automobiles,
- Développement de cheminements piétons le long de la rue et à travers les îlots,
- Des espaces pour l'activité informelle.

La situation le long de cet axe des différents projets communautaires, maisons anciennes et lieu historique (Cache de Mandela) peuvent constituer le support d'un parcours touristique "initiatique".

Centre communautaire :

Taxis déplacés vers la gare routière où des locaux et un terminal seront aménagés.

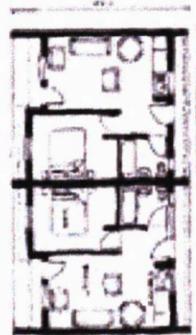
Création d'une maison pour enfants pour :

- l'aide aux devoirs,
 - des activités diverses,
 - une aide psychologique de première urgence.
- Aménagement de nouvelles boîtes postales.

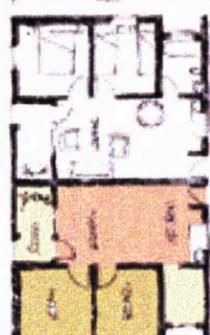


Tissu résidentiel neuf

Secteur à haute potentialité de développement
Prolongation du tissu existant
Constitution à partir de logements type définis par Homes For South Africa

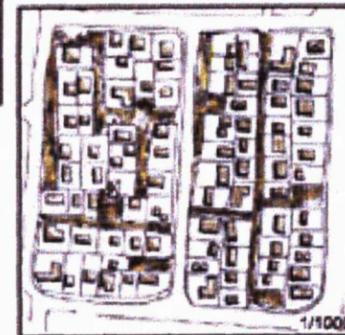


Type A : T2, 36 M²



Type B : T3, 42 M²

Source : Homes For South Africa

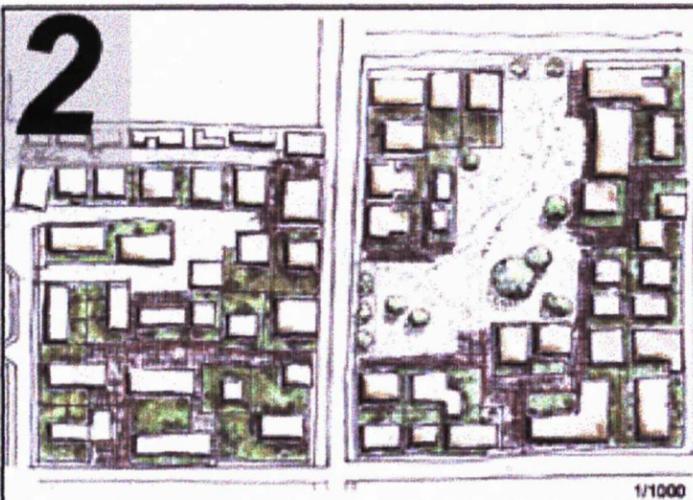


Résorption d'habitat insalubre in situ

Restructuration de la ville par ses racines, sur elle-même.

Adaptation à l'existant, action au coup par coup, selon les budgets disponibles.

3



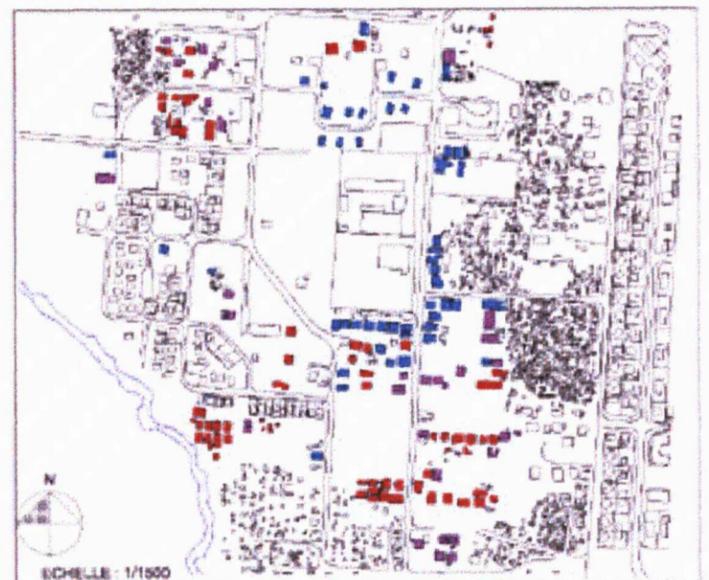
Ilots de maisons anciennes

Objectifs :
Révélér une image du Patrimoine bâti de Kiptown,
Donner de l'espace public à la population.

La porosité des îlots permet de développer et conforter les pratiques communautaires.

Densifier en conservant et accentuant l'identité et les qualités de l'îlot.

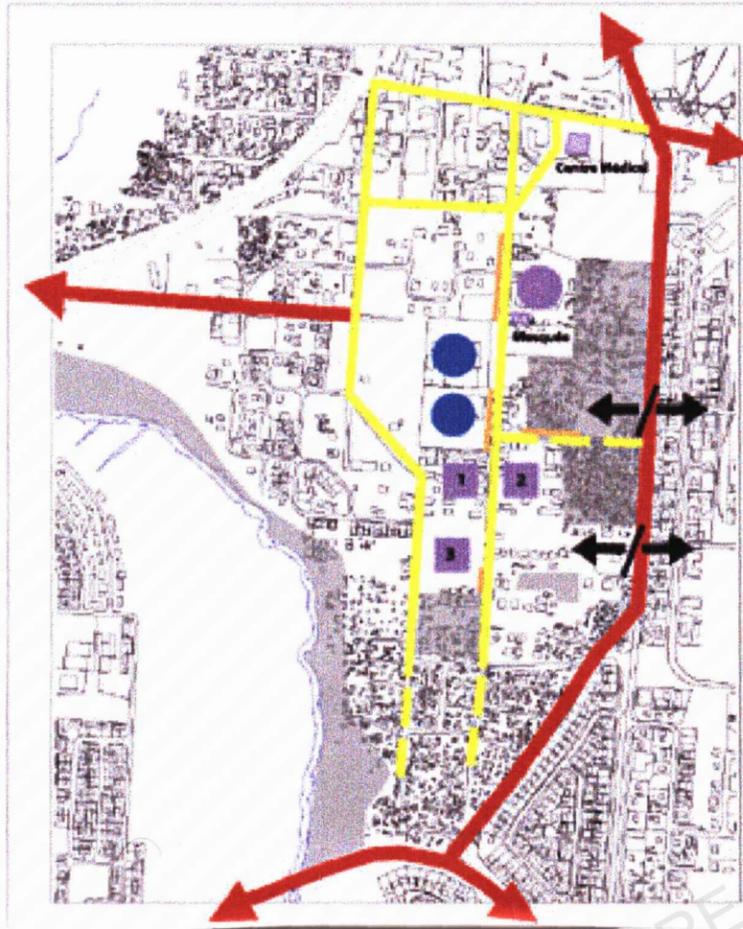
Aménagement du parc public, projet communautaire.



Possibilités de rénovation des maisons anciennes

- Bâti en mauvais état pas de possibilité de rénovation
- Bâti état moyen, travaux nécessaires pour rénovation
- Bâti en bon état pas ou peu de travaux nécessaires

LeSud



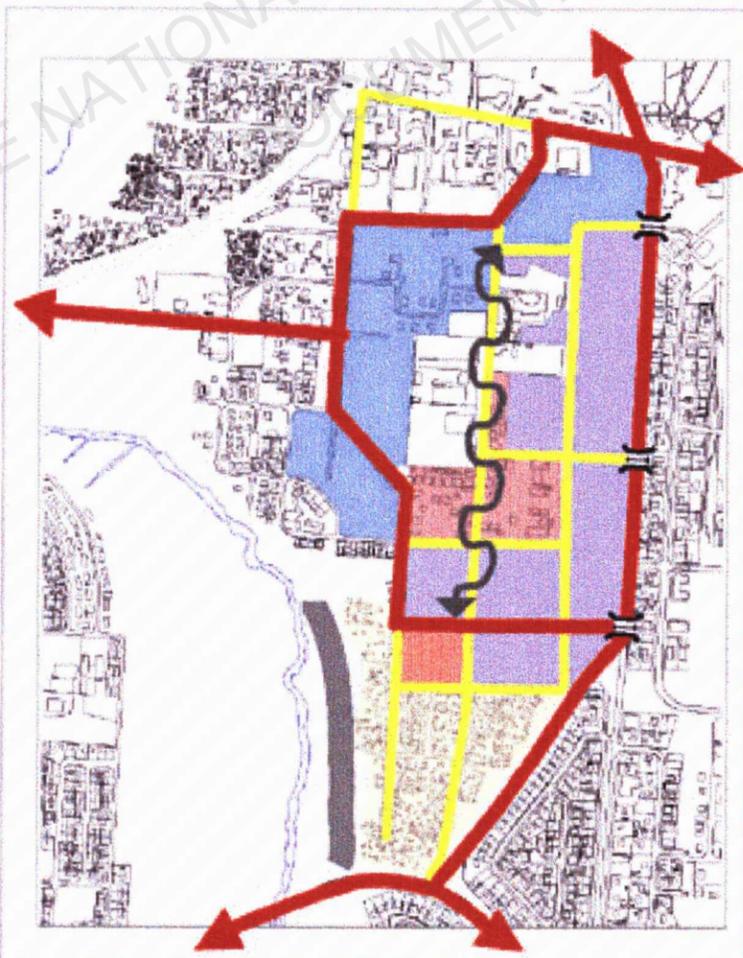
Diagnostic :
Une zone emblématique de Kliptown regroupant :
 Un tissu résidentiel très diversifié (âge, état, type de bâti),
 Des équipements,
 Les éléments du Patrimoine physique et social

- Voies fonctionnant à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto
- Voies desservant Kliptown
- - - Voies informelles en terre
- > Un réseau viaire pauvre et mal hiérarchisé
 Pas d'ouverture transversale et longitudinale de la partie sud de la ville
 "coincée" entre zone inondable et K43.
 Mauvaise irrigation de la zone
- ↔ Des liens nécessaires observés entre quartiers.
 > Franchissement dangereux de la K43, frontière physique de Kliptown.

- Equipements municipaux : Pôles d'influence à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto
- Centre communautaire : Pôle d'influence à l'échelle de la zone étudiée
- Projets communautaires :
 - 1 - Rénovation des vieilles maisons
 - 2 - Africa Park
 - 3 - Terrain de sport

- Zones problématiques :
 - Zones inconstructibles :
 - Zone inondable,
 - D'affaissement,
 - De remontée d'eau
 - Zone résidentielle informelle engorgée

— Activité informelle



MISE EN OEUVRE

- Voies fonctionnant à l'échelle de plusieurs quartiers de Soweto
- Voies desservant Kliptown
- > Irrigation primaire et secondaire
 Mise en place d'une nouvelle hiérarchie, équilibre gabarit - fonction
- ⋈ Passages piétons permettant les échanges inter-quartiers : nouvelles intersections, vitesse brisée
- ⋈ Mise en valeur de Cuninghams Scott Road, axe structurant de la zone, vecteur d'urbanité

- Projets communautaires :
 - 1 - Mise en place "d'îlots patrimoine" structurés autour des vieilles maisons et densifiés
 - 2 - Africa Park conservé et aménagé
 - 3 - Terrain de sport déplacé vers la zone inconstructible
- Densification continue du tissu
- Zone d'action prioritaire
 Déplacement de la population puis Destruction et Reconstruction
- Résorption d'habitat insalubre in situ

- Blocage des abords de la rivière
 Barrière physique ou par confortation de nouveaux usages

Identité

Cohésion
Mutations

Intégrations
Compacter

Kliptown, Johannesburg, Afrique du Sud

Noyau de 30 000 habitants, Kliptown a résisté à la rigidité d' un environnement économique et politique hostile, lié à la politique d' Apartheid.

Le danger des directives urbanistiques du gouvernement est la dissolution d'une communauté exceptionnelle à plus d'un titre.

Basé sur une analyse précise des potentialités du site, nous proposons une nouvelle approche de tels environnements. Axé sur la conservation du patrimoine, des liens communautaires et de l'identité territorial , notre schéma directeur s'appuie sur l'existant urbain, support du tissu social.

BIDONVILLE

POLITIQUE DU LOGEMENT

RESTRUCTURATION URBAINE

SQUATTER

HABITAT DU PLUS GRAND NOMBRE

PATRIMOINE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR