

Résumé

Mots-clés : Périphéries urbaines, gestion foncière, stratégies résidentielles, mototaxis, planification urbaine, Afrique subsaharienne.

La principale caractéristique de l'urbanisation en Afrique subsaharienne c'est son extrême rapidité. Elle est si rapide qu'il est impossible depuis quelques décennies de la maîtriser ou même de l'accompagner avec les moyens à disposition. Il est aussi impossible dans ces conditions de mobiliser le plein potentiel social, culturel et économique que représente l'urbanisation pour le développement des pays de la région. La croissance fulgurante des espaces urbains à laquelle on assiste entraîne par ailleurs une consommation accélérée des espaces naturels, et plus largement une dégradation des écosystèmes naturels, alors que l'urgence des crises environnementales impose la mise en place de modèles plus durables de villes. En effet, en plus de la rapide consommation des espaces naturels, les villes sont responsables de l'essentiel de la production mondiale des gaz à effet de serre et d'autres externalités négatives pour l'environnement. C'est pourquoi la réponse aux changements climatiques passe nécessairement par des choix intelligents de planification urbaine.

La littérature situe ainsi le principal défi des villes d'Afrique subsaharienne dans la maîtrise de leur développement spatial, car à l'heure actuelle, elles ont pour la plupart des morphologies fragmentées et très étalées. Cette maîtrise représente d'autant plus un défi que les projections démographiques prévoient un doublement de la population urbaine du continent d'ici deux décennies. La croissance des périmètres des villes évoluera selon toute vraisemblance au rythme de cette puissante dynamique démographique, et cette mathématique simple laisse entrevoir une intensification de la pression foncière sur les périphéries urbaines. La ville africaine de demain s'y fabrique donc aujourd'hui, ce qui en fait l'espace par excellence pour réfléchir aux modèles de planification durables du futur.

Ma recherche est née de l'idée que les périphéries urbaines constituent l'un des objets de recherche les plus pertinents pour débattre de la ville africaine de demain. Il m'a paru surprenant qu'elles soient aujourd'hui insuffisamment étudiées. Ma recherche se fonde aussi sur l'idée qu'une planification urbaine efficace ne peut se faire sans une compréhension scrupuleuse de la réalité des dynamiques socioculturelles, économiques, politiques et culturelles des villes concernées. Ainsi, l'objectif principal de la thèse est de proposer une compréhension profonde de la réalité des mécanismes de construction des quartiers périphériques de deux grandes villes (Lomé et Yaoundé), afin de penser les modèles de demain. Atteindre cet objectif a nécessité la mise en place d'une triangulation à deux niveaux. Au niveau théorique d'une part, en utilisant trois entrées thématiques différentes : le foncier urbain, la mobilité et le cadre légal de l'urbanisme. Au niveau méthodologique d'autre part, en mobilisant de manière croisée différents outils de collecte et d'analyse de données pour faire face à la difficulté d'accès aux données urbaines. Le *tracking* GPS des mototaxis opérant dans les quartiers en création, la cartographie participative du marché foncier à l'échelle de

l'agglomération, la géocomputation, la géovisualisation, l'analyse de contenu et les interviews plus classiques de résidents et d'experts sont les principales méthodes utilisées.

La thèse montre que dans les deux villes, la construction de l'essentiel des nouveaux quartiers est le fruit d'un tissage d'« urbanismes personnels » complètement en dehors des instruments légaux et de la conduite des acteurs professionnels. La ville est planifiée et construite de manière incrémentale par les résidents eux-mêmes. Plus encore, la vitesse et la spatialité de ce processus sont fortement déterminées par les mototaxis, moyen de transport inédit par son ampleur qui accompagne massivement les projets d'accès à la propriété des nouveaux résidents. Ensuite, la thèse met en lumière le fait que la configuration du marché foncier dissipe les limites administratives des villes, ce qui a pour effet de les rendre non-opérationnelles dans la planification et la maîtrise de l'espace. Les résultats mettent enfin au jour des schémas extrêmement variés et complexes dans les stratégies individuelles, bien que les habitants aspirant à la propriété en périphérie aient en commun de « parier » leur urbanité/statut d'urbain pour la retrouver plus tard. Ce dernier résultat contredit l'idée d'une urbanisation essentiellement informelle, portée par un habitant moyen pauvre qui s'éloigne le plus possible du centre-ville en quête de foncier abordable. Sur la base des résultats majeurs, la thèse formule des recommandations opérationnelles visant à améliorer les politiques de planification urbaine en Afrique subsaharienne, dans le sens de les rendre plus conformes à la réalité du processus de production des villes. La principale d'entre elles est la possibilité de conjuguer les compétences d'urbaniste dont dispose chaque résident du périurbain à celles des urbanistes municipaux ou d'État, des acteurs privés et des professionnels, dans une planification collective de la périurbanisation.

Courte bibliographie

Bloch, R. (2015). Africa's New Suburbs. In P. Hammel & R. Keil (Éds.), *Suburban Governance. A Global View*. University of Toronto Press.

Brou, E. K. (2010, janvier). Les lotissements irréguliers et la production de la ville. *Cahiers d'Afrique CERASA*, 4, 61-73.

Buire, C. (2014). Suburbanisms in Africa? Spatial Growth and Social Transformation in New Urban Peripheries: Introduction to the Cluster. *African Studies*, 73(2), 241-244. <https://doi.org/10.1080/00020184.2014.925187>

Caldeira, T. P. (2017). Peripheral urbanization : Autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(1), 3-20. <https://doi.org/10.1177/0263775816658479>

Chaléard, J.-L. (Éd.). (2014). *Métropoles aux Suds : Le défi des périphéries*. Karthala.

Chamoiseau, P. (1992). *Texaco* (Nachdr.). Gallimard.

Chenal, J. (2009). Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest : Jeux et enjeux de l'espace public. *Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne/Laboratoire de Sociologie Urbaine*. <https://doi.org/10.5075/epfl-thesis-4268>

Choplin, A. (2010). Le foncier urbain en Afrique : Entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott (Mauritanie). *Annales de géographie*, 647, 69-91.

Guézéré, A. (2013). Deux roues motorisées et étalement urbain à Lomé, quel lien avec la théorie des « trois âges » de la ville ? *Noréis. Environnement, aménagement, société*, 226, 41-62. <https://doi.org/10.4000/norois.4549>

Lessault, D. (2005). *Périurbanisation et recompositions socio-spatiales à Dakar : Évolution des stratégies résidentielles d'un système métropolitain ouest africain*. Orléans. <http://www.theses.fr/2005ORLE1063>

Mabin, A., Butcher, S., & Bloch, R. (2013). Peripheries, suburbanisms and change in sub-Saharan African cities. *Social Dynamics*, 39(2), 167-190. <https://doi.org/10.1080/02533952.2013.796124>

Michelon, B. (2012). *Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique*. <https://doi.org/10.5075/epfl-thesis-5195>

Mundia, C. N., & Murayama, Y. (2010). Modeling Spatial Processes of Urban Growth in African Cities : A Case Study of Nairobi City. *Urban Geography*, 31(2), 259-272. <https://doi.org/10.2747/0272-3638.31.2.259>

Olvera, L. D., Plat, D., Pochet, P., & Maïdadi, S. (2012). Motorbike taxis in the « transport crisis » of West and Central African cities. *EchoGéo*, 20. <https://doi.org/10.4000/echogeo.13080>

Sawyer, L. (2014). Piecemeal Urbanisation at the Peripheries of Lagos. *African Studies*, 73(2), 271-289. <https://doi.org/10.1080/00020184.2014.925207>