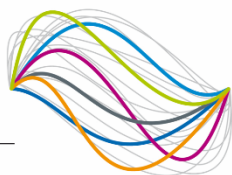


UBFC

UNIVERSITÉ
BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ



ThéMA
UMR 6049 Théoriser & Modéliser pour Aménager

**THESE DE DOCTORAT DE L'ETABLISSEMENT UNIVERSITE BOURGOGNE
FRANCHE-COMTE
PREPAREE A BESANCON**

École doctorale n°594
SOCIÉTÉ, ESPACES, PRATIQUES, TEMPS (SEPT)

Doctorat de GÉOGRAPHIE ET AMÉNAGEMENT

Par
CISSE Cheikh

**COMPRENDRE LA VILLE ET SA PRODUCTION EN AFRIQUE PAR UNE APPROCHE
SYSTÉMIQUE. EXEMPLE DE LA VILLE DE DIAMNIADIO, DAKAR**

Thèse présentée et soutenue à **Besançon, le 02 septembre 2022**

Composition du Jury :

GUINCHARD, Christian	Maître de Conférence-HDR à l'Université de Franche-Comté	Président
ZINSOU, Kossiwa	Professeure à l'Université de Lomé	Rapporteur
HOUSSAY-HOLZSCHUCH, Myriam	Professeure à l'Université Grenoble-Alpes	Rapporteur
SENE, Abdourahmane	Maître de Conférence à l'Université de Ziguinchor	Examineur
MOINE, Alexandre	Professeur à l'Université de Franche-Comté	Directeur de thèse
CHENAL, Jérôme	Maître d'Enseignement et de Recherche à l'EPFL	Codirecteur de thèse

COMPRENDRE LA VILLE ET SA PRODUCTION EN AFRIQUE PAR UNE APPROCHE SYSTÉMIQUE. EXEMPLE DE LA VILLE DE DIAMNIADIO, DAKAR

Mots clés : ville vivante, métabolisme urbain, système urbain complexe, circulation de modèles urbains, ville en Afrique, villes nouvelles, ville organique, formelle, informelle.

Résumé : L'analyse de la ville en Afrique a longtemps été basée sur un regard exogène selon des modèles urbains théorisés et expérimentés dans les pays occidentaux, puis diffusés et appliqués par différents canaux, témoignant des relations historiques – par la production de la ville coloniale – et contemporaines – dans le cadre de la fabrique des villes nouvelles en périphérie des grandes capitales. Cependant, après les indépendances, des chercheurs dits postcoloniaux (Mbembe, 2000 ; Robinson 2006-2014 ; Choplin, 2012-2020 ; Peyroux et Sanjuan, 2016 ; Roy, 2005...) se sont penchés sur la redéfinition de la ville en Afrique en soulignant sa complexité et sa pluralité selon les trajectoires géo-historiques, sur la base de nouvelles théories urbaines plus nuancées et ancrées dans les réalités locales. En outre, au début des années 2000, partout sur le continent africain émergent des projets de villes nouvelles planifiées en réponse aux nombreuses conséquences d'une forte urbanisation non maîtrisée. Ces villes nouvelles portées par des États et des promoteurs internationaux suivent la dynamique d'un agenda international standardisé, marqué par une course à la modernité et au rayonnement international à travers des projets urbains de grande envergure – tantôt dits smart, tantôt et de l'unité des pratiques dans différents lieux créés par les citoyens de manière temporelle et/ou permanente, dans les espaces urbains. En d'autres termes, si les villes nouvelles relèvent de l'urbanisme de projet sur un temps long de la planification, elles s'opposent à la production d'une ville spontanée produite au quotidien sur le court terme. En s'appuyant sur les résultats des enquêtes (monographie, photo-élicitation interview et focus groups) faites sur le terrain entre 2017 et 2020 à Diamniadio, dans la région métropolitaine de Dakar, croisées avec d'autres exemples de villes nouvelles sur le continent africain développés dans la littérature scientifique, cette thèse s'articule autour de la reprise des bases de l'approche systémique, en se focalisant sur le sous-système des acteurs, des représentations, des lieux en jeu et à enjeu dans l'espace urbain avec des temporalités spécifiques, pour théoriser le concept de « ville réelle ». Cette dernière est une ville spontanée provenant d'une intelligence collective locale sur la base d'une articulation hybride des pratiques formelles et informelles, des savoirs, des expériences et d'une diversité pratiques des acteurs – notamment des habitants. Relevante de la forme la plus fidèle et la plus achevée à chaque réalité urbaine, la ville réelle théorisée dans la thèse n'est ni

durables – s’inscrivant sur un horizon temporel lointain. Toutefois, à côté de ces villes nouvelles résultant d’une planification officielle, existe une autre forme de ville spontanée, organique – ascendante – en provenance de la diversité seulement informelle, ni seulement formelle ; elle constitue une limite probante des villes nouvelles planifiées inscrites sur un temps long truffé d’incertitudes dans un continent africain en mutation démographique et économique permanente.

UNDERSTANDING THE CITY AND ITS PRODUCTION IN AFRICA THROUGH A SYSTEMIC APPROACH. EXAMPLE OF THE CITY OF DIAMNIADIO, DAKAR

Key words: living city, urban metabolism, complex urban system, circulation of urban models, new towns, organic city, formal city, informal city, real-city

Abstract: The analysis of the city in Africa has been based on an external view according to urban models theorized and experimented with in Western countries, then disseminated and applied through different channels, bearing witness to historical relations - through the production of the colonial city - and present relations - in the context of the manufacture of new cities on the outskirts of major capitals. However, after independence, so-called postcolonial researchers (Mbembe, 2000; Robinson 2006-2014; Choplin, 2012-2020; Peyroux and Sanjuan, 2016; Roy, 2005...) have been looking at the redefinition of the city in Africa, emphasizing its complexity and plurality according to geo-historical trajectories, on the basis of new urban theories that are more nuanced and rooted in local realities. In the early 2000s, all over the continent, new town projects were being planned in response to the many consequences of uncontrolled urbanization. These new cities, supported by states and international developers, follow the dynamics of a standardized international agenda, marked by a race for modernity and international influence through large-scale urban projects – sometimes called smart, sometimes sustainable – with a distant time

there is a form of places created by city dwellers in a temporal and/or permanent way, in urban spaces. In other words, if the new towns are part of the urban planning project over a long period of time, they are opposed to the production of a 'real', spontaneous town produced on a daily basis in the short term.

Based on the results of surveys (monograph, photo elicitation interview and focus groups) carried out in the field between 2017 and 2020 in Diamniadio, in the Dakar metropolitan region, crossed with other examples of new cities on the African continent developed in the scientific literature, this thesis is to take up the basics of the systemic approach, focusing on the subsystem of actors, representations, places at stake in the urban space with specific temporalities, in order to theorize the concept of the 'real' and complex city. The real city is a spontaneous city which arises from a local collective intelligence on the basis of a hybrid articulation of formal and informal practices, knowledge, experiences and a practical diversity of actors - especially the inhabitants. The real city theorized in the thesis is the most faithful and complete form of each urban reality, and constitutes a convincing limit to the

horizon. However, alongside this new new planned towns that are part of a long spontaneous, organic city which comes period of time full of uncertainties in an from the diversity and unity of practices in African continent that is constantly different cities resulting from planning, changing.

Sommaire

TABLE DES SIGLES.....	9
DEDICACES.....	10
REMERCIEMENTS.....	11
INTRODUCTION GENERALE	13
1- <i>Contexte général</i>	13
2- <i>Problématique</i>	16
3- <i>Cadre de la recherche</i>	18
4- <i>Délimitation de la recherche : Diamniadio, le choix d'une ville nouvelle aménagée à l'échelle métropolitaine de Dakar</i>	18
5- <i>Plan de la thèse</i>	20
6- <i>Questions de recherche et hypothèses</i>	21
PARTIE I – CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES, REVUE DE LA LITTÉRATURE ET PRÉSENTATION CAS D'ÉTUDE	23
INTRODUCTION PARTIE I.....	25
CHAPITRE 1 : CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES ET REVUE DE LA LITTÉRATURE.....	26
1- <i>De la ville machinique à la ville organique</i>	26
2- <i>Le métabolisme urbain : la ville est une structure vivante</i>	31
3- <i>La ville est un territoire</i>	35
4- <i>Le territoire est un système complexe</i>	37
5- <i>La ville est un territoire qui fonctionne comme un système complexe</i>	39
5-1- <i>Le système ville-territoire</i>	39
5-2- <i>Les caractéristiques d'un système urbain</i>	41
CHAPITRE 2 : UNE EVOLUTION THEORIQUE ET HISTORIQUE DE LA VILLE EN AFRIQUE	47
1- <i>La ville en Afrique sous le prisme du formel et de l'informel</i>	47
1-1- <i>L'informel, un concept relatif</i>	48
1-2- <i>Le dépassement de la dualité formel versus informel</i>	49
1-3- <i>L'informalité est une normalité dans les Suds</i>	51
1-4- <i>Le droit à la ville, « un droit à l'informalité »</i>	53
2- <i>La ville en Afrique dans la littérature postcoloniale des études urbaines</i>	57
2-1- <i>Une tropicalisation des pensées urbaines en Afrique</i>	57
2-2- <i>Une nouvelle dynamique des villes postcoloniales en Afrique</i>	61
CHAPITRE 3 : PRESENTATION DU CAS D'ETUDE DE DIAMNIADIO A L'ECHELLE METROPOLITAINE DE DAKAR	65
1- <i>Diamniadio : de la ville historique à la ville nouvelle, un prolongement de Dakar</i>	65
1-1- <i>Historique : l'évolution politique et économique de Diamniadio</i>	65
1-2- <i>Les acteurs historiques de la transformation de Diamniadio</i>	73
2- <i>Diamniadio, la naissance d'une ville nouvelle « planifiée » à l'échelle métropolitaine de Dakar</i>	75
2-1- <i>Quelques raisons avancées pour la mise en place de la ville nouvelle</i>	81
2-2- <i>Répartition et aménagement de la ville nouvelle de Diamniadio</i>	83
CONCLUSION PARTIE I.....	86
PARTIE II – DES ESPACES URBAINS EN MUTATION SUR LE CONTINENT AFRICAIN : DE LA VILLE NOUVELLE À LA CIRCULATION DE MODÈLES URBAINS NORD-SUD ET SUD-SUD	88
INTRODUCTION PARTIE II.....	90
CHAPITRE 4 : DEMARCHE METHODOLOGIQUE.....	91
1- <i>L'approche systémique comme outil d'analyse</i>	92
2- <i>Explication générale des recherches de terrain</i>	98
2-1- <i>Observation et photographie</i>	98
2-2- <i>Entretiens semi-directifs individuels</i>	102
2-3- <i>Focus group</i>	107
2-4- <i>Données cartographiques et statistiques</i>	112
2-5- <i>Traitement des résultats</i>	113
CHAPITRE 5 : L'EXPERIMENTATION DE MODELES URBAINS A TRAVERS LE CONCEPT DE « VILLE NOUVELLE ».....	118

1-	<i>De la définition globalisante des villes nouvelles.....</i>	118
2-	<i>... aux caractéristiques particulières des villes nouvelles.....</i>	120
3-	<i>La ville nouvelle, une expérience urbaine ancienne.....</i>	122
4-	<i>Les facteurs contemporains de création des villes nouvelles.....</i>	125
5-	<i>Expériences des villes nouvelles en Afrique.....</i>	127
5-1-	<i>La ville nouvelle, une alternative d'aménagement urbain.....</i>	127
5-2-	<i>Des villes nouvelles ou villes néolibérales sous le feu de critiques acerbes.....</i>	133
CHAPITRE 6 – DE LA CIRCULATION DE MODELES URBAINS DU NORD AUX SUDS A LA DIVERSIFICATION DES ACTEURS DE LA PRODUCTION URBAINE.....		135
1-	<i>Des théories et modèles urbains classiques en provenance du Nord.....</i>	135
2-	<i>Circulation de modèles urbains du Nord aux Suds.....</i>	137
2-1-	<i>La circulation de modèle à travers l'usage de concepts pour définir et représenter la ville en Afrique sous l'ère coloniale.....</i>	137
2-2-	<i>La matérialisation de la circulation de modèles urbains (Nord-Sud) sous l'ère coloniale.....</i>	138
2-3-	<i>De la période postcoloniale à la mondialisation : les nouveaux faiseurs de villes en Afrique et leurs stratégies géopolitiques.....</i>	140
2-4-	<i>La circulation de modèles urbains selon une approche néolibérale.....</i>	144
3-	<i>Production de modèles urbains aux Suds par les acteurs des Suds.....</i>	149
CONCLUSION PARTIE II.....		160
PARTIE III : DE LA VILLE NOUVELLE DE DIAMNIADIO PROGRAMMEE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE DE DAKAR À LA VILLE RÉELLE ET ORGANIQUE EXISTANTE.....		162
INTRODUCTION PARTIE III.....		164
CHAPITRE 7 : LES ORIENTATIONS STRUCTURANTES DE LA VILLE NOUVELLE DE DIAMNIADIO A L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE DE DAKAR.....		166
1-	<i>Le logement, une motivation majeure de la ville nouvelle de Diamniadio.....</i>	166
2-	<i>La gouvernance foncière.....</i>	173
3-	<i>Diamniadio Smart-City, une des orientations majeures de la ville nouvelle.....</i>	188
3-1-	<i>Définition du concept « smart-city».....</i>	189
3-2-	<i>Modélisation de Diamniadio « smart-city ».....</i>	193
4-	<i>Le système des transports terrestres dans la région métropolitaine de Dakar.....</i>	196
5-	<i>Les retombées du système des transports terrestres dans la région de Dakar.....</i>	202
6-	<i>Entre des mobilités formelles et informelles à l'échelle métropolitaine de Dakar.....</i>	206
7-	<i>Entre solution et gouvernance conflictuelle des mobilités de Diamniadio à la région métropolitaine de Dakar.....</i>	211
CHAPITRE 8 : LA VILLE ORGANIQUE, REELLE DE DIAMNIADIO, UNE LIMITE A LA VILLE NOUVELLE PLANIFIEE.....		214
1-	<i>Une approche systémique du modèle urbain organique, réel, de notre terrain d'étude.....</i>	215
2-	<i>Dynamique de production de la ville réelle, sur les lieux produits dans les espaces.....</i>	229
2-1-	<i>Production de la ville réelle par des représentations, pratiques et appropriations des lieux dans les espaces publics.....</i>	230
2-2-	<i>Production de la ville réelle par des pratiques et appropriations dans lieux commerciaux.....</i>	240
2-3-	<i>Production de la ville réelle dans les lieux des transports.....</i>	249
CHAPITRE 9 : SYSTEME DE GOUVERNANCE COMPLEXE DE DIAMNIADIO.....		261
1-	<i>La gouvernance de la ville historique.....</i>	261
2-	<i>La gouvernance de la ville nouvelle.....</i>	263
3-	<i>Vers une gouvernance à l'échelle métropolitaine de Dakar.....</i>	270
CONCLUSION PARTIE III.....		272
CONCLUSION GENERALE.....		274
BILAN 1 : APPROCHE DISCIPLINAIRE, ANALYSES CONCEPTUELLES ET METHODOLOGIE.....		274
BILAN 2 : DE LA CIRCULATION DE MODELES URBAINS PRODUITS AU NORD – A TRAVERS LE CONCEPT DE VILLE NOUVELLE – A LA PRODUCTION DE MODELES URBAINS ORGANIQUES, REELS.....		275
BILAN 3 : DIAMNIADIO VILLE NOUVELLE, UN PROJET CONTROVERSE.....		277
LECTURES PROSPECTIVES.....		279
1-	<i>Entre la ville idéale et la ville produite : la ville réelle.....</i>	279
2-	<i>Recommandations/préconisations.....</i>	279
BIBLIOGRAPHIE.....		282
TABLES DES MATIERES.....		304
LISTE DES FIGURES.....		307

LISTE DES CARTES	308
LISTE DES TABLEAUX	308
LISTE DES PLAQUETTES DE PRESSE	308
LISTE DES ENCADRES	309
LISTE DES PHOTOS	309
LISTE DES PLANCHES DE PHOTOS	310
ANNEXES	311

Table des sigles

ADEME : Agence de la transition écologique	289
ADIE : Agence de l'Informatique de l'État	334
AGETIP : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public	333
AGPBE : Agence de Gestion du Patrimoine Bâti de l'État	334
AIBD : Aéroport International Blaise Diagne.....	310
ANSD	107
ANSD : Agence Nationale de Statistique et de la Démographie.....	135
APIX : Agence de Promotion des Investissements.....	333
APROSI : Agence d'Aménagement et de Promotion des Sites Industriels.....	334
BAD : Banque Africaine de Développement.....	289
BIT	57
BRT : Bus Rapid Transit	292
CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar	98
CICAD	137
DGPU	98
DGPU : Délégation Générale des Pôles Urbains.....	98
<i>DISEZ : Dakar Integrated special economic zone</i>	134
EPA : Établissements Publics d'Aménagement	327
FOGALOG : Fonds de Garantie Logement	263
GIE : Groupement d'Intérêt Economique.....	201
INPG : Institut National du Pétrole et du Gaz.....	137
MCA: Millenium Challenge Account	134
MEFP : Ministère de l'Économie de la Finance et du Plan du Sénégal.....	256
MULHP : Ministère de l'Urbanisme, du Logement et l'Hygiène Publique.....	224
ONG : Organisation Non Gouvernementale.....	204
ONU.....	11
PAMU : Programme d'Amélioration pour la Mobilité Urbaine.....	178, 304
PAOHS : Programme d'Accélération de l'Offre en Habitat Social	164
PATMUR : Projet d'Amélioration de la Mobilité Urbaine.....	304
PDUD : Plan de Déplacement Urbain de Dakar	305
PUD : Plan d'Urbanisme de Détail	125
SOGIP : Société de Gestion des infrastructures publics	329
SOTRAC : Société des Transports du Cap-Vert.....	304
TER : Train Express Régional.....	128
UCG : Unité de Coordination et de la Gestion des Déchets solides	201
<i>VRD : Voiries et Réseaux Divers</i>	129
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté.....	126
ZES : Zone Economique Spéciale	135

Dédicaces

Je dédie cette thèse de doctorat à toutes les personnes qui y ont contribué de près ou de loin :

À ma mère Ndoumbé CISSE et à mon père Ibrahima CISSE pour leurs prières et leurs encouragements permanents ;

À tous mes frères et sœurs qui m'ont manifesté leur bienveillance et leur solidarité tout au long de mon parcours universitaire ;

À ma tante Sophie DIENG, mon oncle Ibrahima NDOYE et mes parrains Bruno et Christiane BROSSOIS qui m'ont soutenu moralement, intellectuellement ; et m'ont initié dans la recherche depuis mes débuts en Hypokhâgne en Normandie.

Remerciements

Je voudrais tout d'abord remercier très sincèrement Alexandre MOINE (directeur) et à Jérôme CHENAL (co-directeur) qui ont accepté d'encadrer avec beaucoup de rigueur mon travail. Je serai toujours reconnaissant de leur soutien et aide indéfectible tout au long des années de recherche, malgré les nombreux obstacles rencontrés. Leur niveau d'exigence très élevé m'a beaucoup servi dans la démarche. Je leur témoigne toute ma gratitude.

Je remercie les rapporteuses de cette thèse Pr. ZINSOU Kossiwa et Pr. HOUSSAY-HOLZSCHUCH Myriam, ainsi que les autres membres du jury Christian GUINCHARD et Abdourahmane SENE qui ont porté un intérêt à mon travail. Je leur témoigne aussi une profonde gratitude et reconnaissance.

Je transmets aussi de profonds remerciements :

- À mes ami(e)s et confident(e)s qui m'ont toujours soutenu et encouragé : Isseu Touré, Mame Dieynaba Bâ, Ndeye Fatou Badiane, Abou Sow, Mohamed Diouf, Aboubacry Niang, El hadji Niane, Ngor Ndour, Aminata Baro, Papa Magoum Niang, Khalifa Ababacar Lô et toute la « *Bois Family* ».
- À tous mes collègues doctorants et chercheurs pour les travaux en commun et les échanges précieux : Mamadou Dit Papa Dieng, Mansour Mané, Assane Diallo et toute l'équipe de l'ACRESA.
- À toutes les personnes qui m'ont soutenu lors des enquêtes de terrain, notamment Moussa Dabo et Moussa Sow.

Introduction générale

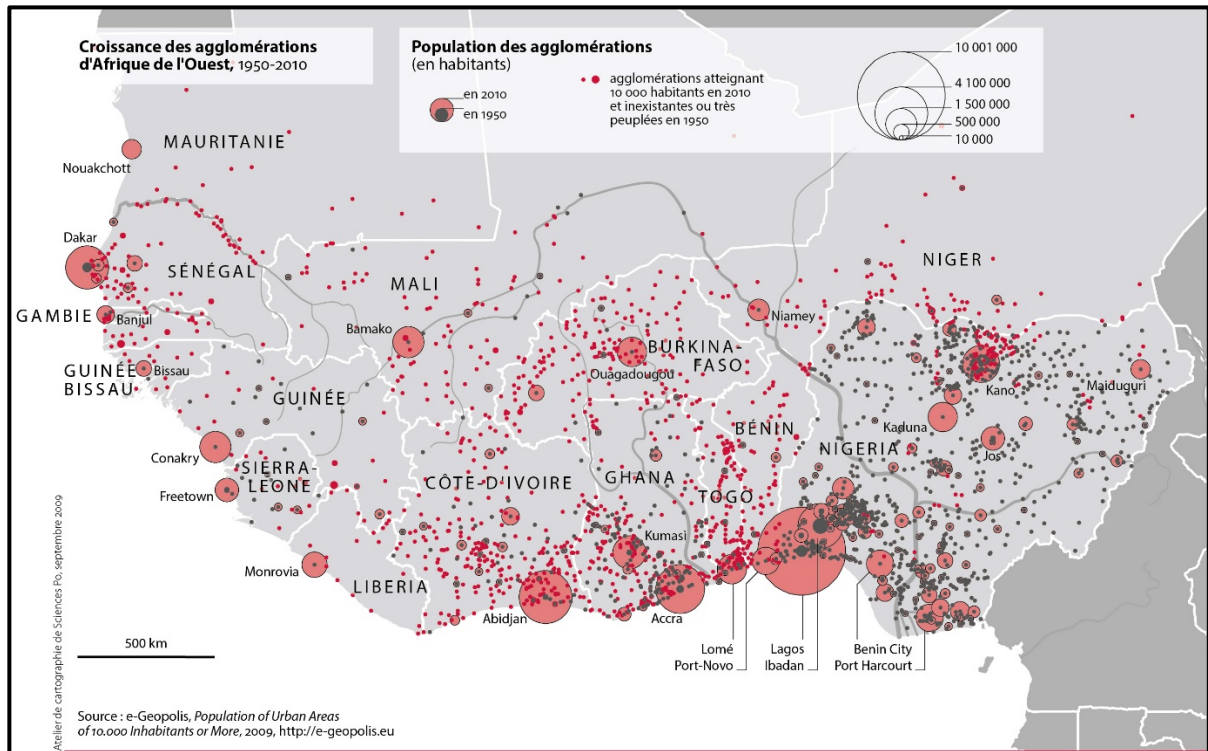
1- Contexte général

Pendant la période coloniale, l'Afrique a été décrite comme un continent à dominante rurale. Cette lecture continua à nourrir la coopération au développement longtemps après les indépendances et resta la base de l'aide au développement, puis de la coopération au développement. La réduction de la pauvreté fut pensée et planifiée à travers une coopération technique dans les zones rurales et les réalités urbaines du continent restèrent complètement ignorées¹. Cette lecture avait écarté toute forme d'urbanité au continent africain. En effet, seuls 14 % des africains étaient des citadins en 1950.

Néanmoins, durant l'ère postcoloniale, le rythme de l'urbanisation accéléra rapidement en raison de l'exode rural qui poussa plusieurs paysans à migrer vers des villes de moins en moins capables de les absorber. À la fin du millénaire, de grandes villes africaines telles que Lagos, Le Caire ou encore Kinshasa étaient devenues de grandes agglomérations urbaines de plus de cinq (5) millions d'habitants (Freund, 2007, Burdett et Sudjic, 2007). Désormais, la lecture d'un continent africain rural devient dépassée. Les projections des Nations Unies prévoient 1,2 un taux d'urbanisation de 62 % à l'horizon 2050, soit un chiffre supérieur à celui de la Chine ou encore de l'Inde. À la même année, plus d'une vingtaine de villes africaines abriteront plus de dix (10) millions d'habitants : on y décompte plusieurs mégapoles² et la croissance urbaine y est plus forte que partout ailleurs. La prise en compte de ces données démographiques devient impérative pour définir et comprendre la production de la ville en Afrique.

¹ Michael Lipton (1977) a popularisé le terme de « biais urbain » dans le domaine du développement dès la fin des années 70. Il affirmait que la coopération au développement se concentrait exclusivement sur les villes et négligeait les zones rurales, une erreur de jugement qui a eu une influence énorme et dévastatrice (par exemple, Riddell, 1985).

² « Les mégapoles ou méga-villes ou villes géantes correspondant aux *megacities* de la terminologie des Nations-Unies, elles concentrent, selon les sources, des populations égales ou supérieures à 10 millions d'habitants, disposent d'aires d'influence d'ordre international, voire mondial ». Source : Géoconfluences : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/megapoles>



Carte 1 : de 1950 à 2010, quand l'Afrique de l'Ouest s'urbanise

Source : E-Geopolis, population des zones urbaines de 10 000 habitants ou plus, 2009. <http://e-geopolis.eu>

Toutefois, à la différence de l'urbanisation des grandes villes européennes au XIXe siècle accompagné d'une forte industrialisation³, celle de l'Afrique, notamment subsaharienne, ne s'explique pas de la même manière : l'urbanisation des villes africaines précède leur développement économique. Ce n'est pas « *le temps de la métropolisation économique en Afrique, mais plutôt à la mégapolisation* », disait Le Bris (1996). Autrement dit, au plan international, les grandes villes africaines rejoignent le rang des grandes mégapoles mondiales⁴ et se situent en bas de l'échelle de villes qualifiées « globales »⁵, « métropolitaines » du fait de leur retard de développement. Par conséquent, les ségrégations s'accroissent à toutes les échelles sous l'effet des logiques marchandes et d'une boulimie d'espace qui aggrave différents problèmes urbains (Jaglin, Didier et Dubresson, 2018).

La forte urbanisation africaine sans développement économique s'illustre également par des contrastes probants à l'intérieur des villes. D'un lieu à l'autre, au sein des villes, des quartiers d'affaires abritent des agencements de bâtiments de l'administration où se trouve le cœur

³ La Révolution Industrielle

⁴ Classement sur critère démographique.

⁵ Classement sur critère économique

économique, à côté des endroits qui se distinguent par des habitations délabrées, souvent bâties dans l'informel. Les habitants façonnent leur propre ville n'importe où et n'importe comment à chaque fois que l'autorité administrative est défaillante. Ce sont « *des constructions provisoires devenues permanentes (abris de chantiers, baraquements destinés à l'accueil temporaire de populations sans abri) : petits îlots d'habitat insalubre ou mini-bidonvilles à l'intérieur d'une trame parcellaire (...); constructions et extensions non déclarées ou de fortune dans les espaces urbains interstitiels, les cours, les jardins, les emprises de voie, les talus, les berges et les remblais* »⁶. Les habitants des installations « informelles » n'ont pas droit à la ville (Lefebvre, 1968 ; Purcell, 2014), posant ainsi la problématique de l'opérationnalité des projets de planification urbaine qui fleurissent de plus en plus sur le continent.

En revanche, à côté de ces problèmes probants, une « mondialisation par le bas »⁷ et un marché du « bas de la pyramide » se développent dans les grandes villes africaines, parfois en interaction avec l'activité des grandes multinationales, expliquant les particularités « *d'une métropolisation à l'africaine* » (Dubresson, 2018). Phénomène total, elle s'accompagne d'une transformation sociale « comprimée » (Fleury, Houssay-Holzschuch, 2012) très visible dans les espaces métropolitains, vitrines de l'émergence et de la montée en puissance des classes moyennes (Darbon, Toulabor, 2014). L'urbanisation africaine est ainsi, dans une certaine mesure, porteuse d'un progrès économique sans précédent.

⁶ Durand-Lasserve A., Tribillon J-F, 2000. Questions urbaines. Quelles réponses à l'illégalité des quartiers dans les villes en développement ? Document de travail pour le séminaire du réseau ESF/N-AERUS. Leuven et Bruxelles.

⁷ Un développement des activités en dehors de la planification officielle des villes.

2- Problématique

Partant des réalités démographiques et de leurs effets, les villes en Afrique sont des espaces de paradoxe où se lit une réalité à la fois singulière et plurielle : une croissance économique et une richesse opulente des centres urbains – « *au centre d'une nouvelle géographie mondiale* » (Robinson, 2005) – évoluent avec une pauvreté grandissante et une informalité dans les périphéries urbaines. En perpétuelle évolution et reconfiguration depuis plusieurs décennies, les villes en Afrique sont des « *travaux en cours* » (Simone, 2004) ; elles sont complexes, fluides et se distinguent par l'immensité de leur diversité, de leurs dimensions aussi bien entre elles qu'en leur sein... Elles ne sont pas exceptionnelles et sont aussi ordinaires que toutes les autres villes (Robinson, 2006). Elles créent aussi une mosaïque urbaine remarquable, où les liens et les cassures deviennent sources d'idées et de perspectives (Amin et Thrift, 2002). En réalité, les études urbaines en Afrique se reposent principalement sur deux versants ; soit extrêmement optimistes, soit excessivement pessimistes :

- Les auteurs optimistes idéalisent les villes en Afrique en valorisant leurs différentes potentialités ; la capacité d'innovation, l'esprit entrepreneurial et le savoir-faire des citoyens. Les villes en Afrique sont des lieux spécifiquement énergiques d'où émerge, entre autres, une immense variété d'expressions artistiques (Pinther et Al., 2012). C'est une lecture idéaliste qui peint les villes comme des endroits de créativité et d'expérimentation de villes nouvelles futuristes⁸ comme réponses aux nombreux défis de l'urbanisation non maîtrisée ;
- Les auteurs pessimistes s'attardent sur les manquements des villes en Afrique, comparées aux villes des pays développés du Nord. Ils font une lecture basée sur la non-fonctionnalité des villes assimilées principalement à l'informalité, la pauvreté et d'autres maux qui les rendraient ingérables (Förster et Ammann, 2018).

Ces deux lectures témoignent d'une analyse binaire des villes à partir d'une vision extérieure aux réalités africaines ; elles méritent donc des nuances scientifiques. Dans cette perspective, Förster et Ammann (2018) invitent à une analyse plus complexe et critique en partant des pratiques locales pour questionner « *la manière dont les différents acteurs négocient,*

⁸ <https://blog.futuresfestivals.com/afrofuturisme-quels-imaginaires-pour-les-villes-africaines-du-futur/>

manœuvrent, résistent, arbitrent et adaptent avec habileté leur vie quotidienne dans un environnement urbain africain en perpétuelle évolution » (Förster et Ammann, 2018).

Pour répondre aux différents défis de l'urbanisation, plusieurs États africains considèrent la production de villes nouvelles comme une solution. Dès lors, **en partant du cas de Diamniadio, en quoi la ville nouvelle est-elle une alternative d'aménagement du territoire pour relever les défis de la forte urbanisation à travers le partenariat international, renforçant une circulation internationale de modèles urbains au détriment de la production d'une ville réelle sur le temps court, par une multitude d'acteurs avec une articulation de pratiques formelles et informelles ?** Il semble ainsi nécessaire de rendre compte des réalités des villes en Afrique en étudiant la complexité de leur mode de production. Cela invite à l'interrogation scientifique des termes qui leur sont associés dans la littérature⁹ en analysant de manière plus approfondie les ressorts de la complexité, les transformations des espaces, le jeu des acteurs, les pratiques et les représentations de la ville dans une perspective dynamique.

⁹La fragmentation sociale et spatiale, la dualité « formel *versus* informel » des pratiques, etc.

3- Cadre de la recherche

Nous présentons une thèse de géographie et aménagement du territoire, mais notre problématique nous oriente vers des analyses pluridisciplinaires. En effet, la ville est un objet de plusieurs sciences humaines et sociales : la géographie, l'histoire, la sociologie, l'économie, la science environnementale, la science politique, l'urbanisme, la géométrie... qui proposent des lectures à la fois spécifiques et complémentaires. L'articulation des analyses spécifiques à chaque science sociale permet d'avoir une lecture pluridisciplinaire. A travers nos analyses, nous apportons des lectures transversales des idées et concepts développés.

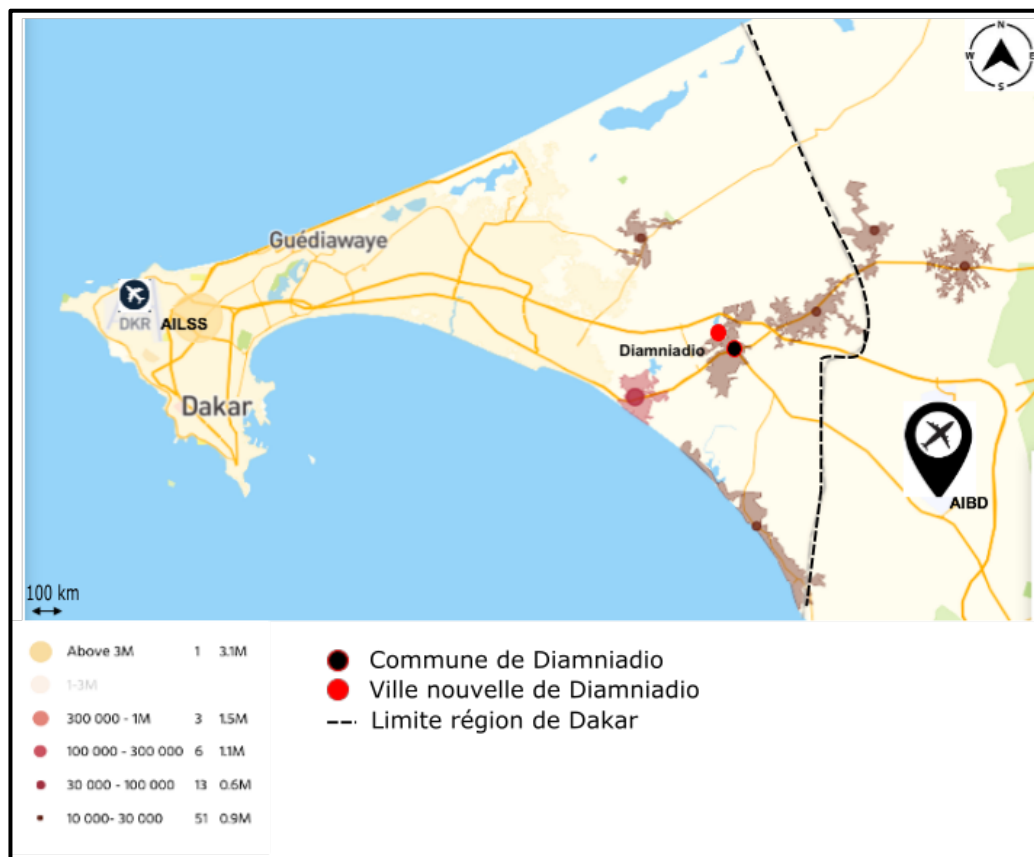
Par ailleurs, notre thèse s'inscrit dans la poursuite du courant postcolonial des études urbaines. Elle apporte de nouvelles connaissances sur la manière dont la ville en Afrique se produit au quotidien de manière complexe en dehors de tous les paradigmes et lectures en provenance des pays du Nord développés.

4- Délimitation de la recherche : Diamniadio, le choix d'une ville nouvelle aménagée à l'échelle métropolitaine de Dakar

Étendue sur une superficie de 550 Km², soit 0,3 % de la superficie totale du Sénégal, la région de Dakar a une urbanisation exceptionnelle – comparée aux autres régions – avec 50 % de la population urbaine totale du pays (ANSD, 2020). La capitale sénégalaise est dans la même dynamique de peuplement que les grandes villes africaines. Elle concentre les fonctions politiques, économiques et administratives essentielles du pays. Cependant, le niveau de développement économique de la capitale sénégalaise et l'espace disponible ne sont pas suffisants pour accompagner la forte urbanisation en cours. En réalité, Dakar consomme plus d'espace que les autres régions au niveau national¹⁰. Cela traduit une forte densité de son centre et de ses espaces périphériques Est qui a encore une petite réserve foncière avec de nombreux dysfonctionnements : un déficit de parcelles constructibles, la congestion urbaine, la saturation des réseaux (transports, assainissement, etc.), la pollution et à la vulnérabilité face à de nombreux aléas climatiques (recrudescence d'inondations, érosion côtière).

¹⁰ Dakar se distingue nettement des autres régions avec une densité moyenne de 6464 habitants/km² contre 78 au niveau national : https://www.ansd.sn/ressources/publications/1-SES-2017-2018_Etat-structure-population.pdf

La région de Dakar connaît également une forme d'urbanisation informelle qui se manifeste dans tous les secteurs et dans toutes les sphères. Cela s'illustre principalement par l'insuffisance en matière de logement traduisant un développement de l'habitat informel – notamment pour les plus pauvres – en autoconstruction précaire ou irrégulière –. Cet habitat informel occupe 35 % des superficies habitées dans la région de Dakar (ONU-Habitat, 2012). Dès lors, le principal défi de l'État du Sénégal est de répondre à la forte demande de logements à l'échelle régionale, nationale, ou de manière plus globale à la question du *droit à la ville*¹¹ pour la majorité (les plus pauvres)¹². Ainsi, à l'instar de plusieurs États africains, le Sénégal procède à une déconcentration officielle en planifiant la ville nouvelle de Diamniadio – dans une ville existante – comme une alternative d'aménagement du territoire pour relever tous les défis de l'urbanisation non maîtrisée de la région de Dakar.



Carte 2 : Diamniadio à l'échelle métropolitaine de Dakar

Figure réalisée par Cheikh CISSE, source des données Africapolis.org, 2022

¹¹ Le « *droit à la ville* », utilisé pour la première fois par Lefebvre (1968), est défini comme « *l'accès aux services urbains essentiels dans des conditions durables et acceptables* » (Dupont et Lelièvre, 1990 ; Dorier, 2000).

¹² Le taux de pauvreté à Dakar est à 53,4% :

http://www.ansd.sn/ressources/publications/Perception_pauvrete_Senegal.pdf

5- Plan de la thèse

Dans la première partie, nous clarifions des concepts utilisés en lien avec notre problématique et une présentation du cas d'étude. Pour ce faire, nous analysons la ville que nous assimilons à un organisme vivant ou encore à un territoire qui est un système complexe. Puis, nous faisons une présentation contextuelle et renouvelée de la ville en Afrique dans la littérature – de la période coloniale à la période postcoloniale –. Enfin, une présentation du cas d'étude de Diamniadio qui s'inscrit dans la dynamique actuelle de production de villes nouvelles sur le continent africain.

Dans la deuxième partie, nous présentons la démarche méthodologique, puis démontrons la circulation de modèles urbains en œuvre avec l'expérimentation du concept de ville nouvelle. C'est une présentation critique des processus de circulation de modèles urbains, notamment dans la production de villes nouvelles, du Nord aux Suds et de plus en plus la diversification des acteurs avec l'émergence des Suds.

La dernière partie est une confrontation entre la ville nouvelle planifiée sur le long terme et la ville réelle, organique produite sur le court terme ; puis la complexité de leur gouvernance. C'est une mise en évidence détaillée des orientations structurantes du projet de la ville nouvelle de Diamniadio, présentées comme des réponses aux défis de l'urbanisation de la région de Dakar : la politique du logement, les transports et les mobilités et l'aménagement d'une ville intelligente. Ensuite, la production de la ville réelle, organique exposant l'articulation hybride des pratiques formelles et informelles dans différents lieux produits par des acteurs qui font des représentations de l'espace urbain à des échelles temporelles spécifiques. Enfin, la gouvernance complexe et hybride des deux formes de ville.

6- Questions de recherche et hypothèses

- Question de recherche

Au-delà de la ville nouvelle programmée et des paradigmes de circulation de modèles urbains, comment peut-on rendre compte de la ville réelle existante, en partant des pratiques locales, vernaculaires dans différents lieux produits par un ensemble d'acteurs selon des temporalités spécifiques ?

- Hypothèses principales

Il existe une logique néolibérale de production de modèles urbains Nord-Suds, puis Sud-Sud avec une diversification des acteurs dans le cadre de l'expérimentation de villes nouvelles.

Il existe production de formes urbaines vernaculaires, organiques, hybrides articulant pratiques formelles et informelles, renvoyant à la ville réelle.

**PARTIE I – CLARIFICATIONS
CONCEPTUELLES, REVUE DE LA
LITTÉRATURE ET PRÉSENTATION CAS
D'ÉTUDE**

Introduction partie I

Le phénomène d'urbanisation des sociétés humaines avec son importance et ses conséquences différentes selon les pays constitue un point de réflexion théorique très important pour comprendre la ville. En revanche, la compréhension de la ville suppose au préalable sa caractérisation et sa définition. Définie dans plusieurs sciences sociales, notamment en géographie et en sociologie, la ville – avec son fonctionnement organique – peut être assimilée avant tout comme un organisme vivant, permettant d'introduire le métabolisme urbain. En outre, elle est un territoire qui renvoie à un objet complexe qu'on peut assimiler à un système constitué de sous-systèmes en interaction.

Les théories urbaines connaissent une évolution et diffèrent d'une société à une autre durant l'histoire. S'il existe des pensées urbaines dominantes en provenance d'une littérature occidentale, de nouvelles formes de pensées orientées vers la tropicalisation, voire la désoccidentalisation des études urbaines sont développées, permettant de repenser et de redéfinir la ville en Afrique en se basant sur des réalités et des pratiques spécifiquement africaines.

L'objet de cette première partie est de faire des clarifications conceptuelles en ressortant, dans un premier temps les différents contours de la ville, en montrant sa dimension fonctionnelle, puis sa dimension organique qui l'assimile à un organisme vivant et enfin son rapprochement au concept de territoire considéré comme un système complexe qui justifie l'usage de l'approche systémique – ou encore métabolique – comme méthode d'analyse. Puis, nous explorons la littérature pour comprendre le processus de production de la ville en Afrique de la période coloniale à la période postcoloniale avant de finir par présenter notre démarche et notre cas d'étude – Diarniadio – ; une ville marquée par de profondes mutations, car ayant été choisie comme un site d'expérimentation du concept de « ville nouvelle ».

Chapitre 1 : clarifications conceptuelles et revue de la littérature

Définie et perçue différemment dans différentes sciences sociales et selon les sociétés, la ville est un objet qui relève de la complexité. Pour l'aborder scientifiquement, nous faisons des clarifications conceptuelles en ressortant ses contours selon les différentes situations et réalités géographiques et historiques. En la considérant d'abord comme un organisme vivant ; dans ce chapitre nous allons encore plus loin, en l'analysant comme un territoire qui fonctionne comme un « système complexe » (Moine, 2006, 2007, 2015) avec des sous-systèmes interaction permanente.

1- De la ville machinique à la ville organique

La ville est à la fois une machine et un organisme vivant. Pour le démontrer, nous nous inspirons d'abord des travaux d'Italo Calvino¹³ qui utilise deux métaphores : le corps et la machine, le vivant et l'artificiel.

Dans un premier temps, la ville n'est pas naturelle ; elle est un produit anthropique, artificiel et machinique. Dans la société occidentale, la ville a été d'abord une machine industrielle¹⁴. La manière de produire la ville dans ces sociétés occidentales s'est développée selon une culture technocratique de la séparation : une dichotomie entre des savoirs et des savoir-faire, mais également des acteurs et des pouvoirs. La comparaison « ville » et « machine » renvoie d'abord à la dimension fonctionnelle de la ville et permet de comprendre les mécanismes de son fonctionnement technique. En ce sens, Le Corbusier (1933)¹⁵ mise sur une rationalité totale en établissant quatre « fonctions » humaines de la ville : habiter, travailler, se récréer et circuler. Cette analyse est reprise dans la planification des villes contemporaines avec le système de zonage : zone résidentielle, zone de loisir, zone industrielle, zone d'habitat, etc. Toutes les fonctions de la ville sont en interaction entre elles comme au sein d'un système.

Cependant, la comparaison de la ville à une machine peut être nuancée dès lors que « *presque toutes les villes sont le résultat d'adaptations successives à des fonctions diverses qui n'étaient*

¹³ Italo Calvino, (1983) Préface à *Les villes Invisibles*, lors d'une conférence pour les étudiants de la Graduate Writing Division de la Columbia University de New-York.

¹⁴ Liée à l'industrialisation au XIX^{ème} siècle.

¹⁵ La Charte d'Athènes, 1933

pas prévues au moment de leur planification initiale, tandis qu'une machine a été créée pour accomplir une fonction concrète »¹⁶. En ce sens, Heidegger¹⁷ prend le contre-pied de Le Corbusier et pense que l'espace urbain habité n'est pas un outil à penser rationnellement, mais une relation à la condition même de l'existence, dans sa gratuité et son épiphanie. Le Corbusier enterre une vieille conception de la ville aléatoire, spontanée et hasardeuse au profit d'une ville géométrique avec des zones bien établies. En cela, il est à l'antipode de la vision organique, complexe de la ville ; sa conception de la ville plutôt mécaniciste n'est pas valable partout.

La ville n'est pas qu'un espace bâti en béton ou encore une simple machine à produire, consommer, circuler, habiter, telle la théorie de Le Corbusier inspirée de *la Charte d'Athènes* ; elle a aussi une dimension physiologique interne qui la renvoie à un organisme vivant, voire un être humain pour montrer sa perfectibilité, son dynamisme et sa créativité. La ville est faite autant d'idées que de pierres et d'habitants (Bertrand M.J., 1980). Ses dimensions morphologiques, socio-fonctionnelles et socio-affectives sont difficilement séparables (Rémy et Voyé, 1992). Barthes¹⁸ a développé cette conception « vivante » de la ville en utilisant une métaphore littéraire : « *la ville est une inscription de l'homme dans l'espace* ». Autrement dit, elle est le reflet de l'homme en tant que création humaine. Il s'agit d'un discours, d'un texte qui peut être lu¹⁹. L'espace urbain apparaît ainsi comme une écriture ; celui qui se déplace dans la ville, c'est-à-dire « l'usager de la ville » ou l'habitant, est un lecteur qui, en fonction de ses parcours et déplacements, isole des fragments, des passages de ce discours pour les actualiser et en tirer son signifié²⁰. Cependant, la ville actuelle, marquée par des innovations et changements sans précédent perd son affectivité et son côté « humain », ce qui pousse Augé (1992) à utiliser l'expression « non-lieu ». En effet, l'espace urbain, selon lui, est un « espace affectif » ou anthropologique, chargé de significations. Si la ville perd ses valeurs, elle devient un « non-lieu ».

¹⁶ Italo Calvino, (1995), *Les dieux de la ville*, « Los dioses de la ciudad », in *Punto y aparte : Ensayos sobre literatura y sociedad*, Barcelona, Tusquets

¹⁷ Bonicco-Donato C., (2019) : *Heidegger et la question de l'habiter Une philosophie de l'architecture*. Editions Parenthèses

¹⁸ Maria Hermínia A. Laurel, « Barthes en espace urbain », *Carnets* [En ligne], Deuxième série - 6 | 2016, mis en ligne le 31 janvier 2016, consulté le 27 juillet 2021. URL: <http://journals.openedition.org/carnets/740>; DOI: <https://doi.org/10.4000/carnets.740>

¹⁹ Rocío Peñalta Catalán, « La ville en tant que corps : métaphores corporelles de l'espace urbain », *TRANS-* [En ligne], 11 | 2011, mis en ligne le 08 février 2011, consulté le 11 juin 2021. URL: <http://journals.openedition.org/trans/454>; DOI: <https://doi.org/10.4000/trans.454>

²⁰ Barthes R., (1967), « Sémiologie et Urbanisme », Conférence, 1963, in *L'aventure sémiologique*, Paris, Seuil, 1985.

De plus, la ville naît, grandit et meurt ; « *tel un organisme vivant qui se développe dans le temps* ». Moreno (2014) – en allant plus loin que *la Charte d'Athènes* – assimile la ville à un organisme vivant où différentes catégories sociales dont les besoins essentiels (se loger, se nourrir, se déplacer, se récréer) entretiennent des liens permanents et complexes.

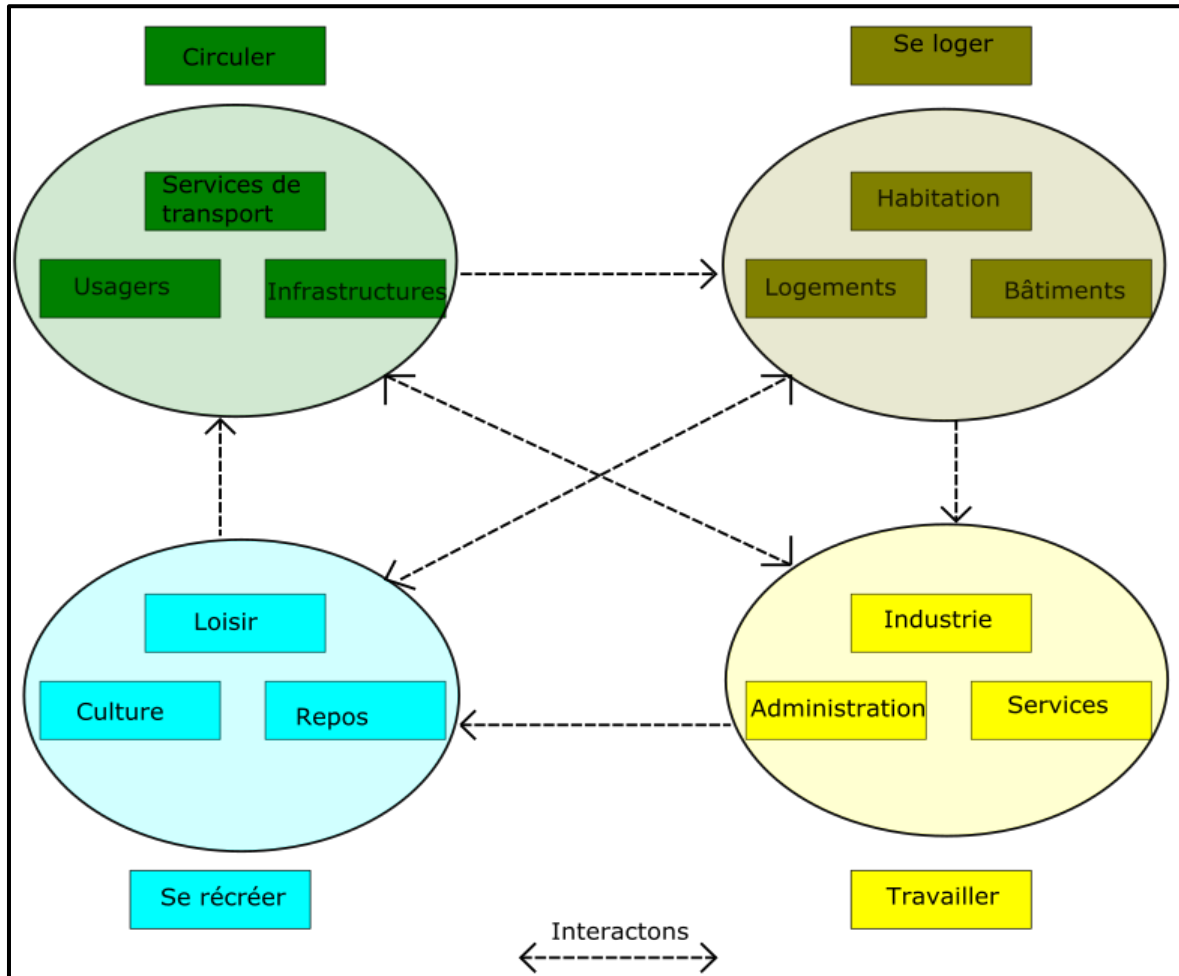


Figure 1 : la ville fonctionnelle et vivante

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021, inspirée de Le Corbusier, 1933.

D'autres métaphores organicistes sont utilisées pour comparer l'espace urbain à un organisme vivant, la ville et le corps, et ce depuis l'Antiquité : le « tissu urbain » pour référence au décor urbain, le « cœur » ou le centre névralgique en rapport avec l'anatomie humaine comme le centre de la ville, les espaces verts représentés comme les « poumons » de la ville, le marché comme « *Ventre de Paris* »²¹, les « artères » comme les voiries, etc. En outre, s'il y a de la « chair » ou du « corps » dans l'organisme urbain, également si « l'ossature du plan » conditionne le tissu urbain, dans la mesure où c'est dans le cadre fixé par le plan que

²¹ Zola, Émile, *Le Ventre de Paris*, Paris, Le livre de Poche / Fasquelle, 1974

s'inscrivent les nécessaires fonctions urbaines et que s'organise la vie quotidienne²². Il y a aussi du sang, dans cet organisme vivant et des flux internes (à l'échelle intra-urbaine) et externes (à l'échelle extra-urbaine) de toutes sortes – flux de déchets, d'énergie, etc. – qui fonctionnent en réseau avec des interrelations complexes. Sans ces interrelations, l'organisme ne fonctionne pas. La ville est ainsi un système vivant et gigantesque²³, destiné à « *permettre la maximisation de la fonction de communication et d'échanges sociaux* » (Claval, 1968) ; elle est créative, formée de mobilités et de flux de biens et services qui passent dans des réseaux économiques, techniques et sociaux. Dans cette perspective, le métabolisme permet de comprendre la ville et son fonctionnement. Il permet de voir la ville à travers ses dimensions matérielles et activités productives (Barles, 2007), de manière à caractériser la pression exercée par les modes de vie sur l'environnement.

Par ailleurs, la ville, avec sa dimension organique, se modifie et se transforme en fonction des événements sociaux, politiques, économiques, sanitaires, culturels, etc. Chaque événement qui s'opère dans la société — de manière lente, rapide, ou intensive — modifie, impacte, dégrade, réadapte de manière ponctuelle ou permanente le système urbain, sa sociologie, son paysage, son côté institutionnel... L'organicité de la ville fait qu'elle n'est pas immortelle ; elle peut agoniser en cas de crise et mourir en cas de faillite. En période de crise, le système urbain et ses composants (flux entrants et sortants) connaissent une perturbation. La totalité de la zone urbaine métabolique subit les dégâts de l'aléa, ce qui peut entraîner des perturbations temporaires et permanentes. Les flux peuvent être coupés, perturbés de manière partielle ou totale, en raison surtout de la défaillance et des dysfonctionnements des réseaux techniques, sociaux, urbains existants qui émettent ces flux, ces réseaux. Nous pouvons prendre l'exemple des infrastructures d'une ville fonctionnant en réseau et pouvant être analysées comme un système vivant. S'il arrive une catastrophe naturelle telle qu'une inondation, les interactions interdépendantes des différentes infrastructures peuvent entraîner la situation suivante :

- De fortes pluies sur un espace urbain fortement urbanisé, mais avec un réseau d'assainissement défaillant provoquent une inondation à ruissellement urbain ;
- L'interdépendance des infrastructures entraîne une perturbation des réseaux de transport, car la circulation devient difficile du fait de la forte présence des eaux ;

²² George P., 1961, Précis de géographie urbaine, Paris. In : « Géographie urbaine » | Cosinschi & Racine | *Les concepts en géographie humaine* 4^e éd. (1998)

²³ *Système* : concept défini par H. Beguin

- Cette situation rend difficile la mobilité des usagers et impacte l'activité économique ;
- Elle impacte également l'économie de la ville (quand les populations ne travaillent pas ou éprouvent de la difficulté à aller au travail) et les familles (si les revenus sont fortement liés au travail ; cela entraîne une baisse de revenus et du pouvoir d'achat).

Cependant, Laborit (1971) conteste la comparaison systématique de la ville à tous les types d'êtres vivants, avec des rôles, des organes et des structures, en pensant qu'il s'agit au mieux d'une « sécrétion », voire d'un effet de la société humaine. Selon lui, la comparaison « ville » et « organisme » prête confusion entre le « groupe humain » et « effet » dans une figure systémique. La ville est par ailleurs l'espace politique, le lieu d'expression des luttes sociales sur lequel apparaissent les formes anciennes des pratiques de dominance, alors que le cerveau – comme boîte à informations – trouverait au sein des villes des éléments pour sécréter ses facultés imaginatives. Sans remettre en cause la vision organique de la ville, encore moins la valider totalement dans toutes les situations, Laborit analyse la ville comme l'aboutissement d'une projection de comportements individuels et collectifs quasi programmés – comme un patrimoine génétique – par notre système cérébral. En somme, selon sa pensée, la ville est une « production », voire une « sécrétion » humaine, et ne peut être assimilée à une finalité autre que ce que les hommes lui fixent. Ainsi, la difficile analogie entre ville et organisme vivant s'explique par le fait que la ville ne dispose pas de sa finalité propre. Dans cette perspective, Chiambaretta (2019)²⁴ invite à un changement de paradigme – le passage d'une vision machinique du monde à une conception centrée sur le vivant et au-delà – qui fait renaître la notion de métabolisme. En effet, le vivant permet d'aller au-delà de la dualité de l'anthropocentrisme imposé par la modernité et invite à une compréhension symbolique et pratique de la ville comme métabolisme urbain, signe d'une démarche intégrant le défi écologique pour « ménager » la ville. D'un développement machiniste du monde, nous allons vers une direction orientée vers le vivant qui permet de faire ensuite un dépassement vers le métabolisme urbain. En effet, si l'on considère exclusivement la ville comme organisme vivant, on l'assimile à un individu – les marchands informels dans l'espace – donc dans le corps – sont assimilés à des « parasites » qu'il faudrait faire « déguerpir ». Il y a donc un risque à déshumaniser les habitants. Il est nécessaire d'aller au-delà de la machine et du vivant en épousant le métabolisme urbain qui invite à repenser l'existence du corps urbain.

²⁴ Parler de ville intelligente a-t-il un sens ? Pour une ville-métabolisme Par Philippe Chiambaretta - N°50-51 Printemps - été 2019 Interview de Philippe Chiambaretta – Propos recueillis par Françoise Laugée

2- Le métabolisme urbain : la ville est une structure vivante

Le métabolisme urbain est une métaphore qui permet d'étudier les flux/stocks et les acteurs de la ville de manière systémique. Il envisage les villes comme des corps afin d'assurer leurs fonctions vitales. Les corps – c'est-à-dire les villes – ont besoin de matières premières et de l'énergie qu'ils consomment, transforment et évacuent (sous forme d'excréments, de déchets...). À la différence des approches classiques pour aborder les questions urbaines de façon analytique, le métabolisme urbain sert à réfléchir autour d'une ou des problématiques urbaines de manière systémique. C'est un modèle d'abstraction permettant de modéliser la ville en termes de flux internes et externes pour comprendre non seulement la manière dont le corps urbain fonctionne en ayant des informations claires pour les prises de décisions en termes d'approvisionnement et de consommation d'énergie et d'autres matières, mais aussi d'appréhender la complexité de son fonctionnement grâce à l'approche systémique. Ayant une grille de lecture matérialiste du fonctionnement des territoires, rappelant que les sociétés ne sont pas hors-sol (Barles, 2020), le métabolisme urbain est un outil pas très connu, mais qui dispose d'un potentiel consistant à avoir une lecture ontologique de la ville qui dépasse donc sa dimension physique – dépassant la capacité intellectuelle de l'homme.

Historiquement, le sens de l'expression métabolisme urbain a connu une évolution avec différentes déclinaisons :

- Marx parle « *social ecology* » à la fin du XIX^e siècle pour montrer comment l'économie extractive ou capitaliste était en train de piller la nature pour satisfaire ses besoins ;
- Burgess (1925) utilise l'expression « *human ecology* ». La première vision, inspirée de l'École de Chicago, s'appuie sur l'analyse de la croissance et la forme d'une ville selon l'organisation de ses flux de mobilité. En effet, dans *The City* (1925), le développement de la ville de Chicago est analysé comme un processus écologique. Cependant, les brèches ouvertes par ces analyses étaient dépassées. En réalité, le corps des villes serait un système écologique composé non seulement de choses matérielles, mais aussi des êtres animés et non-animés (des animaux, des humains, etc.) ;
- Wolman (1965) utilise les expressions « *urban Metabolism/Industrial ecology* » pour expliquer le fait que les villes soient faites de flux d'énergie, d'information et de matière

qui circulent, s'arrêtent, se remettent en circulation. Son usage de l'expression « métabolisme urbain » est fonctionnaliste. Dans son étude, il modélise les flux entrants et sortants d'une ville américaine « type ». Cette approche quantitative est la plus répandue dans l'étude des métabolismes urbains : elle permet de quantifier les flux sur un temps et un territoire donnés. La méthode utilisée pour réaliser ce type d'étude est appelée *Material Flow Analysis* (MFA)²⁵ ;

- Duvineaud (1974) parle de « *urban ecology* » pour faire référence à une écologie politique urbaine, prenant les flux non comme une donnée singulière, spécifique et autonome, mais influencée par les orientations sociales et politiques d'une ville, sous la contrainte des caractéristiques et des besoins de son milieu naturel et physique ;
- Swyngedouw (2006) avance l'idée de « *political ecology* » inspirée d'un courant de pensée qui s'intéresse aux arbitrages sociaux et politiques façonnant les métabolismes et la façon dont ces derniers génèrent, augmentent, atténuent, des inégalités (économiques, sociales, environnementales) dans toutes les sphères. Il admet que les flux des métabolismes constituent aussi des flux de capitaux non dénués d'intérêts privés ou publics.
- Enfin, Newell et al. (2017) parlent de « *political industrial ecology* » qui est une approche principalement quantitative, attribuée à l'écologie industrielle. Elle porte sur un recensement des flux énergétiques et matériels traversant la ville, de manière à mesurer leur conséquence sur l'environnement. L'objectif est de passer d'un métabolisme linéaire – qui repousse à l'infini ses « sortants » – à un métabolisme systémique, circulaire recyclant ses « sortants » en « entrants ».

L'approche métabolique permet aussi de considérer la ville comme « *un système ouvert* »²⁶. En effet, la ville entretient des relations avec son environnement économique, politique, culturel, social et développe des interactions entre les activités, les biens, les personnes, les entreprises,

²⁵ Une évaluation systématique des flux et des stocks de matériaux dans un système défini dans l'espace et le temps. Source : <https://www.igi-global.com/dictionary/material-flow-analysis/79281> - Traduite d'anglais en français par Cheikh CISSE

²⁶ Serre D., (2015) Concevoir la résilience urbaine : un défi face à des complexités. EDP Sciences. Complexité et désordre Éléments de réflexion, 9782759817771. <<https://grenoble-sciences.ujf-grenoble.fr>>. <Halshs-01250351

les infrastructures, etc. Ces relations produisent des richesses et des opportunités, mais elles créent aussi de la vulnérabilité et par conséquent des risques. Son fonctionnement dépend de ses nombreux sous-systèmes (Berry, 1964) et de ses réseaux. « *La moindre défaillance peut avoir des conséquences en cascade sur le fonctionnement urbain* » (Robert et al., 2009). Pour que le système urbain soit opératoire, tous les sous-systèmes (les réseaux, etc.) doivent fonctionner en interaction, sans quoi la ville est déséquilibrée et non résiliente face à un éventuel choc. « *Les réseaux sont ainsi le système nerveux de la ville dans lequel la moindre défaillance peut entraîner des conséquences importantes sur l'ensemble du système urbain* », selon Damien Serre²⁷. L'organisme vivant qui est la ville – comme système fermé sur sa morphologie, sa structure, mais ouvert d'un point de vue thermodynamique et communicationnel – s'équilibre, se tient par des successions, d'organisations internes et d'interactions, de rapports d'échange avec son environnement, son milieu, ces derniers étant à l'origine de sa sociabilité. Ainsi, comme dans le cadre des systèmes complexes, le système urbain avec son caractère homéostatique contient un but spécifique. Cela peut être la résilience et la capacité de survivre en cas de perturbation majeure.

En outre, l'approche métabolique permet d'interroger la limite du système urbain, ou son enveloppe externe qui fait partie, par définition autant du système que de son environnement, du fait de son rôle de liaison. Une enveloppe externe flexible peut s'adapter au changement de l'environnement. S'il est difficile de remarquer, de nos jours, les frontières de la ville, ce n'est pas qu'elles n'existent plus, mais parce qu'elles sont plutôt mouvantes, floues, évolutives, liées au changement de leur environnement. C'est l'ouverture des systèmes qui explique cette modification de l'enveloppe externe. Dès lors, les activités qui s'y déroulent peuvent être marquées par des flux internes et externes. C'est en ce sens que Vilmin (2015) dit « *qu'une bonne partie des éléments-clés du système urbain lui échappe. Mais son ouverture l'enrichit en informations et en possibilités d'action, lui donne une plus ample variété. À l'inverse, un système clos, sans diversité interne et sans apport de variété externe, est exposé à disparaître si son environnement se modifie* ». L'ouverture du système vers l'extérieur permet de prendre en considération les changements de l'environnement au niveau de la structure interne. Celle-ci, aussi, va s'adapter en fonction des changements de la structure externe.

²⁷ Serre D., (2015) Concevoir la résilience urbaine : un défi face à des complexités. EDP Sciences. Complexité et désordre Éléments de réflexion, 9782759817771. <<https://grenoble-sciences.ujf-grenoble.fr>>. <Halshs-01250351

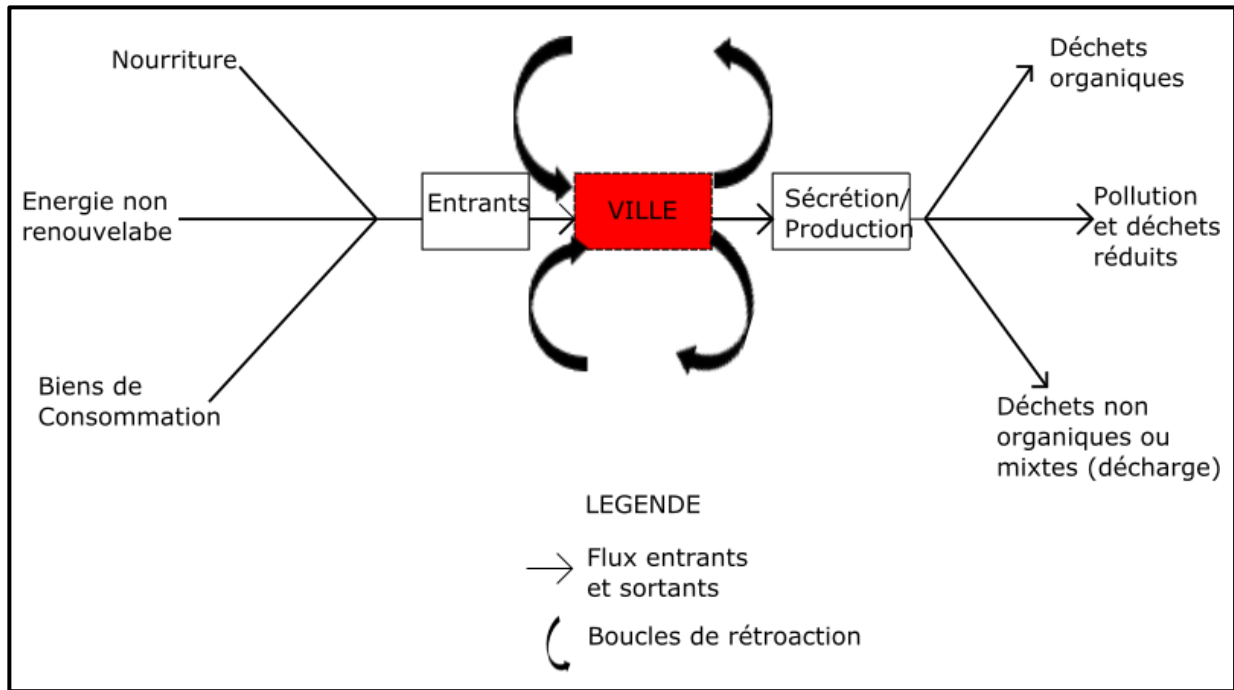


Figure 2 : la ville métabolique, un système ouvert

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022, inspirée de Damien Serre, 2015

3- La ville est un territoire

La ville présente des réalités différentes. Elle existe à travers des formes et des environnements variés, provenant de facteurs géographiques, historiques, politiques, économiques, entre autres. Inscrite dans un espace géographique naturel puis anthropisé par des acteurs qui font des représentations individuelles et collectives dans le temps et qui produisent des lieux temporaires ou permanents en fonction de leurs activités, la ville peut être analysée sous deux facettes : elle peut être conceptualisée ; mais elle est surtout un territoire.

- La ville conceptualisée renvoie à plusieurs représentations : la ville horizontale, la ville verticale, la ville historique, la ville souterraine, la ville verte, les réseaux de transport, les réseaux de communication, les réseaux de canalisation, les espaces verts, les couleurs, les odeurs (Rabin et Gwiazdzinski, 2005 ; Sansot, 2004). Ces représentations de la ville ne sont pas exhaustives. Nous pouvons y ajouter les habitants qui vivent selon leur propre rôle : le professionnel, l' élu, l' étudiant, le citoyen, etc. Ces caractéristiques s'accommodent indifféremment. Chaque habitant, quel que soit son rôle, façonne sa ville en fonction de son mode et rythme de vie, de ses aspirations, de ses désirs et de ses besoins. Ajoutons également des aléas quotidiens qui rendent la ville évolutive, mouvante. La ville est un territoire qui se transforme et se modifie en permanence ;
- Produit de la territorialité²⁸, la ville est un territoire qui s'inscrit dans une portion d'espace géographique, étendue ou pas, aux formes urbaines très variées : entre une mégapole asiatique ou africaine et une ville moyenne européenne existent des différences culturelles et morphologiques. Ces territoires urbains ont des frontières contiguës à d'autres espaces qui peuvent être montagnards, maritimes, ruraux, mais aussi urbains. Toutefois, ces frontières ne sont pas fermées ; elles sont poreuses. On ne peut plus se contenter d'une délimitation figée et fixe de la ville. En effet, la ville dépasse ses limites en s'étalant, ses frontières s'effacent progressivement, laissant découvrir, partout dans le monde, des zones périurbaines, différentes des zones rurales. Dans cette perspective, Henri Lefebvre (1968) parle de

²⁸ Selon Raffestin (1982-1986, in Moine, 2006), « *l'espace précède le territoire* ». La territorialité renvoie donc à la production du territoire à partir de l'espace.

« prolifération biologique », de « filet à mailles inégales, laissant échapper des secteurs plus ou moins étendus ».

L'idée de ville est ainsi complexe. Un discours sur la ville suppose, au-delà d'une sémantique bien fournie, une mise en lien de différents niveaux de représentation, que l'approche soit universitaire, journalistique ou encore politique. La ville recoupe plusieurs autres dimensions. Elle peut être considérée comme un espace « territorialisé », ou encore « *un espace naturel, économique, social, politique et administratif ou construit et à construire* » (Arab, 2004) en montrant les productions, les ressources et les activités concernées. Ainsi, nous pouvons comprendre une difficulté intrinsèque à la ville : le risque de sa simplification. Il est nécessaire de dépasser cette tendance à juxtaposer les descriptions d'une même ville, comme on superpose les calques d'un plan de quartier qu'on reconfigure, sans saisir que ce collage de parcelles de ville n'est pas la ville elle-même, car l'ensemble est plus que la somme des parties comme nous le rappelle la théorie du holisme (Smuts, 1926)²⁹. La ville peut être ainsi considérée, de manière sommaire, comme un territoire, qui est un système avec un ensemble d'éléments en interdépendance formant un tout organisé. C'est un ensemble physionomique, morphologique, culturel et social différencié, fonctionnellement intégré dans un réseau hiérarchisé de complémentarité lui permettant d'organiser sa région et de l'intégrer dans l'économie globale³⁰. En outre, la ville est, de nos jours, d'un point de vue matériel, un fait de société. Elle est non seulement unité de vie collective et territoire, mais aussi milieu et enjeu, cadre physique et nœud de relation entre les êtres sociaux (Grafmeyer, 1994). Les formes de ville peuvent être opposées et variées selon les individus et leurs représentations sociales individuelles et collectives dans lesquels ils inscrivent leurs pratiques, qui, en permanence, sont à leur image.

²⁹ In Laurent Dupont, 2009

³⁰ « Géographie urbaine » | Cosinschi & Racine | *Les concepts en géographie humaine* 4^e éd. (1998)

4- Le territoire est un système complexe

Au regard des nombreuses définitions de la notion de territoire dans la littérature : d'un espace vécu à un espace perçu (Di Méo, 1998) en passant par un espace délimité, approprié et politisé par des acteurs, le territoire a fait l'objet de huit définitions différentes chez Levy et Lussault (2003). Souvent, on évoque le territoire en faisant référence à un espace géré et aménagé par les hommes. Il est alors confondu avec l'œkoumène, c'est-à-dire l'espace organisé par les hommes. Un autre sens du terme, aussi populaire, assimile le territoire à un lieu d'emprise et d'expression d'un pouvoir (Micoud, 2000), à un espace politique. Les acteurs sociaux l'utilisent, se l'approprient et l'aménagent en fonction de leurs besoins. Le territoire est aussi perçu à la fois comme un espace vécu et un espace perçu, mais également un support d'identité collective, il « *témoigne d'une appropriation par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire et de leur singularité* » (Di Méo, 1998).

À partir de toutes ces entrées pour définir le concept de territoire, nous pouvons retenir une définition plus englobante avec Moine (2006) et Gumuchian, Pecqueur (2007) en considérant le territoire comme un système complexe ou un espace à la fois organisé, vécu, approprié, construit, politisé et représenté par des acteurs. Dans cette optique, A. Moine (2006, 2015) propose une définition du territoire comme étant un système que l'on peut comprendre à travers une approche systémique. Il analyse le système territorial en se basant sur cinq des sous-systèmes en interrelation dynamique :

- **L'espace géographique** (œkoumène) renvoie à l'espace organisé par les sociétés. Il ne se limite pas à un support matériel, « *c'est à la fois le produit des pratiques sociales et une composante de ces pratiques* » (Ciattoni et Veyret, 2007). Il est aménagé, approprié par l'homme et renvoie au jeu des acteurs par les objets qu'ils créent ou produisent. Ces organisations spatiales proviennent des interrelations se créant entre ses sous-systèmes : système naturel, anthropisé, social et institutionnalisé (Moine, 2005) ;
- Le territoire est un espace approprié et vécu. **Les acteurs se représentent individuellement et collectivement de l'espace**, ce qui va guider les projets de

chacun et de chaque groupe. Leur choix se construit en deux moments : lors de l'observation de ce qui est l'espace géographique et lors de la projection de ce que sera l'espace géographique après le choix d'une action (Moine, 2005). C'est la dimension idéale du territoire ;

- Il existe un ensemble **d'acteurs** agissant directement ou indirectement sur l'espace géographique, en le gérant, l'aménageant et l'utilisant en fonction des représentations qu'ils s'en font ;

- Le territoire s'inscrit au travers d'une dimension situationnelle puisque **des lieu(x)** vont se révéler dans l'espace, en fonction d'interactions entre les acteurs, dans le temps (dimension temporelle) et en fonction des représentations en jeu. Les lieux émergent en fonction du regard que les acteurs portent sur l'environnement, représentant les résultantes des jeux d'actions réciproques impliquant des groupes sociaux ou des individus et leur milieu naturel et symbolique.

- Enfin, la complexité des territoires renvoie, en plus d'autres paramètres, **au temps**, dont on ne perçoit pas toujours clairement le rôle dans le système.

5- La ville est un territoire qui fonctionne comme un système complexe

5-1- Le système ville-territoire

La ville est un territoire qu'on peut comprendre à travers la complexité et le métabolisme urbain qui l'assimile à un organisme vivant. La relativité de sa définition selon les contextes géographiques et historiques démontre qu'elle est un objet complexe. Par exemple, entre une ville chinoise dans un pays qui dépasse le milliard d'habitants et une ville sénégalaise dans un pays de moins de vingt millions d'habitants, il est difficile d'avoir scientifiquement la même définition du concept « ville ». Ainsi, les nombreux savoirs et notions sur la ville invitent à une démarche scientifique poussée vers la complexité. Cette démarche invite à dépasser *le paradigme de la simplification* (Morin, 2005) qui s'appuie sur les principes de réduction, d'abstraction dont le but est de mettre à l'écart, de réduire les objets et les concepts pour mieux les rendre plus compréhensibles (intelligibles). La réalité est ainsi réduite à un système cohérent et simplifié. Ceci ne permet pas une compréhension facile des liens et des interactions qui unissent les objets et les concepts. Cela renvoie aux « *systèmes clos, fermés, achevés* » (Lefebvre, 1968), et au « *paradigme de la simplification* » défini par Morin (2005) comme « *une intelligence aveugle qui isole tous les objets de leur environnement* ». Cette démarche devient dépassée pour analyser la ville et les activités humaines. « La ville-territoire », présentée plus haut, montre déjà l'imbrication des différentes composantes de la ville. Dès lors, notre environnement de vie étant complexe, Morin (1977, 2004) invite à s'appuyer sur le *Paradigme de la complexité* qui prend la pensée complexe comme une nécessité en utilisant la notion de « *reliance* » pour montrer l'importance de relier ce que la connaissance scientifique avait segmenté en disciplines ou courants de pensée. Selon lui (2005), *le paradigme de la pensée complexe ne privilégie ni l'analyse du global ni l'analyse des parties élémentaires. Il forme le tout, l'objectif étant de relier, de globaliser, de s'imprégner du contexte, mais en même temps de reconnaître le singulier*. En effet, l'analyse d'un système urbain nécessite l'intégration simultanée de nombreux éléments interconnectés qui peuvent être d'ordre culturel, politique, environnemental, social, historique, etc. Ces éléments fonctionnent à des échelles temporelles et spatiales différentes. De manière plus précise, inscrite dans son écosystème, la ville est formée d'un ensemble d'éléments interconnectés entre eux, de flux d'information ou de matières, ou d'information, de réseaux matériels (infrastructures...), etc. Tant de composants qui permettraient de faire une analyse structurale et fonctionnelle, nous poussant à valider l'hypothèse de la ville comme système complexe.

Ainsi, le principe d'arborescence caractéristique des systèmes complexes s'applique aussi avec le système urbain, composé de plusieurs sous-systèmes en interaction les uns avec les autres. On peut citer entre autres les sous-systèmes de l'habitat, des transports, de l'environnement, de l'économie, etc. La ville est ainsi « *un tout en même temps organisé, organisant et organisateur* » (Morin, 2005) et qui ne peut plus être définie à travers ses sous-systèmes analysés séparément, encore moins par la simple somme de tous les sous-systèmes.

Le système urbain complexe ne limite pas à un modèle explicatif, ils n'en sont pas moins compréhensibles grâce à l'approche systémique qui aborde les phénomènes et les processus qui proposent une compréhension des fins envisageables (Le Moigne, 1993). Dans cette optique de réflexion sur la complexité urbaine, Stengers (2000) suggère *la réinvention de la ville*. Elle n'entend pas solutionner les problèmes rencontrés par les praticiens de la ville, il s'agit d'abord de comprendre celle-ci autrement. C'est une démarche qui permet de comprendre en profondeur ce que la ville a d'essentiel, de ne plus considérer les difficultés comme des menaces, mais de potentielles opportunités, de ne plus avoir une approche standardisée et uniforme aux problèmes urbains, mais de tendre vers des solutions spécifiques et proches à chaque réalité urbaine. « *La complexité fait ainsi naître une nouvelle conscience des incertitudes au sein des systèmes urbains invitant à développer une stratégie qui tend à intégrer l'imprévu dans la conduite de l'action* » (Evette, 2005). L'objectif de la modélisation du système urbain est de rendre compréhensible la complexité du phénomène urbain étudié, par l'appréhension de ses concepts. La finalité est de comprendre les interactions entre les différents éléments composites de la ville afin d'éviter les décisions séparées, isolées qui pourrait impacter négativement l'ensemble. Ainsi, la modélisation du système urbain est la connaissance que nous construisons et façonnons de la ville.

En somme, la complexité étant indissociable au fonctionnement de la ville, il est difficile d'aborder des questions relatives au système urbain sans en prendre compte. Néanmoins, chaque système complexe est spécifique, donc chaque ville s'explique par son propre contexte et génère un contexte particulier du fait qu'elle soit un système ouvert. Une analyse du concept ville-territoire et les caractéristiques de la complexité permet de poser l'hypothèse qui postule que la ville, quelles que soient ses caractéristiques démographiques, superficielles, ses fonctions, sa morphologie spatiale et le pays dans lequel elle se trouve, est un système complexe qu'on peut aborder avec une approche systémique ou métabolique. Dès lors, il est important de comprendre les caractéristiques d'un système urbain.

5-2- Les caractéristiques d'un système urbain

La ville a longtemps été abordée par des méthodes d'analyse sectorielles, analytiques, caractérisées par une étude segmentée d'un ensemble. Il existait très peu d'études transversales analysant la ville de manière transversale en croisant tous les domaines. Cependant, face aux limites montrées par cette pensée analytique classique et les avantages présentés par l'approche systémique, il semble nécessaire d'analyser les caractéristiques de la complexité urbaine.

La dynamique d'un système urbain repose sur un fonctionnement caractérisé par :

- *L'interaction* : le système urbain est caractérisé par des interrelations non linéaires et permanentes entre ses différents éléments ou sous-systèmes. Cela présuppose que les sous-systèmes constitutifs du système sont solidaires. C'est cette solidarité qui fonde la différence entre un ensemble simple et un système complexe. Ces interrelations entre les éléments du système débouchent sur une perspective dynamique et se font sous forme de jeux complexes : si une perturbation externe ou interne intervient, elle se répercute sur une partie, voire la totalité du système. Le tout n'est pas la somme de toutes les parties et les interactions à l'œuvre peuvent être non seulement prévisibles... mais également aussi imprévisibles. Morin (1990) parle « *d'unités globales organisées d'interrelations entre éléments, actions ou individus* ». Par exemple, l'arrivée d'un séisme violent dans une ville peut paralyser tous les secteurs de la ville (les transports, les réseaux, l'habitat, les commerces, les universités), car ils sont tous reliés et fonctionnent en interaction permanente. Par ailleurs, les interactions entre les sous-systèmes ont une conséquence scientifique importante : si la pensée scientifique classique (ou cartésienne) fait recours à la causalité ou la relation cause/effet pour expliquer les phénomènes, ceci n'est pas le cas dans une approche systémique. Par exemple, si nous prenons deux phénomènes urbains en relation, l'informel et l'absence de services urbains de base, la pensée scientifique classique cherche à analyser séparément la cause et la conséquence de ces deux phénomènes : les pratiques informelles sont les conséquences (effets) d'une absence des services urbains de base (cause). En somme, la pensée cartésienne remonte toujours la causalité des phénomènes pour rechercher « les causes premières » avec un facteur déclenchant. Cependant, la pensée systémique remet en question des outils d'analyse linéaire

développée par Descartes et réfute la nécessité d'une cause première en postulant une interaction complexe entre les phénomènes. Il n'existe pas des interrelations linéaires entre les causes et les effets des éléments d'un système. Dans notre exemple, les pratiques informelles ne résultent pas toujours et nécessairement d'une absence de services urbains de base dans la pensée systémique ; elles ont d'autres origines qui ne sont pas toujours percevables – donc relevant de la complexité ;

- *L'organisation* : un système urbain est un ensemble organisé. L'organisation montre en même temps l'état et le processus qui construisent le système. C'est la dimension structurelle du système qui fournit des renseignements sur les composants du système et la façon dont ils fonctionnent. L'aspect fonctionnel du système fait naître le concept de finalité. Selon Le Moigne (1984), le système ne nous intéresse pas « *d'abord par ce qu'il est, mais par ce qu'il fait et ce qu'il subit, donc par ce qu'il devient* ». La dimension fonctionnelle permet alors de décrire les processus dynamiques qui font référence à l'évolution du système. Le système, dans cette perspective, « *est un ensemble d'éléments en interaction dynamique organisé en fonction d'un but* » (De Rosnay, 1995). Par exemple, il peut exister des changements ou transformations dans la ville. Ces changements peuvent être prévisibles à chaque occasion, dans le très court terme, mais généralement ils sont imprévisibles à moins et long terme ;

- *La résilience* : le système urbain possède des boucles de rétroaction positives et négatives qui confèrent sa complexité à l'ensemble et explique des phases de stabilité et d'instabilité, des bifurcations. Autrement dit, la ville possède une capacité de résilience qui lui permet de s'adapter en cas de perturbation exogène. En effet, si un phénomène A agit sur un phénomène B, celui-ci aussi va rétroagir sur lui, car B est systématiquement lié à A. Ainsi, si la rétroaction va dans le même sens que l'action, on parle de rétroaction positive. Exemple, le développement d'infrastructures dans une ville favorise l'urbanisation. Si ce phénomène agit en sens contraire, on parle de rétroaction négative qui amplifie la situation. Le système urbain agit sur son environnement à travers un changement de ses variables de sortie, qui se transforment en nouvelles variables d'entrée. La pollution et les déchets urbains impactent directement le système urbain en nuisant par exemple la qualité de vie ;

- *L'incertitude* : elle renvoie à la connaissance imprécise, imparfaite, floue, ambiguë et imprévisible des interactions entre les composants d'un système. Cependant, le fait que l'esprit humain n'ait pas la possibilité d'expliquer rationnellement ces phénomènes urbains complexes n'enlève pas le caractère et le fonctionnement organisés des systèmes complexes : « *la complexité implique un imprévisible possible* » (Fusco, 2018). En effet, l'imprévisibilité est un indicateur de la complexité d'un système. Par exemple, la présence au sein d'une ville d'entités (institutions informelles) et de pratiques souvent différentes (pratiques formelles et informelles), mais auto-organisées en permanence, relève de la complexité de fonctionnement. La complexité urbaine s'explique par le fait que la ville ne se limite pas à un seul modèle et qu'on ne peut pas le comprendre complètement sans prendre en compte le caractère incertain, imprévisible des différentes composantes en interaction. En outre, l'incertitude est une notion relative. Elle renvoie à l'indétermination, à l'imprécision, etc., faisant référence à la connaissance incertaine à partir du moment où la précision et la clarté sont attendues. En quelques mots, l'incertitude dans les définitions et concepts relève du caractère inadéquat des catégories logiques que nous pouvons produire pour comprendre une réalité complexe. Au sens de Morin, la réalité complexe est caractérisée par la coprésence de principes contradictoires provenant de niveaux de réalité différents, possédant une ontologie qui évolue au cours du temps et qui pose, en ce qui concerne les objets spatiaux, le problème de la correspondance entre l'ontologie éémique du contexte social dans lequel ses objets existent et celle produite par l'interprétation du chercheur³¹. Par exemple, on peut planifier la ville sur le long terme, mais on ne peut pas avoir une connaissance certaine du futur. Dès lors, l'incertitude du futur est une donnée importante pour comprendre l'évolution de la ville ;

- *La complexité* d'un système urbain provient du nombre et des caractéristiques des composants du système-ville et ses interactions. Si la démarche cartésienne recommande une simplification de tous les phénomènes en enlevant l'inconnu et en cherchant la « cause première », la démarche systémique promeut la complexité. L'esprit humain est incapable de tout expliquer rationnellement. Par exemple, il y a une difficulté à déterminer les frontières d'une ville. Il peut y avoir par exemple un décalage, entre le découpage administratif du territoire ou de la ville et les réalités et

³¹ « Faire science avec l'incertitude » (Fusco et al. 2015)

pratiques de l'espace. La frontière des activités des populations dépasse celle qu'est conventionnelle et institutionnelle. En outre, analyser le phénomène urbain sous l'angle de la complexité, c'est considérer la ville qui ne se limite pas à un modèle unique et entièrement calculable. C'est admettre qu'on ne pourra considérer le phénomène urbain dans son intégralité, ne serait que du fait de l'imprévisibilité des différents jeux d'acteurs. En somme, un système est complexe lorsque l'interrelation d'un nombre important d'éléments entraîne l'émergence d'un phénomène global qui ne peut être expliqué par des interrelations internes. La complexité d'un système est résumée par la phrase suivante : « *le tout est plus que la somme des parties* »³². Autrement dit, la complexité d'un système ne s'explique pas par la somme de ses sous-systèmes.

Nous retenons que si les composants d'un système interagissent, c'est en fonction d'une structure de relations complexes et des processus de réajustement permanents entre les éléments au sein du système. Ainsi, la formalisation d'un modèle de la structure du système est le point de départ de la modélisation métabolique ou systémique. Cependant, au-delà de ces caractéristiques développées sur le système urbain, Jensen³³ apporte une critique en affirmant que : « *considérer la ville comme un système complexe conduit à réduire les individus à des atomes sociaux* ». Selon lui, les individus dans un système urbain complexe sont expliqués par des propriétés internes stables et mécaniques comme des atomes physiques alors qu'en réalité les pratiques humaines ne sont pas toujours aussi mécanicistes, constantes et linéaires. Sa critique n'est pas catégorique, car analyser la ville comme un système complexe peut être efficace dans certaines politiques d'aménagement urbain, mais il invite à éviter une explication mécaniciste du fonctionnement complexe du système urbain. Autrement dit, les pratiques humaines sont changeantes et évolutives, et ne suivent pas toujours les mêmes lois naturelles et physiques.

³² Jambaud Anne-Caroline, 2013, la ville comme système complexe :

<https://www.millenaire3.com/ressources/la-ville-comme-systeme-complexe>

³³ https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/11/20/considerer-la-ville-comme-un-systeme-complexe-conduit-a-reduire-les-individus-a-des-atomes_6060472_4811534.html

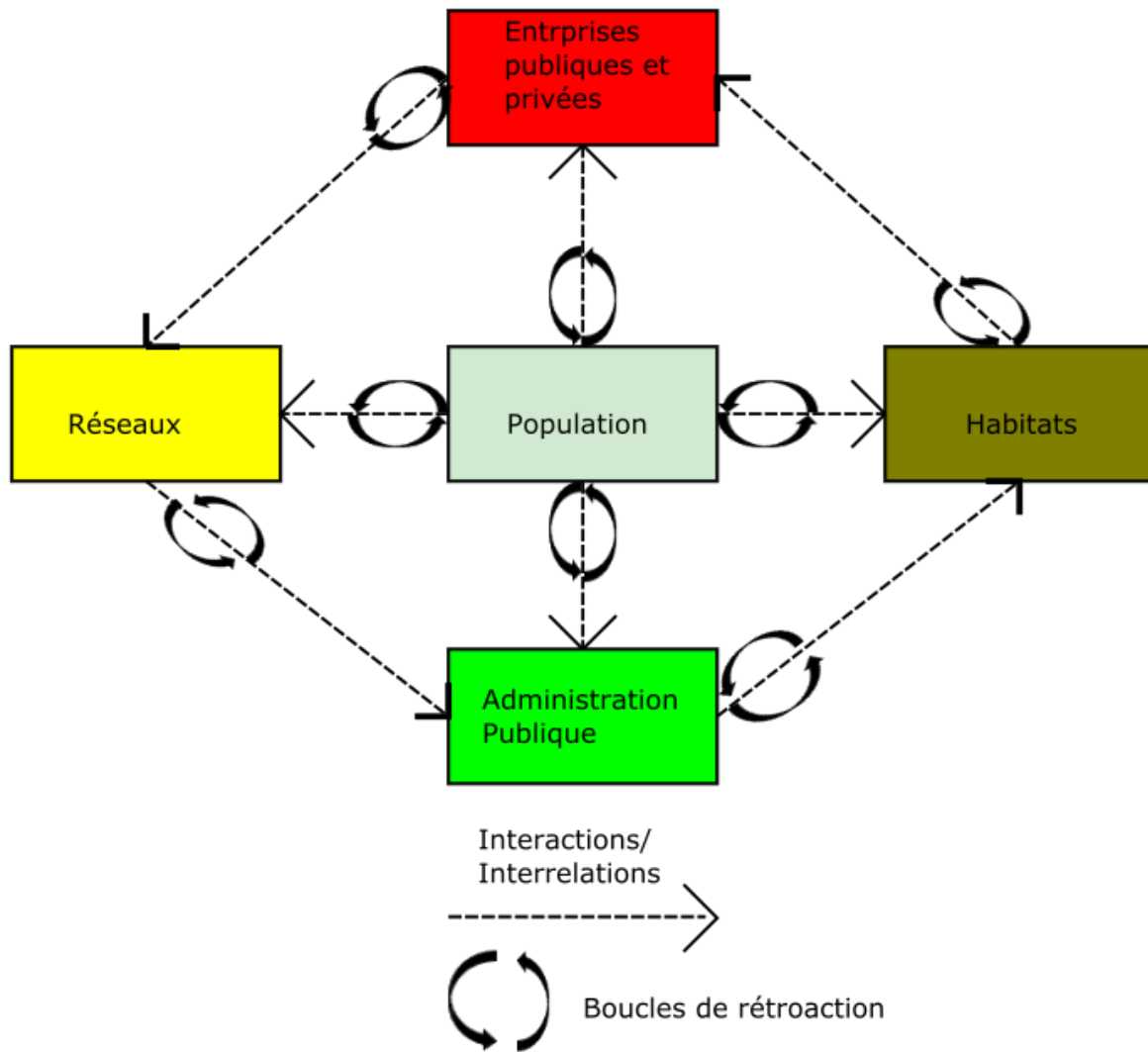


Figure 3 : complexité d'un système urbain

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

Par ailleurs, définie et perçue différemment dans différentes sciences sociales et selon les sociétés, la ville dépend d'une pluralité de réalités. Pour l'aborder scientifiquement, il est aussi nécessaire de faire d'autres clarifications conceptuelles en ressortant ses contours selon les différentes situations et contextes géographiques et historiques.

Chapitre 2 : une évolution théorique et historique de la ville en Afrique

1- La ville en Afrique sous le prisme du formel et de l'informel

Pendant longtemps les villes d'Afrique ont été considérées comme des villes « *en dehors de l'histoire* » (Bayart, 1999). L'usage d'anciens concepts par les colonisateurs ainsi que de nouveaux concepts détermine les formes de représentation et de définition de la ville, crée une pensée normative dans l'imaginaire de la production urbaine et sur la façon de la comprendre. Selon Georg (2006), « *les mots permettent d'intégrer, d'unifier, mais aussi de particulariser, de mettre à l'écart, de contrôler ou d'exclure* ». Dans le même sens, « *la désignation spécifique d'une population ou d'un espace donné les isole, les particularise et crée une distance symbolique* », M. Foucault (1966) ... » Au début des indépendances, les villes en Afrique sont analysées comme des « non-villes »³⁴ dans lesquelles l'informel fait sa loi sur le formel. À défaut de marquer une dualité sur l'opposition des pratiques formelles et informelles, plusieurs chercheurs « occidentaux » ont réduit la ville africaine comme informelle. Il existe dès lors des définitions et approches conceptuelles des notions « formel » et « informel ».

Le mot « informel » a deux origines (Lautier, 2004). La première provient de Hart³⁵ qui, en 1971, définit le revenu informel comme un complément de revenu des ménages, face à la difficulté d'accès au crédit et à la stagnation des salaires. La deuxième origine a émergé l'année suivante lorsque le Bureau International du Travail (BIT) définit l'informel dans le rapport dit *Kenya* en fonction de sept indicateurs³⁶ qui permettent d'identifier les éléments qui en relèvent. Ainsi, naissent des expressions comme « économie informelle », « activités informelles », « secteur informel »³⁷.

³⁴ Förster T., et Ammann C., « Les villes africaines et le casse-tête du développement », *International Development Policy | Revue internationale de politique de développement* [Online], 10 | 2018, Online since 25 February 2020, connection on 07 December 2020. URL: <http://journals.openedition.org/poldev/3352>; DOI: <https://doi.org/10.4000/poldev.3352>

³⁵ Jacquot S., et Morelle M., « Comment penser l'informalité dans les villes « du Nord », à partir des théories urbaines « du Sud » ? *Métropoles*, 2018. <http://journals.openedition.org/metropoles/5601>

(1) L'utilisation de ressources locales ; (2) la facilité d'entrée ; (3) le faible niveau de la production ; (4) l'utilisation de techniques à forts coefficients de main d'œuvre ; (5) des marchés non enregistrés et concurrentiels ; (6) un apprentissage effectué hors du système scolaire ; (7) la propriété familiale des entreprises.

³⁷ Idem

En géographie, l'informel est défini par Ferras, Brunet et Théry (1992) comme une irrégularité, donc quelque chose qui ne respecte pas les normes (les différentes législations). La signification de la notion va évoluer au cours des années, notamment dans les travaux qui portent sur la ville dans les Suds, principalement africaine : Lombard et Steck (2004) se sont intéressés aux transports — Steck a aussi étudié en profondeur l'informel dans la rue africaine en le définissant comme une pratique spatiale en marge de la légalité. L'accès au logement et les différents paramètres informels propres aux villes africaines ont également été étudiés par Durand Lasserre (1986). L'année suivante Antoine, Dubresson et Manou-Savina (1987) ont analysé l'informel dans l'autopromotion et l'autoconstruction de l'habitat. Historiquement, la formalité renvoie à la légalité, la normalité tandis que l'informalité est reliée à l'illégalité institutionnelle, la marginalité réglementaire pour comprendre la place des populations modestes obligées de s'installer en marge des villes du Sud (Schneier-Madanes, 1980).

1-1- L'informel, un concept relatif

Le formel renvoie au caractère réglementaire des pratiques alors que l'informel est dit non réglementaire et non organisé. Toutefois, cette caractérisation est conventionnelle et ne prend pas en compte les particularités de chaque société. En effet, « *l'informel est loin d'être désorganisé et anarchique : il se déploie selon une hiérarchie d'acteurs et il est structuré par des réseaux de relations sociales, en général cimentées par des liens personnels, familiaux, ethniques, culturels et/ou religieux* »³⁸. En d'autres termes, l'informel est défini par rapport au formel (règle, légalité), mais il n'en existe pas une définition universelle. En effet, Hart (1973) souligne que l'informel ne peut pas se réduire aux oppositions légal-illégal et légitime-illégitime. En plus, pour expliquer la notion « d'illégalisme », Foucault (1975) s'intéresse aux manières dont une pratique peut être punie et qualifiée en infraction, ou à l'inverse tolérée. Il invite à repenser les dénominations juridiques comme une construction sociale et politique dont il ressort une gestion différentielle des illégalismes. Dans le même sens, Steck (2004), pense que les définitions de l'informel ne font pas l'unanimité, car, ces nombreux critères pèchent par leur incapacité à présenter une définition finalement accessible à toute circonstance. Le concept d'informel mérite donc d'être nuancé à cause de l'analyse normative qu'on lui attribue, consistant à le comprendre de la même façon alors qu'il existe des réalités sociologiques

³⁸ <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-informalite>

spécifiques à chaque territoire. En effet, la compréhension de l'informel dans les villes occidentales où les pratiques sont principalement dites formelles en fonction des règles fixées est différente de celle des villes africaines où il est particulièrement difficile de trouver des règles qui permettent de faire une dichotomie entre le formel et l'informel. Les formes et les sens donnés aux pratiques ont une rationalité propre à chaque territoire. *« L'informel est un processus créatif social et spatial qui agit dans l'institution, et non l'expression de l'illégalité. Il a une capacité à produire des réponses aux questions de société actuelles et c'est aux professionnels d'inclure dans leur pratique les connaissances issues de ce processus, et de les incorporer à l'expertise et aux choix qui seront déterminés pour l'action »*.³⁹ L'informel et ses dérivés tels que l'illégalité, l'infraction... sont donc relatifs et leur compréhension dépendent des réalités en fonction des réalités géographiques, politiques, économiques, culturelles, etc.

Les situations d'informalité invitent donc à repenser la manière de les analyser, en dépassant les paradigmes et critères de réflexion en provenance de la grille d'analyse des villes du Nord, notamment européennes. Il s'agit désormais de privilégier une approche fine en ayant un regard plus nuancé qui s'appuie sur les réalités socio-culturelles locales.

1-2- Le dépassement de la dualité formel versus informel

Le formel et l'informel sont aussi mouvants que l'évolution de la ville en Afrique. Ils ne sont pas localisés dans un seul espace ni chez un seul type d'acteur. À toutes les échelles, dans toutes les sphères l'imbrication organique des deux formes de pratique détermine le jeu des acteurs, ou pas, dans des circonstances et des moments différents. Selon McFarlane (2016), *« l'informalité et la formalité sont aussi nomades que les villes en elles — mêmes. Elles n'ont pas de géographie ou de contenu politique prédéterminé, progressiste ou autre. Elles co-constituent et dissolvent les espaces, s'inscrivant dans des rapports politiques, ou non, à différents moments, et elles habilitent et restreignent à la fois toutes deux la vie urbaine »*. La lecture duale et dichotomique des deux formes de pratique devient dépassée. La définition de la ville en Afrique suppose désormais de considérer une articulation hybride du formel et de l'informel.

³⁹ Marie Miran-Guyon De Boeck Supérieur | « Afrique contemporaine » 2019/1 N° 269-270 | pages 9 à 23. <https://www.cairn.info/revue-afrique-contemporaine-2019-1-page-9.htm>

Par ailleurs, l'informel n'est pas spécifique aux villes africaines, des Suds. Il est également présent dans les villes du Nord, bien qu'il soit analysé de manière différente : des populations subissent fortement le chômage ou la précarisation de leurs conditions de travail, versent souvent à l'emploi non déclaré (Charmes, 1992 ; Jounin, 2009 ; Morice et Potot, 2008 ; Tarrus, 1992). L'analyse de l'économie informelle apparaît donc fortement. De plus, des chercheurs affirment qu'il existe une relation de cause à effet entre l'immigration et l'informalité dans les villes du Nord. La place des petits commerces et métiers de rue, à l'écart de la règle, appartiendrait à l'histoire urbaine en Europe (Farge, 1992) et (Charpy, 2011). Les pratiques informelles dans le marché du logement et d'activités économiques seraient liées à l'importation d'un mode de vie par des populations migrantes⁴⁰. De même, les occupants informels de l'espace urbain dans les Suds peuvent être comparés avec les migrants illégaux dans les villes du Nord, car ayant le même statut : l'irrégularité (Bayat, 2010).

De même, les pratiques formelles dites moralement informelles (comme les marchés de gré à gré) sont valables aussi bien dans les villes du Nord que dans les villes du Sud. En ce sens, P. Melé (2013) incite à analyser la place du droit dans la production de la ville, que F. Maccaglia (2009) aborde comme la déviation de la règle dans la transmission de marchés publics. Ces pratiques ne sont pas propres à des catégories de population spécifiques ni à un espace géographique restreint, elles concernent tous les types d'acteurs. À tous les niveaux, à toutes les échelles, aussi bien au Nord qu'au Sud, il est possible que l'informalité dite politique soit analysée comme une façon de s'accommoder avec la règle du droit (Collectif Inverses, 2016).

Il s'avère difficile de faire une séparation radicale entre le formel et l'informel, car les deux pratiques s'imbriquent dans des circonstances variées : « *ils sont deux pôles extrêmes d'une échelle mobile* » (Simone, 2004). Les limites entre les deux types de pratiques dépendent d'arbitrages politiques et des enjeux socio-économiques auxquels les gouvernements sont confrontés. Les pouvoirs publics peuvent choisir l'acceptation, la tolérance, la formalisation de sorte que l'informel devienne une règle.

Enfin, dans ses analyses sur les villes des Suds, Roy (2005) utilise l'expression « *d'informalité urbaine* » pour se départir de la dualité formel/informel en démontrant à quel

⁴⁰ Jacquot S., et Morelle M., (2018) « *Comment penser l'informalité dans les villes « du Nord », à partir des théories urbaines « du Sud » ?* » : <http://journals.openedition.org/metropoles/5601>

point l'informel est une catégorie hautement politique. Elle pense que les occupations de terrain, le logement et les services en marge de la légalité résultent d'une régulation de l'État. C'est ce dernier qui fixe les limites entre le formel et l'informel avec toutes les conditions de tolérance, de reconnaissance que cela suppose pour assurer une paix sociale, une survie économique d'une partie de la population. Il y'aurait donc une certaine flexibilité dans le temps et dans l'espace de la frontière entre formel et informel. Ceci fait l'objet de révoltes, de choix politiques voire de l'arbitraire de l'État. En ce sens, l'informel n'est pas exclusivement l'apanage de la population, des plus pauvres. L'opportunité de revenus de subsistance⁴¹, l'accessibilité⁴², la faiblesse des moyens requis⁴³... sont aussi autant de facteurs qui expliquent des pratiques informelles.

1-3- L'informalité est une normalité dans les Suds

Désormais, plusieurs experts urbains et les « nouveaux faiseurs de villes » (cf. chapitre 6) en Afrique, pensent que l'informel est un problème, un secteur chaotique, car non structuré et réglementé. Cela peut être analysé comme une lecture biaisée. En effet, la non-existence officielle et réglementée de l'informel ne traduit une absence d'ordre des pratiques dans l'espace urbain. Dans les villes en Afrique, la plupart des citoyens qui font ces pratiques qualifiées « informelles » a des méthodes et des réglementations strictes qu'on ne peut concevoir avec un regard exogène. La différence se trouve dans le fait que ces réglementations et méthodes ne sont pas mentionnées officiellement dans les documentations institutionnelles. Les interactions entre les acteurs œuvrant dans l'informel relèvent d'une organisation que seuls les concernés et les initiés savent détecter, comprendre et expliquer. En réalité, les règles du secteur « informel » peuvent même être bien plus rigoureuses que les règles « formelles » du conseil urbain, et s'étendent parfois au cœur des villes internationales telles que New York (Touré, 1985 ; Stoller, 1996 ; Brown, 2006 ; Bhowmik, 2010). Pourtier (2001) qualifie l'informel comme un « *substitut à un secteur moderne défaillant, un pis-aller pour la survie, un bricolage souvent ingénieux (...) une réponse à un environnement de pauvreté* ».

⁴¹ Hart K., 1973, « Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana », *Journal of Modern African Studies*, 11 (1).

⁴² ILO, « Employment, Incomes and Equality. A Strategy of Increasing Productive Employment in Kenya, 1972

⁴³ S.V. Sethuraman, « Le secteur urbain non structuré : concept, mesure et action, *Revue Internationale du Travail*, Vol 114. 1. 1976

Il y a une nécessité à penser une pluralité d'échelles dans la théorie urbaine (Roy et Ong, 2011), au-delà d'une unique échelle urbaine, en intégrant le rôle des États (Walker, 2016). Selon Lautier, De Miras et Morice (1991), l'informalité doit être centrée sur la question « *du pouvoir et du rapport des citoyens à l'État* ». Étudier le pouvoir de l'État inviterait à considérer l'informalité en miroir ; elle permettrait de comprendre le fonctionnement concret des institutions, en particulier, les relations entre acteurs institutionnels et acteurs sociaux. Cela invite ainsi à s'intéresser davantage à des pratiques informelles, à leur impact politique dans leur dimension urbaine. Dès lors, il est nécessaire d'éviter les conceptualisations trop englobantes et finalement perçues comme clefs de lecture universelle (Roy, 2016), pour mettre en œuvre des démarches plus ouvertes, non réductibles à un paradigme (Duhau, 2015, Ong, 2011). En outre, selon Roy et Robinson (2016), repenser l'informalité depuis les Suds doit permettre non seulement de mettre à jour la théorie urbaine, mais également de proposer des pistes de réflexion sur les modes d'aménagement.

Face aux déficits d'offre de services publics et une pauvreté grandissante, l'informel devient inhérent aux processus d'urbanisation en permettant aux nouveaux citadins d'avoir un emploi, notamment dans le commerce de rue. Les habitants ont une culture de la débrouille en pratiquant des activités variées : du commerce fixe ou ambulante à l'artisanat en passant par la restauration rapide. Ces activités — étant des « *sous-produits de l'urbanisation* » (Pourtier, 2001) résultant de l'insuffisance des services publics — que l'on peut juridiquement qualifier informelles, car n'étant pas toujours déclarées, mais tolérées par les autorités institutionnelles contre la récupération d'une patente quotidienne. C'est une forme de compromis entre le formel et l'informel. Le manque de contrôle et de régularisation sur les activités informelles, les acteurs institutionnels se trouvent dans une logique de légitimité morale et d'acceptation des activités pour accompagner ces populations en quête de revenus quotidiens.

Les populations utilisent le droit, y compris dans des situations d'illégalité (Rubin, 2014 ; Routray, 2014 ; Datta, 2012). Les autres acteurs s'inscrivent aussi dans des pratiques aussi bien formelles qu'informelles. L'informel n'est donc pas l'apanage des pauvres dans la ville en Afrique. Les riches hommes d'affaires à la tête de grandes entreprises font également recours à des pratiques informelles pour gagner des marchés dans plusieurs domaines. Analysées seules, les pratiques informelles permet de comprendre leurs logiques d'organisation et les expertises qu'elles dégagent dans la production de la ville ; mais cela ne permet pas de

comprendre leur place importante dans le « *puzzle urbain* »⁴⁴ et leurs interrelations avec le cadre institutionnel.

Au regard de ces différentes théories sur l’informel, nous pouvons le définir comme l’ensemble des pratiques permettent de répondre aux besoins ou bien d’offrir des services aux populations possédant des règles spécifiques qui ne sont pas basées sur celles prescrites officiellement par les autorités institutionnelles.

1-4- Le droit à la ville, « un droit à l’informalité »

Depuis le début des années 2000, dans les villes africaines, des problématiques importantes telles que le droit à la ville, la justice spatiale sont au cœur des réflexions (Gervais-Lambony et al., 2014⁴⁵ ; Morange, Spire, 2017⁴⁶). Dans ces analyses existe une actualisation et une complexité de la pensée urbaine de la ville en Afrique, en se détachant de la vision exclusivement occidental-centrée. Cette mise à jour des recherches urbaines a ainsi permis d’éviter l’essentialisation de la ville africaine et de montrer combien ces villes se positionnent comme des laboratoires de transformations spatiales et socio-économiques à qui sont à l’œuvre sur le continent. En effet, selon les travaux relevant du *Southern turn* (Robinson, 2014 ; Roy, 2011) et des approches postcoloniales des études urbaines, il faudrait se départir des lectures de la notion de droit à la ville — pensée dans un contexte purement fordiste de la ville au Nord, selon un sens marxiste du terme avec Lefebvre (1968) — de la même façon qu’il faudrait éviter de parler de néolibéralisation au Sud. De plus, selon Steck⁴⁷, « *le rejet de l’informel, vu comme le principal vecteur de dysfonctionnements au sein d’un quartier obnubilé par les modèles urbains occidentaux, reprend en effet assez scrupuleusement la grille de lecture coloniale* ». Lue de l’étranger, notamment depuis les pays occidentaux, la ville en Afrique est une « ville normalement informelle ». Parnell et Robinson (2012) évoquent les effets de distorsion et de

⁴⁴ Sébastien Jacquot et Marie Morelle, « Comment penser l’informalité dans les villes « du Nord », à partir des théories urbaines « du Sud » ? » : <http://journals.openedition.org/metropoles/5601>

⁴⁴ Clerc V., (2010) Du formel à l’informel dans la fabrique de la ville, Politiques foncières et marchés immobiliers à Phnom Penh. Espaces et sociétés (Paris, France), Erès, 2010. Halshs-00551681

⁴⁵ « Justice Spatiale, Gouvernance et Territorialisation dans les villes des Suds » (coord. Philippe Gervais-Lambony) et DALVAA (Repenser le droit à la ville depuis les villes du Sud – Regards croisés Afrique subsaharienne / Amérique latine) (coord. Amandine Spire et Marianne Morange).

⁴⁶ Morange M., Spire A., 2017, "Mise en ordre, mise aux normes et droit à la ville : perspectives croisées depuis les villes du Sud ". *Métropoles*, No.21. DOI : [10.4000/metropoles.5574](https://doi.org/10.4000/metropoles.5574)

⁴⁷ Steck JF., (2005) « Abidjan et le Plateau : quels modèles urbains pour la vitrine du « miracle » ivoirien ? », Géocarrefour, vol.80/3/ mis en ligne le 1 mars 2009, consulté le 27 février 2022. URL : <http://journals.openedition.org/geocarrefour/1200> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.1200>

cécité provoqués par de telles lectures des dynamiques urbaines au Sud. En effet, la question de l'informalité est principalement analysée à travers un prisme des théories postcoloniales. Selon Roy (2011), l'informalité est moins un problème pour les stratégies socialistes et les analyses de l'impérialisme qu'une occasion de mettre à mal la distinction entre formalité et informalité, qui définit pour certains la différence entre le Nord et le Sud de l'espace mondialisé. En outre, l'informalité traduit un « *nouveau mode de vie urbaine* » (Al Sayyad, 2004), qui, non restreint au champ de l'habitat et du foncier, participe à structurer la « *fabrique même de la vie urbaine* ». Il y a donc une nécessité à repenser l'informalité en déconstruisant son interprétation normative, en sortant de son analyse binaire ou duale qu'est spécifiquement occidentale. Dans cette optique, Huchzermeyer (2011, 2014), à partir du cas sud-africain mis en résonance avec les situations brésilienne ou kenyane, se prononce en faveur d'un droit à l'informalité. Elle incite à penser des villes « *avec des slums* »⁴⁸. Sa formule provocatrice qui prend le contre-pied du programme moderniste d'UN-Habitat d'éradication des bidonvilles⁴⁹ engage à œuvrer à une véritable révolution culturelle. Elle dénonce le désintérêt de l'État pour le fonctionnement social des habitants des quartiers dits informels, ainsi que la stigmatisation sociale qui pèse sur ces derniers, qualifiés, en Afrique du Sud, de « *informal settlements* » ou de « *squatter camps* », largement criminalisés du fait de l'occupation jugée illégale des terrains, et à ce titre, parfois déguerpis.

De son côté, Roy (2005, 2009, 2011) refuse catégoriquement l'opposition radicale de « *slum* » et la ville formelle, les stratégies des habitants à l'action publique et à la sphère politique institutionnelle tenues par une élite. Elle montre, au contraire, que les catégorisations binaires de l'analyse scientifique urbaine proviennent des groupes dominants en ville, au détriment de la reconnaissance des pratiques informelles. En réalité, selon elle (2009), ce qu'est qualifié informel avec une absence de planification aurait de fait une forme de planification spécifique, en tant que forme d'exclusion volontaire, montrant une gestion ou une tolérance différenciée. Ainsi, dans la poursuite de son analyse, il est possible de découvrir non seulement des formes d'un « *urbanisme subalterne* », mais aussi d'avoir une analyse plus transversale pour considérer l'informalité comme un « *mode d'urbanisation des métropoles* ».

⁴⁸ Bidonvilles

⁴⁹ Le programme « *cities without slums* » - Villes sans bidonvilles

Dans les villes des Suds, les vies citadines sont plus qu'ailleurs marquées par l'informalité et la précarité sociale et économique. La reconnaissance par l'État constitue donc un enjeu crucial pour nombre de citadins. Elle passe souvent par des processus de régularisation et d'octroi de droits urbains qui transforment le rapport à l'espace. Il peut s'agir d'opérations de régularisation électrique Pilo⁵⁰, de déplacements résidentiels (Spire et al., 2017) ou de commerçants dans le cadre de processus de régénération urbaine (Morange et Quentin, 2017), toutes opérations qui transforment la condition des citadins, par exemple en formalisant leurs relations aux services urbains, en les plaçant dans des marchés, ou en les relogant dans des condominiums de classe moyenne en périphérie urbaine (Planel et Bridonneau, 2017). Il s'agit là de processus d'octroi de droits verticaux, émanant de l'État et souvent liés à des politiques néolibérales de mise en ordre de l'espace, selon Morange et Spire (2017). Ces derniers parlent de « *droit à la ville de fait* » qui se construit au croisé entre actions ou politiques publiques et pratiques citadines, s'inscrivant dans la durée des vies citadines et déployées dans le quotidien. Le « *droit à la ville de fait* » ne provient pas d'un affrontement idéologique direct et ouvert, formalisé institutionnellement ; il se construit avec une articulation de pratiques formelles et informelles dans les Suds.

Dès lors, étant la forme de pratique de la majorité, l'informalité est réclamée comme un droit dont son acceptation traduit un droit à la ville. L'acceptation de l'informalité est expliquée par des chercheurs par la notion « d'arrangement » et non de « compromis ». Selon Boltanski et Thévenot (1991), l'arrangement est différent du compromis, car le compromis renvoie à un bien commun ou général (formalisé par une norme), tandis que l'arrangement se rapproche de l'illégitime et l'illégalité. L'arrangement permet de repenser les liens entre formel et informel, selon différents modes : substitutions, gradients, imbrications, contiguités. (Collectif Inverses, 2016)⁵¹. Il montre la production de ce qui est accepté, toléré ou non, formel ou informel. Il constitue ainsi un indicateur pour comprendre et lire la production et la gestion de l'espace urbain. De plus, les arrangements ne se situent pas seulement au niveau des élites, mais ils

⁵⁰ Pilo, 2017

⁵¹ Collectif Inverses, Marie Morelle, Sébastien Jacquot, Jérôme Tadié, Nicolas Bautès, Claire Bénit- Gbaffou, Fabrizio Maccaglia, Jean Riveolois et Alexis Sierra, « L'informalité politique en ville. 8 chercheurs et 9 villes face aux modes de gouvernement urbain », *L'Espace Politique* [En ligne], 29 | 2016-2, mis en ligne le 29 août 2016, consulté le 28 novembre 2021 URL : [http:// journals.openedition.org/espacepolitique/3806](http://journals.openedition.org/espacepolitique/3806) ; DOI : 10.4000/espacepolitique.3806

concernent aussi plusieurs autres acteurs intermédiaires dans plusieurs secteurs (le foncier, les transports, le commerce de rue, etc.) : ainsi des courtiers, des coutumiers, des représentants d'association, des commerçants, des promoteurs officieux, des patrons locaux, protecteurs, médiateurs, représentants entretiennent quotidiennement des relations aussi nombreuses, complexes que floues. Les interdépendances et les chevauchements entre pouvoirs, négociations et conflits entre ces acteurs caractérisent les jeux d'acteurs. Ces différents acteurs font des arrangements sur le temps long d'une relation clientéliste construite et entretenue, avec différents sites du pouvoir (Auyero, 1998 et 2000 ; Cárcar, 2008). Par exemple, sur le foncier, il peut exister une logique d'enrichissement officieuse entre les acteurs institutionnels et les porteurs de projets privés sous forme de pratiques toujours souterraines, mais arrangées et parfaitement organisées.

En somme, l'articulation du formel et de l'informel sont des clés de lecture de la ville en Afrique à concevoir et admettre dans leur complexité, mais non à catégoriser selon une lecture duale et occidentalocentrée. Leur signification est relative selon les contextes et leur articulation permet d'aborder la dimension organique et réelle de la production urbaine. En définitive, le type de pratique, qu'il soit formel ou informel, peut être analysé comme un droit pour les populations selon leur position sociale, les réalités socio-culturelles. De nos jours, il existe une littérature foisonnante sur la ville postcoloniale en Afrique. C'est une littérature qui déconstruit la pensée dominante classique définissant la ville en Afrique à partir des regards exogènes en proposant de nouvelles lectures et approches scientifiques ancrées dans les réalités locales.

2- La ville en Afrique dans la littérature postcoloniale des études urbaines

Il existe désormais une littérature abondante sur la ville en Afrique. Pour certains auteurs, la ville en Afrique est consommatrice d'espace. À cause de la forte urbanisation de plusieurs grandes villes, l'étalement urbain est un fait généralisé sur l'ensemble du continent. En plus d'être consommatrice d'espace, elle a une configuration duale – héritée de la colonisation – avec un centre planifié et des périphéries déstructurées qui s'est poursuivie après les indépendances en prenant de nouvelles formes. Celle qui est la plus symptomatique est la dualité « formel » et informel » qui, à premier aperçu, sépare toujours la plupart des villes en Afrique. Cette dualité, pendant la période coloniale, donnait une clé de lecture des espaces urbains africains aux professionnels de l'urbain et aux chercheurs occidentaux. « *Les bas quartiers et les bidonvilles malfamés de l'Afrique francophone* » Balandier (1955, 1957) furent considérés comme des installations « *informelles* » que les autorités administratives ni ne considéraient ni ne reconnaissaient « *en tant que partie intégrante de la ville* » (ONU-Habitat, 2008). Cela renvoie à l'idée selon laquelle « *l'informalité est directement liée à la pauvreté* » (Rauch, 1991). Cette dualité est encore analysée, par certains auteurs, dans les pratiques entre celles qui sont dites formelles et celles dites informelles, cependant des nuances peuvent être avancées.

2-1- Une tropicalisation des pensées urbaines en Afrique

Pendant longtemps, les villes en Afrique ont été envisagées comme des « copier-coller », de pâles reflets des villes occidentales, « en retard » (Choplin, 2021). Les théories urbaines postcoloniales, sous l'école de « *Southern Turn* » (Robinson 2002, 2006 ; Roy 2009 ; Choplin, 2012, 2014 ; Sheppard 2014 ; Robinson et Roy, 2016) ont bien milité pour l'intérêt de décolonialiser, tropicaliser, voire désoccidentaliser la pensée urbaine pour reconnaître les villes africaines comme des espaces urbains complexes à part entière. Ainsi, nombreux sont les chercheurs postcoloniaux des études urbaines qui ont cherché à avoir un nouveau regard sur la ville en Afrique (Myers 2011, 2020 ; Fourchard 2012 ; Parnell et Oldfield, 2014 ; Parnell et Pieterse 2014 ; Morange et Spire 2017).

Les chercheurs du courant postcolonial et subalterne⁵² des études urbaines récusent une pensée unique en termes de domination du Nord sur le Sud, la dimension théorique des travaux faits sur les villes non occidentales s'impose (Choplin, 2021). C'est une démarche qui nécessite de redéfinir le droit à la ville au Sud et à partir du Sud. Elle permettrait de réfléchir à la coproduction de la ville la plus juste possible, destinée à la majorité, par les différents acteurs ; les acteurs institutionnels, les citoyens... Plusieurs décennies après les indépendances, des chercheurs se penchent sur la « crise de l'urbanisation » africaine, avec des « villes éparpillées », « villes poubelles », « villes insalubres ou poussiéreuses », « villes fragmentées », « villes cruelles », « bidonvillisées », « disloquées » (Chenal, Pedrazzini, Cisse et Kaufmann, 2009). Goulon (1997) parle « d'exotisme morbide » pour dénoncer un regard péjoratif porté sur les villes d'Afrique. Il propose de sortir de la catégorisation de la ville africaine, car « les sociétés africaines sont des sociétés à part entière, c'est-à-dire normales, « banales ».

Robinson (2006) milite pour un changement de regard sur les villes des Suds, pensant qu'elles sont vues en marge d'une certaine « modernité urbaine », par de nombreux experts et des chercheurs en sciences sociales sur la base des seules villes du Nord. En déconstruisant les pensées urbaines occidentalo-centrées sur les villes d'Afrique, elle propose de « post-coloniser » les études urbaines dans les Suds, notamment le continent africain, en sortant de la catégorie « ville du tiers-monde » et en proposant une démarche qui part sur les études urbaines situées en Afrique pour alimenter les débats de théories urbaines adoptées au Nord. Selon elle, accepter de faire avec les modèles occidentaux dans les Suds c'est continuer dans une forme de néocolonialisme. Elle démontre qu'en réalité, les villes d'Afrique sont créatrices de richesses et ont un fonctionnement spécifique à vivre et à comprendre et non à lire à distance avec un regard occidentalo-centré. De plus, les villes africaines ne sont pas dans une logique de rattrapage par rapport aux villes du Nord, mais plutôt dans une forme de production spécifique. Se départir des idées reçues sur les villes africaines est donc nécessaire pour comprendre en profondeur la fabrique « ordinaire » des villes (Robinson, 2006). En somme, selon Robinson (2014), Leitner et Sheppard (2016), penser la ville depuis le Sud doit être une étape permettant de déstabiliser certains des paradigmes conçus au Nord, sans renoncer à plus long terme à une analyse s'émancipant de telles frontières.

⁵² Les chercheurs du courant de pensée *Subaltern Studies* dénoncent la domination de la pensée occidentale et invitent à donner la parole aux individus et groupes d'individus les plus « subalternes ».

Dans la même perspective, Roy (2009, 2011) souhaite rompre avec le paradigme normatif de la planification des villes des Suds, en pensant que les recherches urbaines faites doivent servir à « provincialiser » les villes du Nord, en écho au courant dit des *Subalternes Studies*, et de sursaut heuristique en faveur de la théorisation de la ville et de l'aménagement. En effet, selon sa pensée, les villes ont des trajectoires différentes qu'il faut admettre et comprendre. Elle s'appesantit beaucoup sur la variété des régimes d'historicité dans lesquels s'inscrivent les dynamiques d'urbanisation, bien qu'elles soient mondialisées, dans le but de se départir avec une lecture théorique universalisante de la ville (Ong, 2011 ; Roy, 2016). Ainsi, selon Roy (2011), il s'agit d'analyser les villes des Suds à partir d'une réflexion contextualisée localement et de s'affranchir de l'opposition entre « villes globales » du Nord, érigées en modèles et « *megacities* » ou mégapoles en crise, localisées au Sud.

Dans la poursuite de ce courant de pensée, la compréhension de la ville en Afrique aujourd'hui suppose donc de partir du bas, de la ville africaine même et non des considérations provenant d'une vision occidentale de la ville. Mbembe (2005) développe une théorie de la « postcolonie » qui est une pensée complexe qui vise à dépasser la lecture simpliste de la société civile, la population dans les villes en Afrique. Selon ses mots, « *le post-colonisé dispose d'une formidable capacité à mobiliser, non pas une seule identité, mais plusieurs, tous fluides, et qu'il faut, à ce titre, négocier constamment* ». La lecture des acteurs et du fonctionnement des villes d'Afrique relève d'une complexité. Si la perception coloniale de la ville est basée sur une réalité figée qui qualifie l'Afrique comme un continent à dominance rurale tout en attestant que les européens ont apporté le fait urbain, des chercheurs ont montré que les villes d'Afrique s'inscrivent depuis longtemps dans des réseaux du commerce international organisés, donc de la mondialisation. Le fait urbain et la mondialisation ne sont pas récents en Afrique. Ils ne proviennent pas de la colonisation européenne. Anne Ouallet (2002) a montré l'importance de grands centres urbains africains de l'histoire (certes aujourd'hui délaissés, mais patrimonialisés) : Tombouctou, Djenné.

Depardon (2005) utilise la photographie comme un outil pour sortir des préjugés sur les villes africaines et les pratiques habitantes. Dans son ouvrage « *Afriques* » (2005), il centre son étude sur des lieux avec des pratiques marquées par une forme de sociabilité hybride en incitant à sortir du regard occidental négatif sur les villes d'Afrique. En effet, on ne peut pas enlever la posture hybride des pratiques formelles et informelles dans les villes d'Afrique, avec un brassage de réalités différentes et complémentaires. Simone (2010) et Myers (2011)

s'inscrivent dans la même lignée de pensée en critiquant les « préjugés » occidentaux sur les villes d'Afrique. Ils partent du bas en réinterrogeant en profondeur la vie quotidienne des citoyens d'Afrique pour ressortir une analyse fine permettant de dépasser la binarité « formel *versus* informel ». Simone (2010) insiste sur les connexions dans et entre les villes du Sud plutôt que sur leur dépendance envers les villes du Nord (il évoque plusieurs fois les termes de « *Global South* » et « *Global North* »). En dépassant l'approche monographique classique et en préférant développer des thématiques plus parlantes par rapport à d'autres villes du monde, Myers et Simone ont une démarche basée fortement sur la vie quotidienne des citoyens africains pour nuancer certaines visions occidentalocentrées sur les villes des Suds. Selon Simone, la ville est un lieu *d'intersections entre des habitants en mouvement perpétuel*. Avec elle, la ville devient informelle, chaotique, meurtrie et cosmopolite. Son usage du terme « cosmopolitisme » dans les villes étudiées (de Jakarta à Dakar) lui permet de montrer comment elles sont en train de se « mondialiser ».

Nous pouvons comprendre, en somme, que depuis les années 1990, le tournant postcolonial s'impose comme un courant solide de la géographie critique, car ayant engendré nombre de travaux sur les dimensions coloniales des espaces urbains et de leurs modèles de production au sein d'anciennes villes coloniales. Aujourd'hui, les théories postcoloniales s'orientent davantage vers un défi méthodologique consistant à proposer des explications et concepts plus tropicalisés des villes des Suds, en s'affranchissant de la reproduction de modèles occidentaux. Au regard des approches critiques postcoloniales et des recherches récentes sur l'héritage de l'école des Subaltern Studies, qui les a réabordées, cette démarche se précise et engendre des reformulations visant à reconsidérer la relation entre le particulier et l'universel dans le cadre de la recherche urbaine comparative et à aborder la problématique urbaine dans sa relation continue avec la restructuration agraire et la présence d'imaginaires (non -) urbains, dans les processus urbains et au-delà.

2-2- Une nouvelle dynamique des villes postcoloniales en Afrique

L'érection des grandes villes en Afrique à la tête d'un réseau urbain national, intégrées dans les circuits de la mondialisation (pour quelques-unes), s'explique par le contexte de la construction des États au lendemain des indépendances. La ville était un espace politique et un lieu de pouvoir. En effet, les colonisateurs ont joué la carte de la macrocéphalie urbaine avec la concentration des pouvoirs : économiques (activités industrielles, tertiaires) et politico-administratifs (capitale administrative) au sein de la plus grande ville du pays occupé. Dans chaque pays, la plus grande ville issue de la colonisation généralement en position littorale, avec un port économique important situé à l'interface entre l'océan et la partie intérieure, a longtemps accaparé la croissance urbaine. Les géographes décrivaient la macrocéphalie urbaine de la ville primatale, concernant l'essentiel de la population, des services, de la modernité (Brunel, 2015). Les plus grandes villes, notamment les capitales d'État (Dakar, Bamako, Abidjan, entre autres), ont eu un afflux massif de populations venant des autres régions périphériques. Selon Coquery-Vidrovitch (2006), *« la pensée des colonisateurs, les historiens ont trop fait de la ville coloniale le symbole de la « modernisation », c'est-à-dire de l'occidentalisation des sociétés africaines. Plus de cinq décennies après les premières vagues d'indépendances, le réseau urbain se rééquilibre. Des villes moyennes commencent à naître en périphérie des grandes villes dans beaucoup de pays africains. Les villes s'étalent indéfiniment du fait de la forte urbanisation, jusqu'à créer une sorte de périurbanisation à « l'africaine » mêlant inégalités sociales et spatiales. Il existe ainsi une sorte de conurbation entre les grandes villes africaines sur le long du littoral ouest-africain. Aujourd'hui, près de « 40 % de la population africaine vit en ville. Mais les quelque 450 millions de citoyens actuels seront trois fois plus nombreux en 2050, quand l'Afrique comptera 2,4 milliards d'habitants, dont 60 % vivront en ville »* (Brunel, 2015). En plus de cette forte urbanisation, les grandes villes se densifient, puis s'étalent sur des espaces ruraux où le foncier représente le nerf de la guerre à cause d'une gestion souvent coutumière. Des promoteurs immobiliers artisanaux ou coutumiers collaborent avec des acteurs institutionnels pour anticiper l'expansion urbaine et font des spéculations sur le foncier.

Par ailleurs, la densification des grandes villes engendre trois phénomènes :

- Premièrement, il existe une volonté d'accaparer et d'habiter les espaces considérés autrefois périphériques par les autorités coloniales. Ce sont des zones mal planifiées et

donc vulnérables face différents risques (insécurité, inondations, etc.). Ces endroits, caractérisés par des problèmes courants, liés au manque structurel de services essentiels (système d'assainissement efficace, service de ramassage d'ordures, adduction en eau potable, etc.), sont aujourd'hui habités, comme au moment de la colonisation, par les habitants pauvres ;

- Deuxièmement, la densification des grandes villes accélère l'apparition progressive d'une classe moyenne importante, composée de jeunes cadres et fonctionnaires (environ 300 millions de personnes)⁵³ animés par un désir de vivre la ville, et de tendre vers la modernité. Cela crée des concessions urbaines ou de petits quartiers résidentiels aux alentours de la ville centre avec une bonne planification. Dans ces endroits, la classe moyenne y vit parfois dans la promiscuité malgré la cherté du loyer. De plus, à une échelle plus large, cette configuration conduit les pouvoirs publics africains à concevoir de plus en plus d'espaces de vie, de loisir et de travail adaptés en allant jusqu'à programmer des villes nouvelles en périphérie des grandes villes, présentées souvent comme des vitrines de la modernité ;
- Troisièmement, la littoralisation et la densification des grandes villes, provenant de la configuration macrocéphalique et portuaire héritée de la colonisation deviennent de véritables pôles urbains qui donnent à leur tour des villes nouvelles en périphérie, créant ainsi un polycentrisme à l'africaine.

Cependant, les villes africaines et leurs dynamiques changeantes, mouvantes brouillent toutes les visions obsessionnelles. En effet, des pratiques hybrides formelles et informelles redéfinissent la ville. Il existe un décalage entre la théorie urbaine des chercheurs et consultants et la réalité : *« les chercheurs décrivent les mécanismes de fabrication de la ville, eux-mêmes enfermés dans la citation de leurs pairs et les modèles intellectuels de leurs prédécesseurs. La ville pendant ce temps grandit, pousse, se développe et peine à contenir son urbanisation »*. (Chenal, 2015). La ville en Afrique aujourd'hui, selon ses explications, se trouve entre la modernité proposée par les élites formées dans les grandes écoles internationales et la vision romantique de la ville informelle. Il plaide ainsi pour *« une théorie africaine de la ville »* (...), car ces *« espaces urbains (...) où tout bouge, où rien n'est figé et, par conséquent, où il faut*

⁵³ https://www.lepoint.fr/afrique/ces-villes-africaines-qui-preparent-les-defis-de-demain-16-12-2020-2406191_3826.php

des compromis dynamiques pour favoriser les nécessaires régulations porteuses de plus-value sociale ».

Dans le même sillage, Dubresson, Jaglin et Didier (2018) utilisent le terme métropolisation, longtemps réservé aux villes globales en omettant le continent africain, pour analyser les villes africaines « à la carte », autrement dit, de manière tronquée qui tend à hiérarchiser la différence entre ces espaces. Ainsi, la métropolisation est désormais une opportunité pour de nouveaux acteurs de l'urbain en Afrique tels que les bailleurs et partenaires techniques et financiers (Banque mondiale, Fond Monétaire International, Agence de coopération type Agence Française de Développement) qui considèrent les villes comme les espaces pilotes essentiels pour le développement économique. Par exemple, l'ONU-Habitat considère que les mégarégions, corridors urbains et ville-régions (*megacity et megacity region*) sont des espaces pouvant fortement participer à la production économique mondiale (ONU-Habitat, 2012). De plus, il existe une production « du haut » (Dubersson 2018), très structurée avec des formes de pratiques standardisées en référence aux savoirs faire et pratiques occidentales et d'une production par le « bas » (Dubersson 2018), marqué par des pratiques locales dites informelles à partir d'une analyse affranchie de la réalité africaine. Cette prétendue dualité de la ville africaine est aussi à comprendre dans la façon dont les villes sont planifiées dans le long terme selon un modèle occidental vitrine de la mondialisation par rapport à la fabrication concrète des villes au quotidien, articulée fondamentalement autour de l'informel : « *commentant le plan Nairobi Metro 2030, dont le slogan proclame « Nairobi is open for business »*, Myers (2015) souligne sa vision élitiste du développement métropolitain, en contradiction avec les besoins d'aménagement des vastes bidonvilles de la capitale kényane et des attentes de leurs populations (Myers, 2015).

De nos jours, les villes sont marquées par des mutations constantes et il est nécessaire de repérer et de comprendre les dynamiques courantes qui évoluent toujours avec des espaces urbains. En effet, « *l'invention de la ville, celle de la manière de vivre en ville et de gérer la ville... fait et refait la ville en permanence* » (Piermay et Sarr, 2007). Pour comprendre les différentes dynamiques à l'œuvre dans la production de la ville en Afrique, nous trouvons nécessaire d'analyser les villes nouvelles en cours sur l'ensemble du continent africain en présentant le cas de Diamniadio.

Chapitre 3 : présentation du cas d'étude de Diamniadio à l'échelle métropolitaine de Dakar

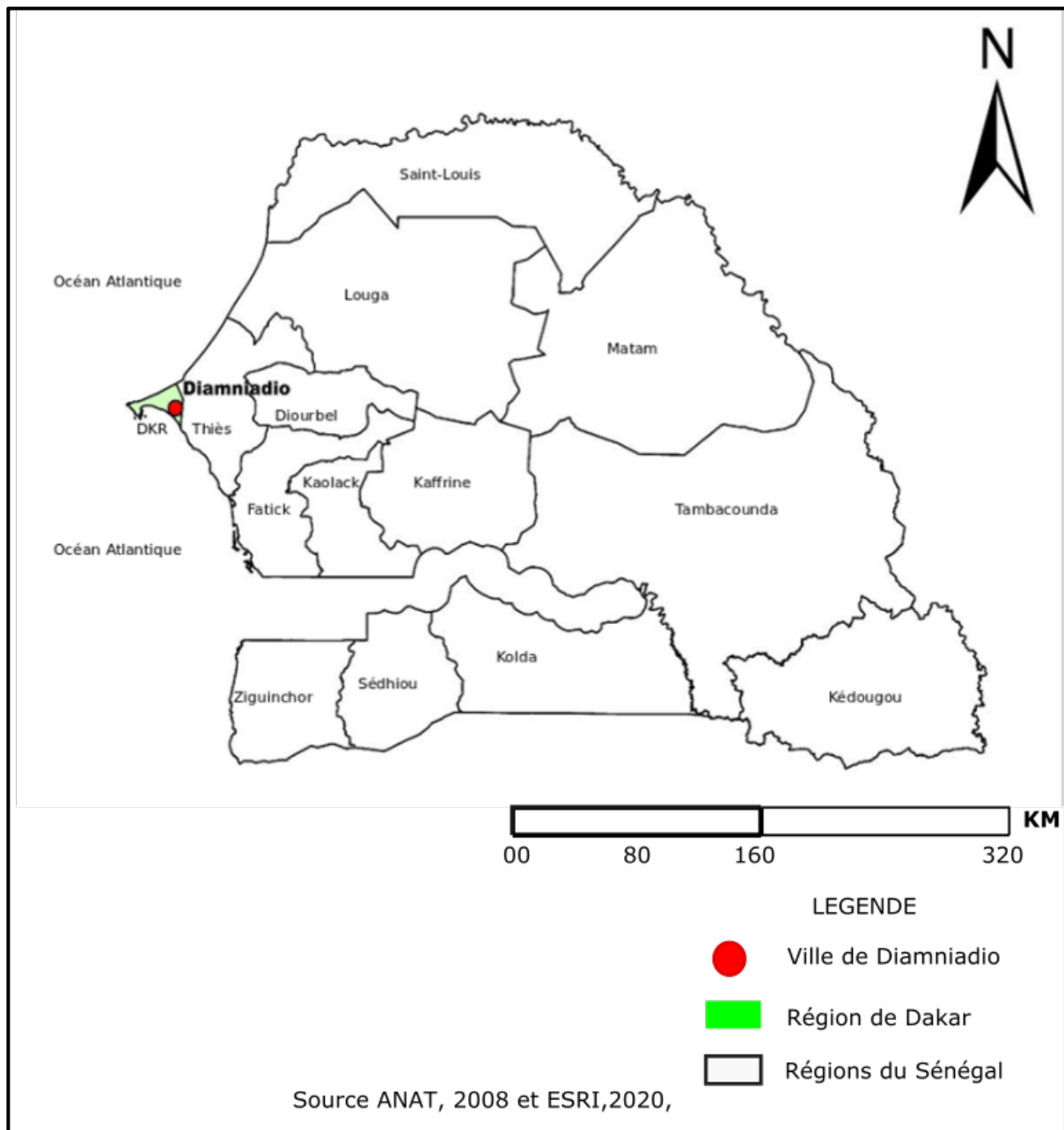
Nous portons notre choix d'étude sur la ville de Diamniadio, aussi bien la ville historique que la ville nouvelle. Ce choix s'insère, non seulement dans l'urgence scientifique de comprendre les grands enjeux que suscitent les dynamiques actuelles des villes nouvelles qui sortent de terre sur la base de modèles urbains importés et portés par de nouveaux acteurs, prolongeant des grandes villes capitales sur l'ensemble du continent africain, mais aussi dans la volonté de confronter la ville réelle, existante – plutôt organique – qui est produite en permanence au quotidien (la ville historique) avec une articulation des pratiques formelles et informelles faites par des acteurs différents dans le temps et dans l'espace.

1- Diamniadio : de la ville historique à la ville nouvelle, un prolongement de Dakar

1-1- Historique : l'évolution politique et économique de Diamniadio

Située à vingt et huit kilomètres (28) de Dakar, la ville de Diamniadio est non seulement au croisé entre trois pôles urbains (Dakar, Thiès et Mbour qui concentrent plus de 75 % de l'activité économique du pays) (Mendret, 2006), mais également entre un arrière-pays rural et la ville de Dakar. Elle est dans une interface entre l'espace urbain dakarois et l'espace rural de la communauté rurale de Sébikotane. C'est un point de transit pour accéder à l'intérieur du Sénégal.

Passé d'un statut de village de l'ex-communauté rurale de Sébikotane à une ville en 2002 par décret présidentiel, Diamniadio a un profil économique et social et spatial bâti autour de sa position de carrefour. Cela explique sa transformation administrative, économique, démographique et spatiale et la ville présente de réelles perspectives de développement dans un contexte de décentralisation, voire d'autonomisation où il y a une vraie mise en valeur des ressources humaines et des potentialités naturelles locales.



Carte 3 : Diamniadio, une ville transit entre Dakar et l'intérieur du Sénégal

Figure réalisée par Cheikh CISSE

Depuis 2014, Diamniadio prend une autre tournure, car son territoire est inscrit dans un programme de mise en place d'une ville nouvelle — appelée autrement pôle urbain — dont l'objectif principal est d'y faire des aménagements structurants pour polariser la croissance urbaine de Dakar. Avant d'analyser l'organisation du pôle urbain de Diamniadio, il convient

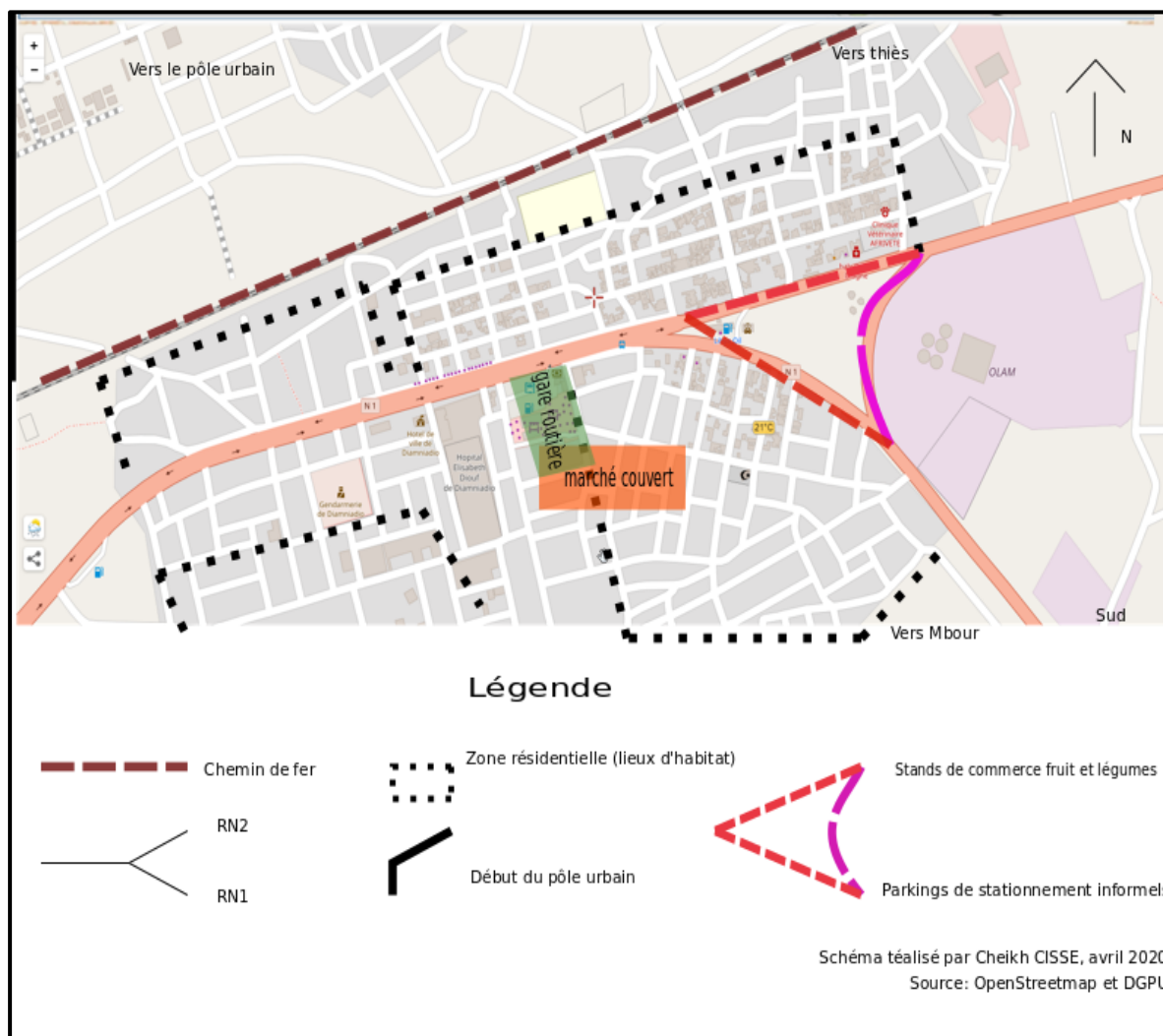
d'abord de retracer l'évolution historique de la ville qui se subdivise en quatre phases, selon Sakho et Diongue (2014).

D'abord, *l'implantation saisonnière d'un campement agricole* : Diamniadio était peuplé des habitants d'ethnie *Lébou*⁵⁴ en provenance de la ville de Rufisque avant 1945. L'activité principale de ces populations était l'agriculture saisonnière (pendant la saison des pluies) : la culture de l'arachide et du mil. Ainsi, le village s'organise en campement, des habitations sont faites de cases au regard du caractère saisonnier du peuplement et un lieu de vie périodique se crée, car le village se dépeuple après la saison et les cases servent de dépôts, de greniers.

Ensuite, *les premières sédentarisation* (1952-1989) : l'année 1952 est un tournant pour l'évolution de Diamniadio. En effet, la mise en service de deux axes routiers Dakar-Mbour (RN1) et Dakar-Thiès (RN2), puis l'aménagement d'une station de services⁵⁵ au niveau du carrefour de ces deux axes, donnent à Diamniadio une position de transit entre Dakar et l'intérieur du Sénégal. Cela marque le début d'un long processus de peuplement et d'urbanisation. Les nouveaux habitants, provenant principalement des zones rurales, sont attirés par les possibilités et les opportunités commerciales qu'offre cette position de carrefour. Ils sont entre autres, à partir de 1964, des populations *Lébous* des villages voisins, puis des populations de Deny Ndiakharite et Diamniadio qui y cohabitent jusqu'à la fin des années 1980. La première période qui va jusqu'en 1954 est marquée par un peuplement *Lébou* et la deuxième période est caractérisée par une grande diversité ethnique à Diamniadio et ses alentours proches (par exemple, en 1988, Deny Ndiakharite compte 1274 habitants et Diamniadio 851) (DPS, 1988).

⁵⁴ Ethnie des pêcheurs traditionnels au Sénégal.

⁵⁵ Actuellement *Oil Libya*



Carte 4 : carrefour de Diamniadio, intersection entre la RN1 et la RN2

En outre, *la formation du bourg rural* (1989-2001) : au début des années 1990, Deny et Ndiakharite forment une seule entité géographique. Diamniadio connaît une viabilisation grâce à une dynamique d'équipements, des offres de services de base comme l'adduction en eau potable, une desserte en réseau électrique, d'équipements marchands (1989), d'un centre hospitalier (1996) et d'une brigade de Gendarmerie. L'expression de bourg est utilisée grâce à l'offre de tous ces services qui améliorent son attractivité aussi bien résidentielle, commerciale qu'économique.

Diamniadio devient chef-lieu d'arrondissement des communautés rurales de Sangalkam et de Yène en mars 1997. Le bourg enregistre ainsi l'arrivée de nouveaux habitants. En 1998, 67 % de la population de Diamniadio sont nés hors de la localité (SONED-Afrique, 1998). L'offre

de ces services de base et l'accessibilité sont au cœur du dynamisme économique et de l'évolution démographique de Diamniadio.

Enfin, *la consécration au rang de petite ville* en 2002 : à partir de 2002, par décret présidentiel⁵⁶, Diamniadio est élevé au rang de petite ville avec officiellement plusieurs quartiers découpés en zones, comme décrits dans le tableau suivant.

Tableau 1 : r é partition des quartiers de la commune de Diamniadio

<u>NOM DES QUARTIERS</u>	<u>LES SOUS-QUARTIERS</u>
<u>ZONE 1</u>	<u>Diamniadio Sud</u>
<u>ZONE 2</u>	<u>Diamniadio Nord</u>
<u>ZONE 3</u>	<u>Sebi Ponty</u>
<u>ZONE 4</u>	<u>Dougar 1, Dougar 2, Dougar Peulh</u>
<u>ZONE 5</u>	<u>Déni Malick Guéye, Déni Demba Codou, Déni Babacar Diop,</u>
<u>ZONE 6</u>	<u>Ndoyéne, Déni Youssou</u>
<u>ZONE 7</u>	<u>Ndoukhoura Peulh, Mbounka Bambara, Dougar 2</u>

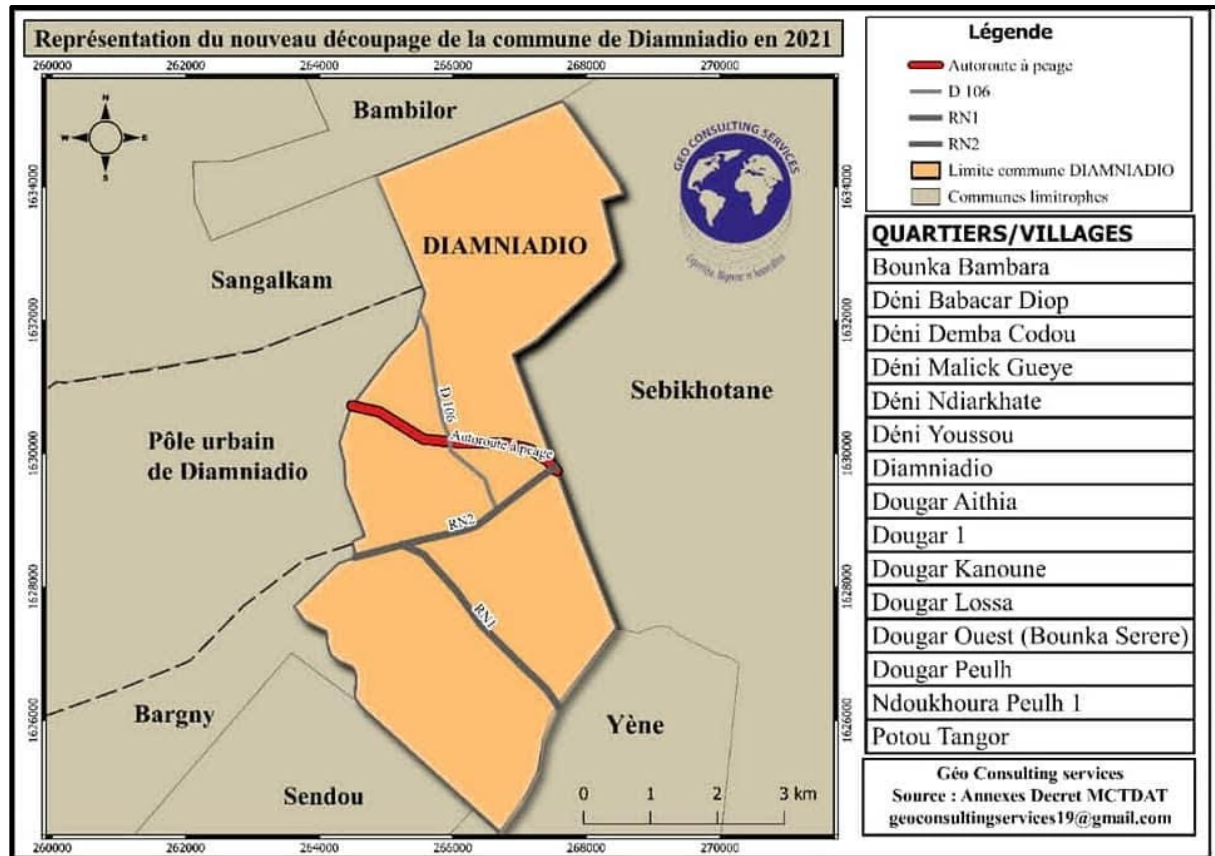
Source : Commune de Diamniadio, 2003

La commune de Diamniadio est bordée de part et d'autre par des localités rurales et semi-rurales : au Nord, par les communes de Sangalkam et de Bambilor ; à l'Est, par la commune de Sébikotane ; à l'Ouest, par la commune de Bargny ; au Sud, par la commune de Yenne, au Sud-Est, par la commune de Diass.

L'État du Sénégal s'occupe désormais de l'évolution de la ville et de son développement. Sa configuration spatiale est particulière, car elle n'est pas compacte. Ses quartiers sont éloignés

⁵⁶ Décret n° 2271 du 21 février 2002

les uns des autres. Diamniadio Nord, Diamniadio Sud et Déni Ndiarkhathie forment le centre de la petite agglomération qui polarise les six quartiers Nord de Dène et ceux du Sud-Est de Dougar au nombre de neuf.



Carte 5 : répartition du nouveau découpage de la commune de Diamniadio

Source : Geo-consulting services, 2021

La population de la commune de Diamniadio était de 12 208 habitants en 2002, 25 000 en 2017 et la projection montre son augmentation jusqu'à 32 700 habitants en 2025 (PDC Diamniadio, 2017-2022). D'après le Plan de Développement Communal de Diamniadio (2017-2022), « plus de 25 000 parcelles sont en cours d'attribution et de construction dans les différents lotissements et projets d'habitat de l'État, la nouvelle cité des fonctionnaires, la SN HLM et divers autres promoteurs immobiliers, sans compter les projections du pôle urbain (ville nouvelle) avec 350 000 habitants ». La position de carrefour de la nouvelle commune érigée est au cœur des fondements du développement orienté vers le secteur primaire, notamment l'agriculture maraîchère, fruitière et l'artisanat.

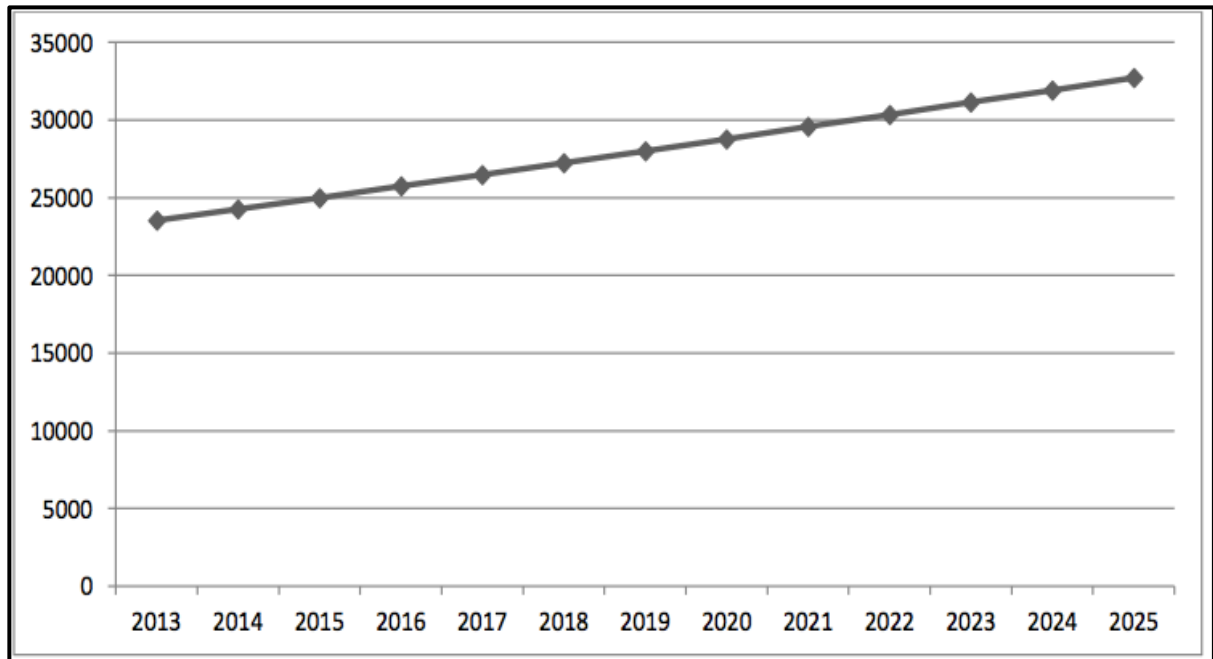


Figure 4 : évolution de la population de Diamniadio entre 2013 et 2025

Source : rapport de l'ANSD, 2017

De même, la commercialisation des produits agricoles contribue fortement à l'économie de la ville, même si le commerce informel des fruits et légumes sur le carrefour des deux routes nationales est non négligeable. Il existe, dans l'économie de Diamniadio, une forte empreinte des activités rurales héritées de son statut de village à un passé très récent.

En somme, Diamniadio a connu une longue évolution entre 1952 et 2002, passant d'une localité strictement rurale à une ville, grâce à un développement économique facilité par sa position de carrefour. Ainsi, nous retenons que Diamniadio est d'abord économique, avant de devenir résidentielle. En d'autres termes, son dynamisme et son peuplement proviennent de ses activités économiques dans le temps.

Tableau 2 : historique de la dépendance administrative de Diamniadio

Période	Évolution Administrative
Avant 1964	Canton de Sébikotane
1964	Création de la Grande Commune de Dakar
1984	Création de la Communauté Rurale de Sébikotane
1996	Création de la Communauté Rurale de Yenne
1997	Création de l'Arrondissement de Diamniadio
2002	Création de la Commune de Diamniadio
2013	Acte III notant l'érection des communautés rurales en commune
2013-2014	Création d'un pôle urbain (ville nouvelle) au nord de la commune historique de Diamniadio

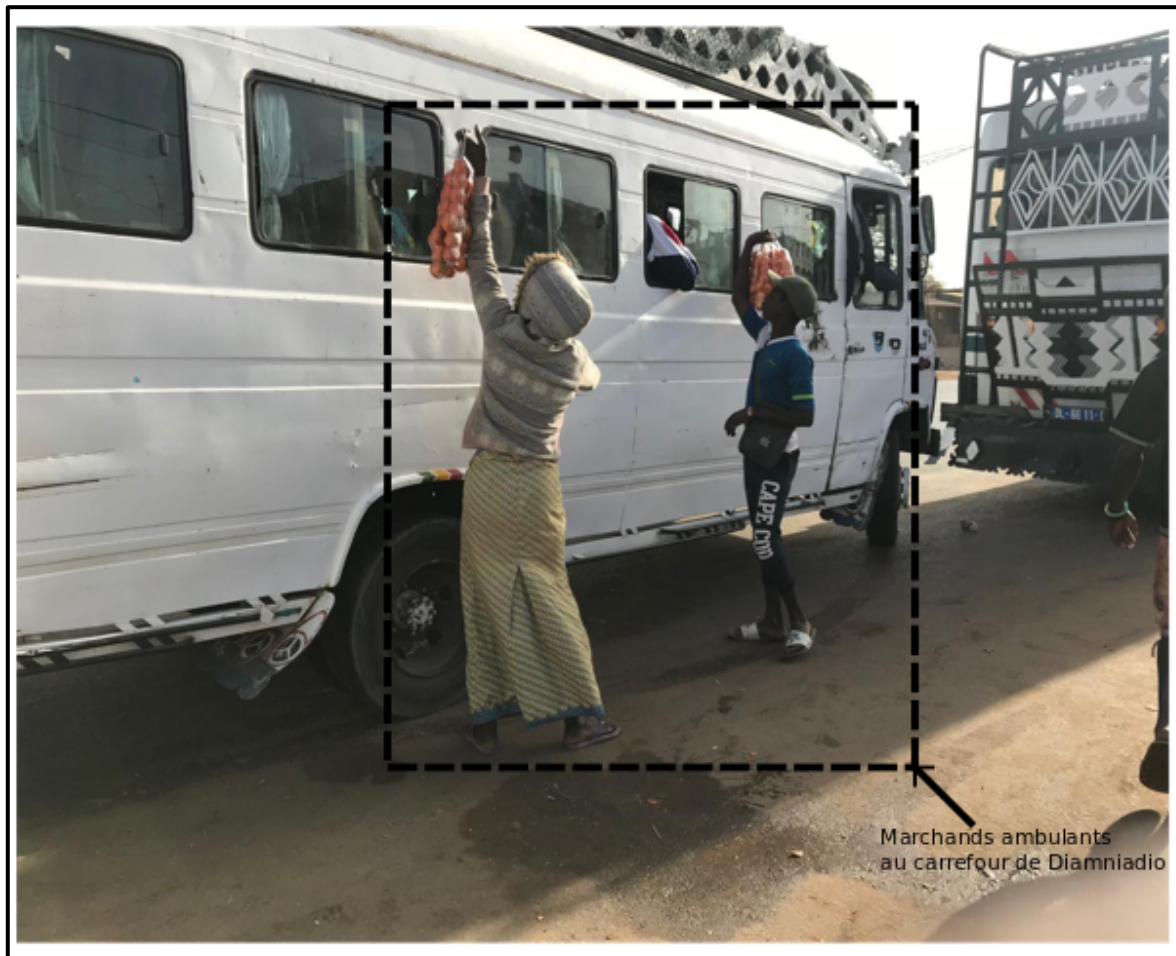
Source : plan de développement communal de Diamniadio (2017-2022) (PDC)

1-2- Les acteurs historiques de la transformation de Diamniadio

D'abord, à partir de la troisième phase citée plus haut, correspondant à la formation du bourg, l'économie de Diamniadio est fortement organisée par des entrepreneurs. Ces derniers, après avoir longtemps travaillé à Dakar, recherchent une proximité spatiale entre le domicile et le travail pour faire les navettes quotidiennes (Diongue, Sakho, 2014). Cela va être facilité par la bonne desserte en transports collectifs de Diamniadio. Plus de la majorité des entrepreneurs économiques (53,6 %) ne résident pas à Diamniadio. Ils habitent principalement dans les villes de Rufisque, de Thiès et de Mbour, sur le long des RN1 et RN2.

Ensuite, les gouvernants locaux ont aménagé des infrastructures marchandes à Diamniadio pour renforcer ses capacités, ses fonctions commerciales et pour organiser son développement spatial. Par exemple, le Conseil Rural de Sébikotane (CRS) a mis en place un centre commercial qui regroupe une gare routière et un marché en 1989. Puis, pour mieux organiser le développement, le CRS crée un lotissement à Diamniadio Sud en 1994. Trois ans plus tard, le Conseil Rural de Yène (CRY) entreprend un nouveau lotissement de 12 000 parcelles toujours à Diamniadio Sud (Khouma, 2007). La commune profite de ce développement commercial pour renforcer ses recettes fiscales. Cependant, le commerce informel est très présent à Diamniadio : malgré les opérations d'aménagement et de régulation menées par la municipalité, des marchands ambulants de fruits errent sur le long du carrefour, auto-stoppent des voitures pour vendre leurs paniers de fruits et légumes. Les marchands ambulants dynamisent la ville et y deviennent des acteurs de son évolution.

Photo 1 : marchands ambulants de fruits sur le carrefour de Diamniadio



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019

Enfin, l'État central intervient dans l'évolution économique de Diamniadio depuis 2002, date à laquelle la localité est érigée comme commune par décret présidentiel. L'extension spatiale rapide de Diamniadio sonne une alerte pour l'État. Ce dernier adopte un Plan d'Urbanisme de Détail (PUD) et le choisit comme un territoire test de sa politique de promotion des villes secondaires stratégiques.

En effet, l'État du Sénégal ambitionne de mettre en place des pôles urbains pour équilibrer la croissance urbaine de Dakar, hypertrophiée à cause d'une forte urbanisation. Ainsi, à côté de Lac Rose (un deuxième pôle urbain prévu), Diamniadio est choisi pour être un pôle secondaire de Dakar.

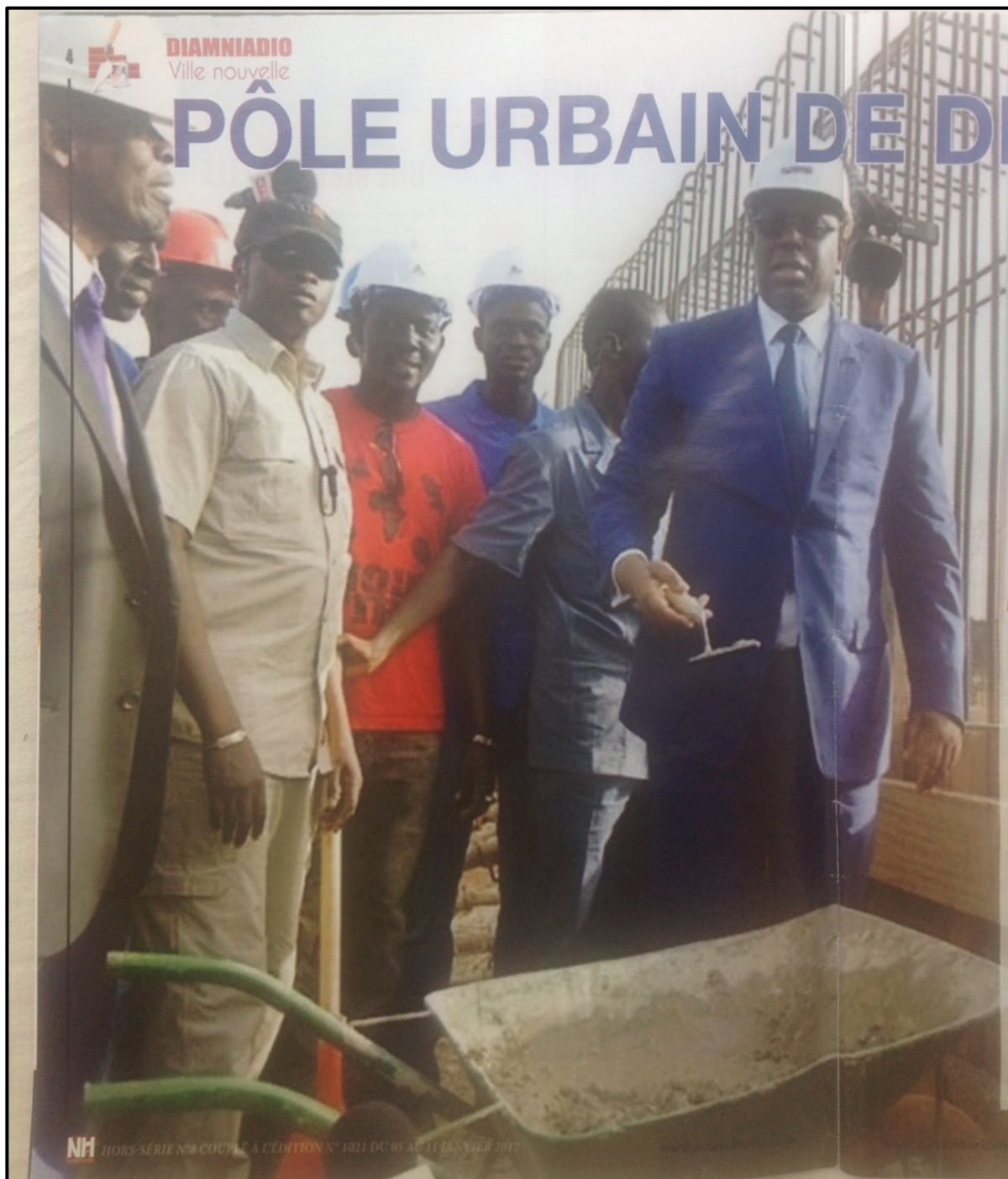
2- Diamniadio, la naissance d'une ville nouvelle « planifiée » à l'échelle métropolitaine de Dakar

D'un statut de bourg en 1952 à une commune en 2002, en passant par un statut de sous-préfecture en 1997, Diamniadio évolue et accueille dans son périmètre spatial, précisément au Nord, une ville nouvelle. Cette dernière est le résultat de longues années de préparation. En effet, la mise en place du PUD, approuvée en 2000, montre une volonté de planification spatiale et économique de cette ville nouvelle. En juin 2002, l'État crée une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) de 2500 hectares à l'intérieur du PUD pour promouvoir un pôle économique. En mars 2005, un projet de plateforme industrielle tertiaire est annoncé dans l'espoir d'un financement des États-Unis, *le Millenium Challenge Corporation* (Diongue, Sakho, 2014). Le PUD est mis à jour en 2005 et de grands projets s'en sont suivis : la création d'une plateforme industrielle et tertiaire, d'un renforcement des équipements et des infrastructures modernes, une politique environnementale, une amélioration de la gouvernance avec la décentralisation des services de Dakar à Diamniadio dans le but de déconcentrer et de désengorger la capitale sénégalaise. Cela se traduit par la mise en forme progressive de la ville nouvelle à Diamniadio.

Le pôle urbain concernant quatre communes (Diamniadio, Sendou, Sébikotane et Bargny) est situé géographiquement au nord de ville historique de Diamniadio, mais il est indépendant administrativement. « *La position géographique de la commune de Diamniadio entre Dakar et l'intérieur du Sénégal et sa disponibilité foncière au nord ont facilité le choix du site* », d'après Dieynaba Diop (2019). L'objectif est de valoriser ce site stratégique pour la maîtrise de l'urbanisation à l'échelle métropolitaine de Dakar.

Le 25 juillet 2013, *le décret n° 2013-1043* déclare d'utilité publique le pôle urbain de Diamniadio, ordonne l'élaboration d'un Plan d'Urbanisme de Détails (PUD) et prescrit des mesures de sauvegarde conformément aux dispositions de la *loi n° 2008-43 du 20 août 2008* portant Code de l'urbanisme modifié. Ce qui sera appliqué avec *le décret n° 2015-79 du 20 janvier 2015* portant les règles de gestion des terres des pôles urbains de Diamniadio et de Lac Rose. La superficie totale du pôle urbain de Diamniadio est de 1644 hectares immatriculés en titre foncier au nom de la Délégation générale des Pôles Urbains (DGPU) et la superficie de développement (d'extension) est de 1900 hectares.

Photo 2 : pose première pierre de la construction du pôle urbain de Diamniadio (2014)



Source : Magazine *Nouvelle Horizon*, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017

La DGPU, une structure publique rattachée directement à la présidence de la République du Sénégal, se charge de la maîtrise d'ouvrage du pôle urbain de Diamniadio et les autres prévus dans le pays, notamment celui de Lac Rose qui constitue, d'après les programmes définis dans le *Plan Sénégal Émergent (horizon 2035)*, le deuxième pôle urbain qui sera mis en place.

Toujours selon Dieynaba Diop (2019), « *la mise en place de la ville nouvelle de Diamniadio vise à créer une mixité fonctionnelle et sociale alliant activités économiques et fonction résidentielle avec la mise en place de 40 000 logements à terme, dont 30 à 59 % de logements sociaux* ». La volonté politique de réussir cette expérience pilote de ville nouvelle dans le pays face à des moyens techniques et économiques limités oblige l'État du Sénégal à recourir non seulement à un partenariat avec des acteurs privés nationaux et internationaux, mais aussi à l'aide et à la coopération pour supporter les lourds investissements pour la ville nouvelle. Pour ce faire, l'État se charge du financement des équipements structurants tels que les voiries et réseaux divers (VRD) et contracte dans le cadre d'une coopération bilatérale avec la Turquie pour la construction de *Dakar-Aréna* (une salle omnisport moderne), du stade olympique de Diamniadio et d'autres infrastructures ; la France pour les voiries primaires et secondaires, la Chine pour des équipements divers et variés, entre autres. « *Les contraintes du site vont être transformées en avantages dans la planification* », d'après les responsables enquêtés à la DGPU. Par exemple, l'autoroute existante constituait une contrainte au niveau de l'aménagement, mais elle a servi finalement en axe principal pour desservir Diamniadio. L'ancienne zone de carrière du site devient un parc industriel pour faire un aménagement plus cohérent. Une transformation des espaces réceptacles d'eaux de pluie en espaces verts (aménagement paysager) est prévue. L'ancien chemin de fer est en cours de rénovation et accueille désormais un Train Express Régional (TER). Les équipements spécifiques comme les logements, les entreprises, les hôtels sont fabriqués en partenariat avec des développeurs privés nationaux et internationaux. L'État viabilise le terrain en mettant à la disposition des promoteurs privés du foncier moyennant d'une petite participation sur les VRD. Le secteur privé intervient comme co-financeur afin d'assouplir les dépenses de la fabrication de la ville estimées à 700 milliards de FCFA.⁵⁷

Les promoteurs de logements bénéficient d'une exonération fiscale pendant cinq ans pour faciliter leur implantation sur le site. Parmi les principaux promoteurs, notamment immobiliers, nous citons entre autres, les groupes *Teyliom* du sénégalais Yérém Sow, le sénégalais-indien, *Senegindia* et le français *Getran*. Pour faciliter son objectif de mixité sociale et de résolution de la crise du logement, l'État du Sénégal exige aux promoteurs privés une réservation de 40 % du foncier qui leur est octroyé pour la construction de logements sociaux

⁵⁷ https://www.francetvinfo.fr/monde/afrique/environnement-africain/senegal-le-developpement-du-grand-dakar-met-en-peril-les-localites-alentour_3053665.html

qui ne dépasseraient pas 20 millions de FCFA l'unité à terme. Cependant, d'après Bassirou Bâ (2019), le chargé des programmes de logements du groupe *Teyliom*, « *la contribution de l'argent dans les VRD alors que la ville venait tout juste de sortir de terre fut un pari, un risque à prendre. Au regard de la nature du sol particulièrement difficile pour construire des logements, les promoteurs sont rattrapés par la réalité du terrain et sont confrontés à la difficulté de respecter le ratio des 40 % de logements sociaux imposé par l'État* ». Pour minimiser les risques financiers, le groupe *Teyliom* a appliqué une technique de financement dite *VEFA* pour les logements : ils commencent les travaux, puis les clients font des réservations. L'argent collecté permet à l'entreprise de financer tout le programme immobilier. Toutefois, tout ce qui est immeuble de bureau, *Teyliom* a besoin de financement, car il est difficile de rentabiliser l'investissement financier en amont. Toutefois, un des problèmes majeurs soulevés au moment de nos enquêtes est le fait que l'assainissement ne soit pas encore démarré, alors que les VRD sont déjà tracés. Les promoteurs immobiliers sont perturbés par cette configuration pour l'orientation de leurs bâtiments.

Plaquette de presse 1 : contexte de création de la ville nouvelle de Diamniadio

Le contexte urbain

L'érection du pôle urbain de Diamniadio par Chef de l'Etat Macky Sall traduit sa grande ambition de résoudre les problèmes d'urbanisation et d'aménagement de la capitale sénégalais et ses conséquences en terme de mobilité. L'agglomération de Dakar compte 3 millions d'habitants. Elle est confrontée à un accroissement naturel de la population et des activités. Elle concentre également l'essentiel des activités (80% des industries et 75% des activités économiques et administratives). L'aménagement des villes et la production de logements sont des problèmes majeurs en raison des déséquilibres entre l'urbanisation et l'aménagement des territoires. Le déficit de logements est estimé à environ 150.000 logements et ne cesse de progresser. Pire, à l'insuffisance de logements, s'est greffé le problème de la spéculation foncière, de la cherté des coûts des loyers devenu insupportable non seulement pour les couches sociales à revenus modestes, mais également pour les classes moyennes. Sans

oublier les inondations qui privent une bonne partie de la population de leurs habitations d'une année à l'autre. Le taux de chômage galopant est un véritable handicap pour le développement de notre pays. Il demeure l'une des priorités du gouvernement qui s'active pleinement pour trouver les meilleures stratégies de création d'emplois.

La création de milliers d'emplois que s'est fixé le président Macky SALL, ne peut pas se réaliser sans la création d'entreprises ou d'usines pouvant générer des emplois surtout pour les jeunes. L'ambition du gouvernement dans le cadre du Plan Sénégal émergent, de mettre l'accent sur l'activité industrielle créatrice de richesses, nécessite l'implantation de nouvelles industries. Le président Macky Sall a porté son choix sur Diamniadio qui se trouve à 30 kms de Dakar et à 10 minutes de l'aéroport international Blaise Diagne pour accueillir les gros investissements de par sa position géographique et l'existence de disponibilités foncières.

Source : Magazine Nouvelle Horizon, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017

À côté des promoteurs immobiliers, les autres secteurs sont aussi concernés par le partenariat entre l'État et le secteur privé. Après la présence d'entreprises turques, chinoises et françaises, l'Allemagne intervient pour la réalisation d'une centrale solaire de 15 MW estimés à 30 milliards de FCFA⁵⁸. En outre, les entreprises culturelles et audiovisuelles telles que les médias ont également manifesté leur désir de rentrer dans cette dynamique de cofinancement de la ville : le Groupe Futurs Média (GFM) — le plus grand groupe de presse privé du Sénégal — y a installé une imprimerie et une usine d'emballage le 27 avril 2021, *de même que* « ses

⁵⁸ <https://regions20.org/wp-content/uploads/2016/08/EnergiesafricainesOne.pdf>

organes de presse (radio RFM, télévision TFM et presse l'Observateur) » (Diop et Timéra, 2018).

Par ailleurs, dans une optique de rayonnement régional et continental, l'État du Sénégal veut faire de la ville nouvelle de Diamniadio un pôle d'excellence dans le domaine de la formation et de la recherche universitaire de pointe. En effet, « une cité du savoir » avec dix facultés tournées vers les domaines dits de « l'avenir » tels que les sciences et techniques, la médecine entre autres est prévue dans le futur pôle universitaire, l'Université Amadou Makhtar Mbow ; un institut de recherche et un centre hospitalier universitaire.

À côté de la « cité du savoir », un hub industriel co-financé entre le Sénégal et la Chine est au cœur de la programmation de la ville nouvelle avec la construction d'un parc industriel international (APROSI).

Plaquette de presse 2 : financement de la construction de la plateforme industrielle de Diamniadio (APROSI)



Source : presse écrite Le Soleil du 7 et 8 juillet 2018

Le parc APROSI suscite beaucoup de convoitises d'entreprises nationales et étrangères qui bénéficient au même titre que les promoteurs de logements des avantages du prix symbolique du terrain et de l'assouplissement fiscal dans le cadre de la création d'une Zone Économique Spéciale (ZES). Les entreprises qui y sont installées devraient également créer près de *1500 emplois directs et 8 000 indirects, en plus des 200 000 personnes créés par les projets immobiliers sur la période de 2014-2035* (Diop et Timéra, 2018).

2-1- Quelques raisons avancées pour la mise en place de la ville nouvelle

Depuis les indépendances, l'État du Sénégal manifeste une volonté de mettre en place une ville nouvelle pour désengorger Dakar : dès les années 1970 avec le Président Senghor, il y avait déjà le projet de la zone franche industrielle à Mbao — à une quinzaine de kilomètres du centre-ville de Dakar. Ce projet a connu un échec, car l'objectif d'accueillir plusieurs entreprises nationales et étrangères n'était pas atteint.

En 2007, sous la présidence d'Abdoulaye Wade, le projet de « *Dakar Integrated special economic zone (DISEZ)* » a été lancé en partenariat avec Dubaï. Ce projet prévoyait la mise en place d'une autoroute à péage de Dakar à Diamniadio, de la plus grande plateforme aéroportuaire de l'Afrique de l'Ouest (l'aéroport international Blaise Diagne) et d'un port minéralier dans la ville de Bargny. Les deux premiers sont réalisés et le dernier est en cours. En plus de ces projets, le groupe Millenium Challenge Account (MCA) a été sollicité pour la réalisation de la « *plateforme industrielle de Diamniadio* » sur une superficie de 2500 hectares afin d'y transférer des activités économiques, notamment industrielles, concentrées fortement à Dakar.

C'est à partir du 28 octobre 2011, lors d'une visite de chantier à la cité dite des fonctionnaires à Diamniadio que le Président de la République d'alors, Abdoulaye Wade, décida de la création d'une nouvelle université et de 150 000 logements dans un délai de quatre ans afin de « *faire de Diamniadio un des pôles les plus attractifs du pays d'ici quelques années* » (Diop, 2012). À la suite d'une concurrence rude entre MCA et Jebel Ali Freezone (Jafza) de Dubaï — car ce dernier a eu l'accord du gouvernement sénégalais en février 2007 pour la construction sur le même site la Zone Économique Intégrée Spéciale — le MCA se retire pour se lancer dans d'autres projets. Finalement, le groupe sénégalais *Teyliom Logistics* dirigé par

l'homme d'affaires sénégalais Yérém SOW répond à l'appel d'offres international lancé en 2016 et gagne le marché de la réalisation du programme (DIIEZ). Il se charge de développer la ZES. Sur une surface de 90 hectares, il doit réaliser « *un cargo village, une zone industrielle et agro-industrielle avec des bureaux, des services et des TIC ainsi qu'une zone commerciale, résidentielle et touristique* » (Diop, Timéra, 2018).

En plus de ces facteurs historiques, l'une des principales raisons mises en avant par l'État du Sénégal – évoquée dans la partie introductive de la thèse – c'est de trouver des réponses rationnelles aux défis de l'urbanisation non maîtrisée, notamment la forte demande de logements à l'échelle régionale, mais aussi à l'échelle nationale, en misant prioritairement sur la planification urbaine et sur une politique de l'habitat social.

Il y a aussi d'une part, une ambition de développer l'interconnexion entre Dakar et les autres régions du Sénégal à travers l'amélioration des réseaux et infrastructures de transport et d'autre part la volonté de placer Dakar comme un hub régional en termes d'aménagement du territoire moderne alliant l'industrie, les services innovants et le numérique. À terme, Diamniadio devrait désengorger la ville de Dakar et ses banlieues proches et équilibrer la croissance urbaine de toute la région. Toutefois, tout cela est un pari qu'est loin d'être gagné.

Plaquette de presse 3 : Diamniadio, naissance d'une nouvelle ville



Source : Magazine *Nouvelle Horizon*, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017 et la UNE de la presse écrite Sud-Quotidien, 2000– montage de Cheikh CISSE

2-2- Répartition et aménagement de la ville nouvelle de Diamniadio

La mixité fonctionnelle est l'un des objectifs d'aménagement mentionnés dans les documents de planification de la ville nouvelle de Diamniadio. En effet, pour éviter le zonage des fonctions urbaines qui caractérise principalement les villes sénégalaises et la fabrication de « cités dortoirs » qui constitue une limite fréquente de plusieurs villes nouvelles expérimentées dans le monde (cf. chapitre 5), la DGPU organise l'aménagement de Diamniadio avec un modèle de ville compacte en misant sur la densification, car le foncier est rare dans la région de Dakar. « C'est aussi le caractère géomorphologique du sol qui justifie le choix de la densification » –

selon Dieynaba Diop (DGPU, 2019) –, car il faut rentabiliser les fondations des bâtiments qui coûtent cher. À cheval sur quatre communes (Bargny, Diamniadio, Sébikotane et Sendou), la ville devrait accueillir à l’horizon 2035 une population de 300 000 habitants. L’Axe 70 d’orientation Nord-Sud et l’autoroute à péage Dakar-Diass divisent la ville nouvelle en quatre arrondissements avec des fonctions urbaines complémentaires : résidentielle, universitaire, culturelle et économique.

- Le premier arrondissement dédié à l’événementiel, à la culture en général, abritant le Centre International de Conférence dénommé Abdou Diouf (CICAD), construit et co-financé par *Eximbank* Turquie à hauteur de 59 milliards de FCFA et d’autres édifices ;
- Un deuxième arrondissement orienté vers l’économie du savoir avec l’aménagement d’une « *cité du savoir* », de la deuxième université de Dakar — Université Ahmadou Makhtar Mbow (avec une capacité d’accueil de 30 000 étudiants) — l’Institut National du Pétrole et du Gaz (INPG), un centre de formation en BTP, le siège du Ministère de l’Enseignement Supérieur, un parc informatique, un domaine d’industrie pharmaceutique... pour un coût total de 22 milliards FCFA⁵⁹.
- Le troisième arrondissement est réservé à l’industrie manufacturière. C’est l’endroit où se trouve la plateforme industrielle de Diamniadio, aménagée entièrement par l’état pour accueillir des entreprises industrielles sénégalaises et étrangères et co-financée avec la Chine en deux phases à hauteur de 25 milliards (phase 1) et 60 milliards de FCFA (phase 2).
- Le quatrième arrondissement est destiné aux activités de service telles que les assurances, les banques, etc. Cet arrondissement est presque vide au moment de nos recherches, même si plusieurs programmes y sont prévus.

La ville nouvelle comportera en somme « 38 *quartiers et 230 ha d’espaces verts organisés autour de sept zones d’activités* — (...) *niveau moyen de peuplement tourne autour de 60 000 à 75 000 habitants par arrondissement* — *pour un coût global de 700 milliards de FCFA* » (Diop et Timéra, 2018). D’après la DGPU (2016), dans la ville nouvelle de Diamniadio, 40 % de l’espace sera réservé aux équipements et activités, 15 % aux espaces verts, 15 % pour la voirie et 30 % pour la construction de logements. Chaque fonction de la ville peut être considérée comme un élément du système de la ville nouvelle de Diamniadio.

⁵⁹ Sur le site de Jeune Afrique (www.jeuneafrique.com) du mardi 11 novembre 2014



Figure 31 : les secteurs et les fonctions de la ville nouvelle

Réalisé par Cheikh CISSE à partir des termes utilisés dans les documents officiels décrivant les orientations de la ville nouvelle de Diamniadio/site <https://nuagedemots.co>



Figure 32 : découpage fonctionnel du pôle urbain en arrondissements

Source : DGPU, 2019 — Montage Cheikh CISSE, 2021

Conclusion partie I

Définie dans plusieurs sciences sociales, la ville – avec sa dimension organique – peut être assimilée avant tout comme un organisme vivant, permettant d'introduire le métabolisme urbain. De plus, elle est un territoire faisant référence à un objet complexe qu'on peut assimiler à un système constitué de sous-systèmes en interaction. Cette complexité urbaine renvoie à des interactions entre des éléments sociaux, spatiaux, culturels, politiques, économiques dont la mise en relation forme un ensemble.

La théorie urbaine que nous avons explorée montre des similitudes entre les villes du monde, mais dans le fonctionnement, il existe un certain nombre de spécificités de la ville en Afrique. La recherche sur les villes coloniales et postcoloniales en Afrique a permis aux chercheurs de produire des savoirs sur les expériences et pratiques quotidiennes des citoyens africains. Plusieurs analyses classiques de la littérature avançaient l'état d'une ville en Afrique informelle, désarticulée, voire inexistante. Ces lectures faites à partir d'analyses spécifiquement occidentales, ne prenant pas en compte les réalités socio-culturelles locales, sont désormais dépassées par nombre de chercheurs qui s'affranchissent des lectures rigides et s'orientent davantage vers un défi méthodologique consistant à proposer des explications et concepts plus complexes et tropicalisés des villes des Suds, notamment africaines.

Dans la perspective de l'évolution des villes, les nombreux défis posés par l'urbanisation non maîtrisée expliquent le choix de plusieurs pays africains à se lancer dans la production de villes calquées sur le modèle international de sorte qu'une forme de standardisation des modèles urbains en provenance des pays dits du Nord prend forme. Cela s'illustre par l'expérimentation de villes nouvelles sur l'ensemble du continent africain avec des modèles urbains portés par des entreprises, des investisseurs, des développeurs en provenance des pays développés et de plus en plus une diversification des acteurs avec l'émergence des pays émergents comme faiseurs et financeurs de villes.

**PARTIE II – DES ESPACES URBAINS EN
MUTATION SUR LE CONTINENT AFRICAIN :
DE LA VILLE NOUVELLE À LA
CIRCULATION DE MODÈLES URBAINS
NORD-SUD ET SUD-SUD**

Introduction partie II

De la période coloniale marquée par une domination européenne à la période postcoloniale caractérisée par de profondes mutations, des modèles urbains sont théorisés et expérimentés dans les pays occidentaux avant d'être diffusés (modèle de ville ségrégatif, colonial) par différents canaux dans les pays africains.

Les villes en Afrique font l'objet désormais d'un regain d'intérêt. Elles présentent des enjeux considérables et deviennent des objets de convoitises et d'études dans des conférences internationales, des colloques universitaires, des revues scientifiques, etc. Cet intérêt porté par les universitaires, les pouvoirs publics, les bailleurs internationaux, les entreprises... s'inscrit à la fois dans une dynamique de prise en charge des questions de fond afin de préconiser des réponses aux nombreux défis posés par l'urbanisation et dans une démarche de marketing de différents acteurs.

Il existe ainsi une production et une circulation de modèles urbains qui s'illustrent principalement dans les dynamiques de production de villes nouvelles sur l'ensemble du continent africain, porté par des acteurs anciens et nouveaux, suivant un standard international, sous l'impulsion des pays du Nord, développés, mais aussi de plus en plus de nouveaux pays émergents situés dans les Suds. Cependant, ces modèles urbains exogènes, dans leur expérimentation, font face à des contre-modèles produits dans les Suds.

Ainsi, après avoir exposé le chapitre méthodologique utilisé dans le cadre de cette recherche, puis démontré la circulation de modèles urbains du Nord aux Suds à travers la production de villes nouvelles et l'émergence contre-modèles produits aux Suds sous différentes manières durant l'histoire, l'enjeu principal de cette partie est de montrer qu'il existe désormais une diversification des acteurs de la production urbaine.

Chapitre 4 : démarche méthodologique

Pour atteindre les objectifs fixés, nous avons, après des recherches bibliographiques approfondies et des analyses documentaires, défini la problématique de notre thèse. Les analyses documentaires nous ont permis de choisir des outils de collecte de données, d'interprétation et de nous orienter vers la mobilisation de données qualitatives qui sont plus pertinentes pour nos recherches. En effet, les données qualitatives sont en lien avec les appropriations, les représentations individuelles et collectives que les acteurs se font du territoire, de la ville, de même que leurs différentes pratiques des différents lieux en lien avec l'approche développée par Moine (Moine, Sorita, 2015). Pour faire une présentation générale de notre méthodologie, nous subdivisons notre démarche en trois parties :

- Une revue documentaire ;
- Une démarche de terrain ;
- Une explication de l'analyse des données collectées et l'usage de l'approche systémique comme méthode d'analyse.

Notre démarche comprend une dimension théorique qui consiste à expliquer, en nous appuyant sur la littérature, la méthode utilisée et sa pertinence et d'une dimension pratique montrant notre propre démarche. Nous utilisons, tout au long de notre analyse, une démarche abductive en alliant la théorie urbaine développée antérieurement et l'approche empirique.

1- L'approche systémique comme outil d'analyse

Le mot « système » est polysémique en français. Chacun l'utilise selon un sens différent qui dépend des contextes d'utilisation, sans que le sens précis du mot soit assigné clairement. En ce sens, Piaget propose une distinction : le système fonctionne comme une « *notion* » et non pas comme un « *concept* »⁶⁰ dans l'usage que nous en faisons souvent – autrement dit, un mot à forte valeur d'abstraction, avec cette spécificité qu'il n'y a pas une nécessité absolue d'explication du/des sens sous-entendus par ce mot.⁶¹ L'usage du mot « système » semble tellement évident dans le langage quotidien au point qu'on l'utilise au même titre que des mots aussi abstraits comme « liberté », « bonheur », etc. pour lesquels chaque signification et définition dépend de facteurs variés.

La formulation « *approche systémique* » invite à dépasser l'expression courante en géographie « *analyse systémique* ». En effet, de nombreux chercheurs « systémistes » anciens, classiques (De Wiener, 1948 ; Bertalanffy, 1968 ; Rosnay, 1975 ; Lesourne, 1976 ; Le Moigne, 1977, Barrel, 1978 ; etc.) réfutent, au nom des principes et caractéristiques systémiques, le mot « analyse ». Le terme « analyse », dans la tradition scientifique cartésienne, nécessite une désagrégation de l'objet à expliquer, dont la compréhension n'est possible qu'en simplifiant par décompositions successives. En ce sens, une démarche analytique pourrait s'expliquer comme un examen minutieux des composants d'un ensemble, tandis que la démarche systémique ou encore métabolique opérerait pour la totalité, c'est-à-dire, non la somme des composants d'un ensemble, mais plutôt leurs interactions complexes. Ainsi, à la place de « analyse systémique », nous utilisons l'expression « approche systémique ». En revanche, nous pouvons relever un quiproquo historique : « l'approche systémique » est souvent présentée comme une nouvelle démarche qui supprime d'anciennes formes de causalité en géographie (le déterminisme⁶² et le possibilisme⁶³). Ainsi, nous adoptons la vision de certains

⁶⁰ Pour J. Piaget, notion et concept sont des abstractions, des mot-valise à valeur de généralité. La différence tient à ce que le concept peut et doit être *explicité* d'une façon singulière, alors que la notion a un sens implicite et souvent polysémique.

⁶¹ Tandis que le concept présuppose, en amont, une explication claire du mot.

⁶² Le déterminisme, en géographie, renvoie communément au point de vue qui accorde une place prépondérante au milieu naturel dans l'analyse et l'explication des sociétés. On l'invoque toutefois plus souvent pour le critiquer chez l'adversaire que pour en faire ouvertement le fondement de son approche. La portée de ce paradoxe est amplifiée par l'ambiguïté des géographes dans leur propre pratique, comme en témoigne l'insistance avec laquelle ils n'ont eu de cesse, depuis plus d'un siècle, de rappeler qu'ils ne tombaient pas dans le piège du déterminisme : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/determinisme-geographie/>

⁶³ Le possibilisme est un terme utilisé pour désigner l'approche des relations entre la société et la nature, proposée par Paul Vidal de La Blache (1845-1918), fondateur de ce qu'il est convenu d'appeler l'École française

géographes dits systémistes, même si la posture systémiste n'est pas adoptée par tous les praticiens de la discipline et nous validons des catégories d'usage, plus que des catégories antagonistes du point de vue de la logique.

Dans la littérature, l'approche systémique a été d'abord utilisée dans la cybernétique et les sciences de la nature dans un contexte marqué par la considération d'une certaine complexité du monde et des limites présentées par la démarche analytique des sciences classiques à fournir des éléments essentiels pour aborder les phénomènes complexes et les comprendre. La démarche sera ensuite développée dans les différentes sciences sociales. Moine (2007) évoque la transdisciplinarité d'un courant dont les principes d'analyse et les manières de représenter pour analyser le phénomène à étudier comme un ensemble organisé, constituent les points communs des différentes disciplines. Dans cette perspective, il définit la méthodologie systémique comme « *une démarche théorique, méthodologique et pratique concernant l'étude de ce qui est reconnu complexe et qui pose des problèmes de frontières, de relations internes et externes, de représentation et de simulation d'une totalité complexe* » (Moine, 2015). Des auteurs tels que Crozier et Friedberg (1977) et Morin (1990) l'ont utilisé pour analyser et expliquer des organisations humaines. De nos jours, il faut se poser la question de savoir si l'analyse systémique est adaptée aux questions relatives aux sociétés humaines. Le Moigne (2006) pense qu'il faut distinguer trois systèmes : *les systèmes-machines, les systèmes vivants et les systèmes humains et sociaux*. Ces derniers sont plus complexes, car ils sont déterminés par la capacité d'aménagement, d'auto-organisation en fonction d'objectifs choisis, de buts sélectionnés. Avec la démarche systémique, nous pouvons analyser chaque sous-système pour aborder — dans une logique holistique — comment chacun d'entre eux permet d'aborder la production de la ville. Ainsi, elle s'inscrit dans la perspective d'une nouvelle manière d'appréhender et d'analyser la complexité de la réalité. Plus concrètement, l'approche systémique, ou encore l'approche métabolique, est une méthode qui permet de comprendre la réalité au travers de la notion de système, par la prise en compte et la compréhension du contenu des interrelations entre les différents composants du système. Selon Brunet (1979), P et G Pinchemel (1988), le recours à l'idée de système est « évident ». Ainsi, ils ont légitimé l'importation du concept dans les démarches géographiques. P et G Pinchemel (1988) admettent l'idée que « *toute transformation d'un des éléments (structure spatiale) retentit sur*

de géographie, qui a joui d'une grande renommée internationale pendant la première moitié du XX^e siècle. Il s'agit d'une approche riche, fertile et de portée toujours actuelle. Quoique la démarche ait été poursuivie par quelques disciples directs (comme Jean Brunhes), le possibilisme.

les autres ». Les interrelations « solidaires » et complexes entre les composants d'un système fondent la référence systémique. Pour ces auteurs, l'expression « système spatial » est une nécessité. Analysé comme *un concept* par P et G Pinchemel et comme *une notion* par Brunet, c'est le système spatial qui articule les différents types de structures spatiales (l'organisation spatiale), avec un côté dynamique chez Brunet via « *le système des acteurs et des actions* ». Pour Brunet (1979), « *essayer de comprendre la production et le fonctionnement d'espaces géographiques* » nécessite de concevoir des systèmes spatiaux. Enfin, pour ces auteurs, l'idée « d'emboîtement » des systèmes spatiaux les uns dans les autres est fondamentale. Dès lors, tous les objets « géographiques », du local au mondial en passant le régional, vont être analysés et interprétés comme des systèmes.

L'usage de la démarche systémique est pertinent dans notre thèse, car nous considérons la ville comme un territoire et nous nous inspirons des travaux de Moine (2004, 2006, 2007, 2015) qui se fondent sur le concept de territoire qu'il considère comme un système complexe. Il considère la démarche systémique comme une approche d'analyse opérationnelle qui permet de ressortir des sous-systèmes et leurs interrelations, représentant en même temps la structure et les dynamiques. Avec la méthodologie, une désagrégation opérationnelle des sous-systèmes et de leurs interactions en fonction de la problématique traitée et des objectifs fixés est possible pour le chercheur. Chaque sous-système est décrit par des grilles de lecture permettant de collecter des données quantitatives et qualitatives, des informations pertinentes qui peuvent être utilisées par les acteurs institutionnels pour comprendre l'organisation de la ville. Pour démontrer la pertinence de l'approche systémique comme méthode opérationnelle, Moine décompose le système territoire en cinq sous-systèmes ou dimensions opératoires : d'abord, *l'espace géographique* qui est un espace naturel, puis anthropique, résultant d'une organisation des sociétés humaines (aménagement, peuplement) qui l'utilisent, l'aménagent et la gèrent en fonction de *représentations individuelles et collectives de l'espace* qui mettent valeur des lieux plus que d'autres, le tout qui évolue dans *le temps*, basées sur des principes de construction-déconstruction.

En nous basant sur une monographie faite sur le terrain d'étude, nous faisons usage de l'approche *systémique* comme une démarche d'analyse pour comprendre la production complexe de la ville organique.

1- Analyse documentaire

Nous considérons la ville comme un territoire qui fonctionne comme un système. L'interdisciplinarité est une approche d'analyse adaptée à sa posture multidimensionnelle. En effet, la compréhension de la production de la ville suppose une articulation systémique et complémentaire de plusieurs sciences : la géographie, l'histoire, la sociologie, l'économie, la science environnementale, la science politique, l'urbanisme, la géométrie... C'est la liaison des données et informations issues de démarches disciplinaires différentes qui permet d'avoir une lecture plus complète de la ville.

Cette recherche documentaire concerne un recueil de données de base : la lecture et l'analyse d'articles scientifiques et d'ouvrages d'abord sur différentes théories urbaines en lien – entre autres – la ville vivante, le système urbain ; ensuite, sur les villes en Afrique portant sur la littérature coloniale et postcoloniale des études urbaines, la circulation de modèles urbains du Nord aux Suds, puis au sein des Suds et enfin sur les villes nouvelles. Nous avons également lu des rapports d'études et d'experts, de documents administratifs et de documents juridiques de planification relatifs à notre cas d'étude.

Nous avons consulté des articles dans des revues scientifiques (*Cairn, Revues, Persée, Métropolitiques*, etc.), un mémoire de master sur la ville de Diamniadio (Mendret, 2006) et des thèses de doctorat portant des sujets relativement similaires (Souami, 1999 ; Choplin, 2006 ; Chenal, 2009 ; Ba, 2019, Marco Chitti, 2021). Les idées et informations qui ressortent de ces documents nous ont appuyés dans nos démarches de terrain en nous permettant de savoir l'état actuel des idées développées sur les villes en Afrique et de nous fixer l'objectif d'aller plus loin en les dépassant.

Nos recherches bibliographiques sur la ville en Afrique ont permis de prendre compte deux informations :

- D'une part, le constat qu'il existe une littérature « Nord », occidentale qui définit aussi la ville en Afrique avec un regard occidental-centré et une littérature « Sud », principalement postcoloniale, qui redonne une lecture critique des villes Afrique et la complexité de leur production ;

- D'autre part, il existe une similitude des idées développées dans les différents ouvrages sur les villes en Afrique. En effet, tous les ouvrages consultés font le diagnostic et traitent la problématique de l'urbanisation et ses conséquences dans la planification des villes depuis les indépendances. En revanche, la littérature nous a également permis de comprendre que la production des villes africaines est à la fois identique et plurielle. Les mêmes enjeux et les mêmes défis sont présents partout, cependant, dans la production formelle et informelle, il existe une pluralité de pratiques qui varie d'une ville à une autre. Il existe donc à la fois une ville africaine et des villes africaines (cf. Choplin 2006, Chenal, 2009) qui dépassent les différentes théories extériorisées avec un regard exogène.

Ensuite, la ville nouvelle de Diamniadio étant en cours de production, nous avons fait tout au long de la rédaction de la thèse par un dépouillement systématique de certains magazines, blogs et presse quotidienne (*Le Soleil*, *Diamnews.com*, *Observatoire de la ville nouvelle Think-Tank*, *Magazine Nouvelle Horizon*, *spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8...*). En effet, la presse est une plateforme qui offre un cadre d'expression aux populations qui n'hésitent pas à faire des protestations et des réclamations sur des problématiques telles que la gestion du foncier, les transports, etc. Les opinions exprimées constituent ainsi des données importantes à analyser pour compléter les entretiens réalisés sur le terrain : « *appréhender la participation du point de vue des habitants suppose d'abord de prêter attention aux discours qu'ils tiennent en public sur leur ville ou sur leur quartier. Il faut écouter les plaintes, les revendications, les problèmes ou les critiques qu'ils énoncent face aux élus locaux ou dans d'autres contextes publics (réunions de quartier, médias, pétitions, etc.)* » (Cuny, 2010). Ainsi, nous pensons qu'une analyse des expressions, des chroniques et des débats de la presse écrite et en ligne est fondamentale pour notre thèse. En effet, la lecture de certains magazines et la consultation de la presse en ligne sur des sites internet ciblés, cités dans la thèse, nous ont permis d'analyser différents secteurs structurants programmés et leurs impacts dans la ville nouvelle de Diamniadio. Nous avons aussi consulté le journal officiel du Sénégal pour extraire les différents textes (décret, loi, circulaires, arrêtés...) relatifs à nos différents arguments.

Cependant, nous avons rencontré quelques difficultés dans nos recherches documentaires. En effet, nous avons trouvé des ressources bibliographiques sur les villes africaines, mais nous n'en avons pas trouvé assez sur notre cas d'étude. En effet, notre terrain d'étude est récent et concerné par une problématique récente marquée par une prédominance des discours politiques ; il n'est pas encore suffisamment étudié par les chercheurs. Conscient de cela dès le début de la thèse, nous avons trouvé pertinent d'analyser de manière générale les dynamiques actuelles de production des villes en Afrique avant d'étudier l'expérimentation de fabrique urbaine de Diamniadio (ville historique et ville nouvelle) – à l'échelle métropolitaine de Dakar – comme cas d'étude, dans un contexte de floraison de villes nouvelles sur l'ensemble du continent africain.

En somme, la revue de la littérature nous a permis de définir la ville selon des contextes différents, puis à travers une analyse pluridisciplinaire, nous avons proposé des lectures transversales des idées et des concepts développés pour aborder en profondeur les différentes thématiques de notre thèse.

2- Explication générale des recherches de terrain

2-1- Observation et photographie

Pour comprendre la production de la ville organique, réelle, sur un temps court, voire très court, par les populations, nous avons fait des observations des pratiques, des représentations et des appropriations de l'espace urbain. L'observation renvoie à la « *Géographie du regard* » (Moreau, 2007) qui se construit, s'enrichit et se développe, mais c'est aussi une géographie des sensations. Il convient d'abord de démontrer cette méthodologie et sa pertinence, avant d'expliquer concrètement notre démarche sur le terrain.

Il existe deux types d'observation : l'observation participante et l'observation non participante.

L'observation participante : comme son nom l'indique, le chercheur fait une immersion et devient membre du groupe observé. Il rentre dans le groupe, participe à sa vie et ses activités. Ce n'est pas le moment de la prise de note du chercheur, mais c'est une étape qui demande un esprit de recul. Selon Platt (1983)⁶⁴, c'est vers la fin des années 1930 que l'expression « observation participante » semble faire son entrée dans son acception actuelle, en tant que technique de recherche dans laquelle le chercheur observe une collectivité sociale dont il est lui-même membre.

L'observation non participante : le chercheur se détache du groupe observé. Il ne participe ni à la vie ni aux activités du groupe. Cela lui permet de prendre de la distance afin de noter et comprendre les interactions, les pratiques, les attitudes et les comportements du groupe. Nos observations avaient des objectifs précis, détaillés ci-après :

- Objectifs des observations

Nous avons opté pour une démarche qualitative fondée sur l'analyse des pratiques et des discours des citoyens. C'est « *une dimension subjective de l'expérience géographique* » (Staszack, 2001), une démarche géographique qui privilégie les pratiques, les représentations

⁶⁴ Chapoulié J-M., (2000) *Le travail de terrain, l'observation des actions et des interactions, et la sociologie*. In : Sociétés contemporaines N°40.

et les discours concrets des citoyens à travers des enquêtes et des observations (participante et non participante). Il s'agit de comprendre le processus complexe de la production de la ville, c'est-à-dire la manière dont les populations produisent, coproduisent, adaptent, réadaptent, pratiquent et représentent la ville ; de comprendre comment les habitants produisent la ville à leur façon... Le « vécu » et le « perçu »⁶⁵. « L'urbanisme de fait », « ordinaire », en dépassant les villes présentées dans la littérature avec un regard exogène, les représentations et réponses obtenues lors des entretiens avec les acteurs institutionnels parfois politiques, partisans, etc. Enfin, il s'agit de comprendre au plus près, à une échelle fine, la production de la ville du bas, c'est-à-dire celle qui est faite par la population, en la confrontant avec la ville du haut, planifiée, produite et gérée par les acteurs institutionnels. Les informations tirées de ces observations sont consignées dans des carnets de terrain pour garder la trace et souvenir du réel. Le carnet de terrain est alimenté par des informations recueillies sur les sites Internet relatifs à la ville de Diamniadio que nous avons cités plus haut (blogs, quotidien en ligne, etc.).

- Outils et méthode des prises photographiques

Nous avons utilisé la photographie comme un moyen pour faire des illustrations photographiques des scènes observées sur notre terrain d'étude. Dans un monde où l'image est plus qu'importante, la photographie « *constitue un mode de représentation spécifique ancré dans les pratiques et les rapports sociaux* » (Conord, 2007). Elle donne des indications précises et fidèles sur les pratiques sociales à différentes dimensions temporelles, renseigne non seulement sur la morphologie et les différents décors des espaces étudiés, mais également permet de garder tous les détails près des endroits observés. Puis elle permet d'archiver les espaces photographiés pour illustrer scientifiquement les idées développées à l'issue des observations. « *La photographie est également un moyen d'archivage qui permet de conserver une trace originale d'éléments archaïques en voie de disparition ou d'éléments contemporains* » (Fieloux et Lombard, 1990). Si la photographie « *ne repose pas sur une véritable appropriation méthodologique en géographie (...) malgré la sensibilité et l'engouement de la géographie pour l'image* » (Carine, 2002), en revanche, elle peut être une méthode de recherche pertinente qui permet de faire des analyses des formes de pratiques et les logiques d'appropriation de l'espace urbain par différents acteurs.

⁶⁵ Di Méo, 1998

Sur le terrain, avant de prendre des photos, nous avons fait une immersion au sein de la ville entière (observation participante), en nous comportant comme un habitant pour comprendre les enjeux, les fondements, les pratiques, les codes de vie afin de nous apprivoiser le milieu. Cette méthode permet de s'exposer à la réalité des sujets observés et de saisir certains mécanismes difficilement cernables pour quiconque demeure en situation d'extériorité.

Ensuite, la photographie permet de collecter des informations relatives aux pratiques et usages des espaces urbains. Elle ne sert pas uniquement d'illustrer (Théransé, 2011), elle est également un matériau de recherche pertinent dans les recherches urbaines qui fournit des informations importantes, à condition de bien l'intégrer dans l'argumentation avec une bonne rigueur scientifique sur les conditions de la prise de photo et sur les présupposés qui en motivent la réalisation. Pour en faire un véritable outil de recherche, nous avons répertorié un ensemble de points pertinents et représentatifs, sur la base des fréquentations de l'espace par la population pour nos prises de photos. Nous avons ensuite fait une typologie thématique des lieux. Autrement dit, chaque point (lieu) choisi est nommé de façon thématique en nous basant sur les pratiques dominantes observées : « lieux publics », « lieux de transport », « lieux commerciaux », « le pôle urbain » (ville nouvelle), « lieux d'habitat ». Les lieux permanents comme les équipements publics sont différenciés des lieux changeants, occupés temporairement par les habitants en fonction de pratiques différentes, des événements, du temps, de la saison, etc. Nous partions de l'hypothèse qui postule que notre ville d'étude est marquée par des pratiques sociales et une occupation spatiale mouvante —, les populations et leurs activités sont mobiles, en fonction du climat et d'autres facteurs que nous ignorions, à chaque fois que nous étions sur le terrain.

Les photos prises illustrent aussi, dans la thèse, nos arguments sur les causes des appropriations de l'espace par les différentes catégories de population (enfants, personnes âgées, homme, femme, marchands ambulants), des commerces de proximité, tout ceci en fonction des échéances temporelles (le moment, la durée, la conjonction) et du climat.

- **Photo élicitation interview**

Pour rendre compte des modes d'expression du vécu paysager des habitants dans les lieux produits parfois de manière tout à fait ordinaire, irréfléchi et involontaire, nous avons adopté pour une démarche de recherche fine visant directement les habitants, susceptible de faire émerger des représentations et des pratiques paysagères ordinaires dont ils ignorent eux-

mêmes. Ainsi, à côté des méthodes d'enquêtes habituelles dans les sciences sociales (entretiens, observations, sondage, etc.), nous admettons d'une part que « *la photographie disposerait de cette capacité à révéler ce qui est caché dans nos pratiques et usages ordinaires (Giddens, 1987)*, d'autre part, nous prenons la photo-élicitation interview, comme une méthode d'enquête intéressante pour notre démarche.

La photo-élicitation est une disposition méthodologique qui permet d'accéder à la sensibilité paysagère des habitats. Cette méthode met en lien la géographie sociale au sein duquel s'inscrit cette méthode de recherche et d'autres sciences sociales telles que l'anthropologie et de la sociologie nord-américaines – *Visual Studies* – qui les ont déjà développées cette méthode. « *Inscrite dans les temps et les lieux de la vie quotidienne, la sensibilité paysagère habitante se développe essentiellement au gré d'actes et de gestes routiniers conduisant eux-mêmes à un procès de routinisation du vécu paysager induit* »⁶⁶.

La photo-élicitation est une méthode qui s'appuie sur un support photographique qui peut susciter des réactions chez la personne interviewée. Pour ce faire, nous avons, dans un premier temps, récupéré les photos prises lors de nos recherches de terrain à la deuxième année de notre thèse. Ensuite, nous avons initié des échanges à distance avec des contacts que nous avons récupérés avant en leur montrant les clichés qu'ils ont ensuite commentés et discutés. En effet, comme support de discussion, la photographie est un moyen d'expression qui rend facile la conduite de l'entretien. Le support photographique entre l'enquêté et l'enquêteur favorise les échanges pour la « construction active de signification(s) » (Schwartz, 1989).

Les observations appuyées par la photographie nous ont permis de recueillir des pratiques habituelles, naturelles des personnes observées dans des lieux ciblés, mais aussi de décrire les situations et de rendre compte des représentations que nous avons comprises en tant qu'observateur. Cependant, la photographie ne suffit pas pour comprendre la ville dans sa globalité. Une série d'entretiens a permis de compléter les différentes informations sur l'organisation de la ville.

⁶⁶ Eva Bigando, « *De l'usage de la photo elicitation interview pour appréhender les paysages du quotidien : retour sur une méthode productrice d'une réflexivité habitante* », *Cybergeog* : European Journal of Geography [En ligne], Politique, Culture, Représentations, document 645, mis en ligne le 17 mai 2013, consulté le 27 janvier 2022. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/25919> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.25919>

2-2- Entretiens semi-directifs individuels

- Explication de la méthode et de sa pertinence

Les entretiens permettent de compléter, d'affirmer ou d'infirmer les informations trouvées dans les différentes sources bibliographiques et les hypothèses de travail. Au regard des objectifs préalables fixés et des types de données voulus⁶⁷, nous avons choisi de faire des entretiens semi-directifs pour comprendre les pratiques sociales et les interrelations entre les différents acteurs dans la ville.

Désigné comme « *entrevue semi-dirigée* » (Savoie-Zajc, 1997), l'entretien semi-directif est une méthode de collecte de données qui participe à la production de connaissances favorisant des approches qualitatives et interprétatives relevant notamment des modèles constructivistes (Lincoln, 1995). C'est un type d'entretien qui n'est ni totalement ouvert et guidé, ni totalement fermé par beaucoup de questions précises. C'est une méthode qui concilie l'entretien directif et l'entretien non directif, selon Richardson, Klein, Gorden et Galtung⁶⁸. Il nécessite un guide sous forme de grille thématique bien formulée. L'enquêté est libre de formuler ses réponses selon sa compréhension des questions qui lui sont posées, et l'enquêteur doit respecter l'authenticité de l'ordre de son discours. Le rôle de l'enquêteur est de « *s'efforcer de recentrer l'entretien sur les objectifs chaque fois qu'il (l'interviewé) s'en écarte et de poser les questions auxquelles l'interviewé ne vient pas par lui-même, au moment le plus approprié et de manière aussi naturelle que possible* » (Quivy, Van Campenhout, 1988). L'entretien semi-directif permet également d'avoir des informations sur les représentations sociales et les attitudes regroupées en deux ordres selon Ghiglione et Matalon (1978, in, Kitzinger, Markova et Kalampalikis, 2004)⁶⁹ :

- « Cognitif : le sujet utilise les concepts et le langage dans lesquels s'expriment ses représentations, il structure à sa façon le champ qui lui est proposé, le délimite en fonction des normes (individuelles et/ou collectives) ».

⁶⁷ Des données qualitatives, plus pertinentes pour aborder notre sujet.

⁶⁸ Blanchet A. et Al., (1985) *l'Entretien dans les Sciences sociales*, Bordas, Paris

⁶⁹ Kitzinger J., Markova I., Kalampalikis N., (2004) *Qu'est-ce que les focus groups ? Bulletin de psychologie, Groupe d'étude de psychologie*, 57 (3). Halshs-00533472

- « Affectif : les attitudes du sujet par rapport au problème posé ».

Enfin, la réalisation de l'entretien semi-directif suppose préalablement une prise en compte des objectifs de recherche, du cadre conceptuel, des hypothèses de travail, des questions de recherche, d'un choix de matériel de traitement empirique, les procédures méthodologiques, des ressources temporelles personnelles et matérielles disponibles (Flick, 2007). Autrement dit, c'est une méthode qui suppose une bonne préparation en amont.

- **Notre démarche d'entretien semi-directif individuel**

Nous avons interrogé différents acteurs de la production urbaine : des acteurs institutionnels et des acteurs non institutionnels.

Les objectifs de l'entretien sont de connaître, premièrement, les perceptions des différents acteurs, puis leurs interrelations dans la production de la ville. Ensuite, les entretiens permettent — à partir des réponses obtenues des différents acteurs — de comprendre la ville qui est en train d'être produite sous ses différentes facettes, temporalités et les éléments qui permettent de la comprendre (foncier, habitat, transports et mobilité, espaces publics, gestion des déchets, énergie). Il s'agit également de comprendre les liens entre la ville planifiée et la ville réelle, spontanée, dite informelle.

Les entretiens semi-directifs individuels ont permis de comprendre les différentes perceptions, la gouvernance de la ville, c'est-à-dire le rôle joué par chaque type d'acteur et leurs interrelations, leurs tensions... dans la production urbaine. De plus, les résultats de l'entretien (en plus des observations) ont permis d'aborder non la ville qui est programmée ou projetée, mais la ville qui prend réellement forme avec ses forces, ses insuffisances, ses acteurs connus et non identifiés, ses lieux projetés ou en marge et sa gouvernance.

Les entretiens semi-directifs individuels réalisés ont touché globalement vingt-et une (21) personnes — avec une durée moyenne de trente (30) minutes, selon les types de personnes interrogées et un webinaire d'une durée d'une heure trente minutes (1h30mn).

- **Choix des acteurs**

Les interviewés ne sont pas lotis au hasard. Ils sont choisis en fonction des critères bien déterminés (par rapport à leur statut) : des acteurs institutionnels intervenant directement ou indirectement dans la production de la ville, des acteurs non institutionnels habitants dans la ville et/ou s'impliquant directement dans la vie associative et économique de la ville, des acteurs ressources (universitaires et professionnels de l'urbain au Sénégal).

- **Déroulement entretiens semi-directifs individuels**

Interviews des acteurs publics, institutionnels : nous avons enquêté des techniciens des collectivités et responsables d'agences concernées directement⁷⁰ ou indirectement⁷¹ par la production de la ville nouvelle de Diamniadio (la DGPU, le CETUD) pour connaître leurs perceptions, leurs attentes, les outils mobilisés, les leviers de la mise en place de ce projet, les différentes phases et les premiers résultats attendus. Il s'agit d'abord de comprendre la gouvernance institutionnelle de la ville, c'est-à-dire le rôle de chaque acteur public et les différentes formes de relations entre les acteurs. Ensuite, pour comprendre les stratégies mises en œuvre, les liens qui existent les acteurs et les pratiques existantes révélées par les enquêtes dans la gouvernance de la ville. Autrement dit, c'est de comprendre comment les différentes pratiques citadines sont intégrées dans la planification, le fonctionnement et la gouvernance de la ville.

Les différentes réponses recueillies des entretiens ont permis d'avoir des informations sur les opérations en cours et celles qui sont prévues dans tous les secteurs (habitat, logement, transports, mobilités, gestion des déchets, etc.) et leur déroulement dans la planification de la ville. Par ailleurs, les observations (illustrées par des photos) ont permis de confronter avec les réponses reçues des enquêtes, de consolider certains résultats.

⁷⁰ Les agences qui assurent la maîtrise d'ouvrage de la ville nouvelle de Diamniadio (DGPU, SOGIP).

⁷¹ Des agences consultées par la DGPU sur des domaines spécifiques. Exemple CETUD qui s'occupe des études sur les transports et les mobilités dans la toute la région de Dakar.

Interviews des acteurs privés : nous avons enquêté des acteurs privés (entreprises nationales & étrangères et des promoteurs : *Teyliom*⁷², *Seneindia*⁷³, *C & H*⁷⁴, etc.) pour connaître leur perception, le déroulement de leur coopération avec les acteurs publics et leurs rôles conjoints dans la mise en place de la ville. C'est aussi pour comprendre leur implication dans la production urbaine, notamment le financement.

Interviews des populations : sous forme de *focus group* (détaillé ci-après) et d'entretien semi-directif individuel, nous avons interrogé les habitants de la commune de Diamniadio (la ville historique) et les principales associations locales (Amicale des élèves et ressortissants de Diamniadio, le Conseil Communal de la jeunesse de Diamniadio, le Président des associations sportives et culturelles de la zone sud de Diamniadio, le Président de l'Amical des élèves et étudiants de Diamniadio).

Les réponses ont permis de comprendre les rôles directs et indirects joués par ces acteurs de la société civile dans la production, la gestion de la ville et les tensions, les relations qu'ils entretiennent avec les acteurs institutionnels. Elles permettent aussi de comprendre leurs perceptions de la mise en place du pôle urbain (la ville nouvelle) par rapport à leurs réels besoins. En d'autres termes, au-delà de la ville projetée avec la planification, il s'agit de comprendre la marge de manœuvre qu'on leur a accordée dans la production de la ville nouvelle. Les réponses recueillies sont enrichies par des prises de photos, une séance de visio-conférence (webinaire), que nous avons réalisée en juillet 2020, en co-modération avec un doctorant en urbanisme au Laboratoire TVES UR-447 de l'Université de Lille (cf. annexe, tableau n° 12) et enfin une immersion au village de Déni Malick Gueye⁷⁵, le 16 août 2020 (cf. annexe).

Ces trois types d'interviews (acteurs publics, acteurs privés et associations) ont permis d'aborder les jeux d'acteurs (interrelations, tensions, etc.) dans la production de la ville.

⁷² Promoteur immobilier sénégalais.

⁷³ Promoteur immobilier sénégaléo-indien.

⁷⁴ Entreprise chinoise de textile.

⁷⁵ Le choix de ce site s'explique par les nombreux conflits liés au foncier entre l'État du Sénégal et les habitants de village depuis le début de la fabrication de la ville nouvelle. C'est le village le plus proche de la ville nouvelle.

D'abord, les résultats des interviews avec les acteurs publics ont permis de cerner les transformations de l'espace urbain, de comprendre la maîtrise d'ouvrage urbaine, les outils mobilisés et la gouvernance urbaine.

Ensuite, les résultats des interviews avec les acteurs privés expliquent le rôle qu'ils jouent dans les grands projets urbains en Afrique et de comprendre le financement de la ville nouvelle de Diamniadio. Nous avons également compris les logiques partenariales publiques-privées et les différentes tensions pour la mise en place de la ville nouvelle. En d'autres termes, la manière dont le public collabore avec le privé pour le financement de la ville.

Enfin, les résultats de l'interview ont permis de recueillir les perceptions des populations sur le projet de la ville nouvelle au nord de la commune et le rôle qu'elles en occupent, les relations de tension, de complémentarité entretenues avec les autres acteurs. Ils permettent également d'évaluer avec un regard scientifique le projet de la ville nouvelle en fonction des besoins et des attentes des populations à l'échelle strictement locale (Diamniadio et ses alentours) et à l'échelle régionale (Dakar). En outre, ils ont permis de comprendre, avec nos observations, une autre forme de ville – organique – qui se fabrique en même temps que ville nouvelle (le pôle urbain) : l'articulation de la ville planifiée (la ville du « haut ») et de la ville réelle, organique (la ville du « bas »).

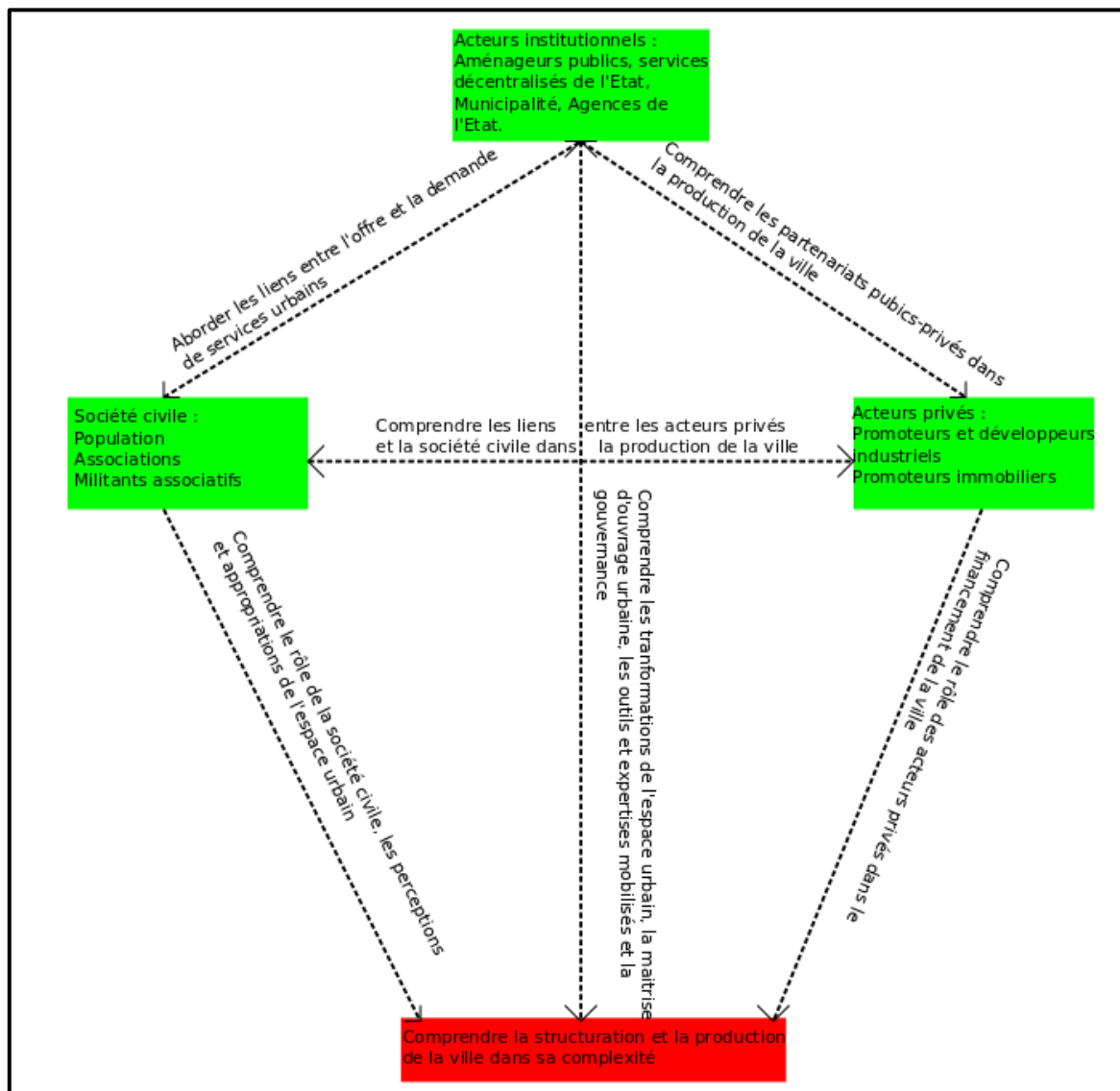


Figure 5 : les acteurs enquêtés et leurs liens directs et indirects

Figure réalisée par Cheikh CISSE à partir de nos enquêtes de terrain à Diamniadio entre 2017 et 2020.

2-3- Focus group

- Le focus group et sa pertinence

Nous avons fait des focus groups pour interviewer les habitants de la ville. Il convient d'abord d'expliquer le focus et sa pertinence avant d'exposer notre propre démarche.

Le focus group est une technique d'entretien de groupe qui permet de collecter des informations sur un sujet ciblé (Senez, Orvain et Doumenc, 2000). L'objectif d'un focus group est de recueillir des données qualitatives en faisant émerger des opinions controversées et

convergentes grâce aux échanges entre les interviewés et le/les modérateurs. « *Le focus group est né dans le domaine de l'étude de la communication politique et des médias. L'autre domaine dans lequel le focus group a acquis ses lettres de noblesse est celui de la santé publique, et plus généralement de l'analyse des risques* » (Haegel, 2005). La méthode a été utilisée d'abord aux États-Unis par Merton et Lazarsfeld au début de la Seconde Guerre mondiale. Le contexte social et politique dans lequel la méthode a été conçue explique le fait qu'elle s'intéresse à des questions importantes et urgentes dans le domaine de la propagande et de la communication de masse (Merton, 1956 ; Lazarsfeld, 1969). Elle a permis de faire des études sur les attitudes et les opinions des auditeurs des différentes émissions radiophoniques (Lazarsfeld et Stanton, 1944).

La méthode du focus group est reprise dans les sciences humaines et sociales comme une véritable méthode qualitative en plus de celles qui existent déjà (monographie, entretien semi-directif direct, indirect, etc.) : en sociologie (Morgan, Spanish, 1984 ; Hamel 1999), en psychologie (Gervais, Jovchelovitch, 1988 ; Flick, 1998), ainsi que dans d'autres disciplines comme la géographie et l'économie.

Le focus group a de nombreux avantages, car il permet de gagner du temps sur la collecte de données, d'avoir un nombre important d'enquêtés et de faciliter des discussions et des débats critiques entre les participants. C'est une méthode efficace pour recueillir des données lorsqu'on s'intéresse aux représentations sociales et la manière dont celles-ci sont « *construites, transmises, transformées et soutenues dans les processus communicationnels* » (Linell, 2001). Moscovici (1984) pense que « *nous pensons avec nos bouches* » autrement dit, la formation de nos idées et pensées provient de la communication qui est le fondement d'un focus group.

C'est une méthode qui donne l'occasion à un groupe entier de s'exprimer librement et démocratiquement. Farr et Tafoya (1992) considèrent le focus group comme « *une société pensante en miniature* ». Cependant, il existe un risque de domination (sur la prise de parole) de certains participants sur d'autres. Autrement dit, les données qualitatives collectées ne sont pas représentatives de l'ensemble du groupe interviewé. La retranscription détaillée et l'analyse des résultats sont toujours chronophages, comme dans le cadre de notre démarche.

- Notre démarche de focus group

Notre travail de focus groups est effectué en deux phases : la première phase du 11 juillet au 25 août 2019 et la deuxième phase du 14 au 24 mars 2020.

Première phase : pendant l'été 2019, nous avons réalisé une série de focus groups adaptée sur le terrain en fonction de notre grille d'entretien composée de thématiques différentes.

Nous avons fait des discussions ouvertes sous forme de questions-réponses (tour de parole) en fonction de notre grille d'entretien composée de thématiques différentes. Les réponses aux questions ont été enregistrées sous forme de notes écrites. Les réponses à certaines questions étant identiques, nous relançons en tant que modérateur pour rester dans les thèmes de la grille d'entretien. Les personnes présentes répondaient seulement aux questions qu'elles comprenaient qu'il fallait souvent reformuler en wolof.

Cependant, bien que nous ayons recueilli des discours et des perceptions des habitants rencontrés, cette première phase a eu quelques insuffisances dans la démarche. N'ayant pas prévu initialement de faire des focus groups, il était difficile de déterminer le nombre exact de personnes. C'est la foule drainée par notre exercice qui nous a poussée à adopter cette méthode. Cela fut notre première expérience de focus group. Conscient des différentes insuffisances de cette première phase, nous avons trouvé nécessaire de refaire une deuxième phase mieux élaborée et ciblée.

Deuxième phase : nous avons ensuite décidé de faire une deuxième phase de focus group du 14 au 24 mars 2020, en travaillant avec quatre étudiants en Master, après avoir élaboré un guide d'entretien qui prend en compte nos objectifs de recherche. La communication avec les étudiants se faisait régulièrement à distance sous forme de discussion de groupe via la plateforme numérique *Whatsapp*. Pour chaque focus group réalisé, tous les soirs, à 22 h, du 14 au 24 mars, ils postent sur la plateforme : le lieu (gare routière, carrefour entre les deux routes nationales, marchés, dans les quartiers), la description du groupe (nombre de personnes et genre h-f), la durée, le déroulement (échanges sous forme de dialogue ou questions-réponses), l'enregistrement audio, les difficultés rencontrées, une photo finale du groupe interviewé (dans la mesure du possible, cf. partie difficultés rencontrées) et une photo du cadre spatial de l'entretien. Sur cette base, nous validions ou demandions de refaire le travail avec des recommandations précises.

- **Les participants et l'échantillon**

Les focus groups ont été réalisés à Diamniadio dans des lieux différents : gare routière, carrefour entre les deux routes nationales, marchés, dans les quartiers. En faisant les focus groups, notre objectif de base a été de confronter les idées des différentes personnes interrogées. Tout comme les entretiens semi-directifs individuels, notre démarche ne visait pas forcément sur un nombre pléthorique de personnes, mais sur la représentativité des personnes interrogées par rapport au projet de ville nouvelle : les représentants des principales associations, les délégués de quartier, etc.

- **Le choix des points d'enquête**

Nous avons repéré des lieux déterminants pour mener nos enquêtes auprès des populations. Spatialement, Diamniadio peut être scindé en deux : la ville nouvelle programmée au nord (en cours de fabrication) et la ville historique de Diamniadio. Toutefois, à l'état actuel, la ville nouvelle vient de sortir de terre, elle est en chantier. Elle est encore inhabitée. Nous avons ainsi choisi de mener principalement nos enquêtes dans la ville historique, existante. Nous avons volontairement subdivisé cet espace en lieux produits par les populations et très fréquentés, suite à nos observations, pour comprendre les pratiques, les représentations et les interactions entre les acteurs dans les lieux : lieux d'habitat, lieux commerciaux, lieux de transport et lieux publics.

- **Difficultés rencontrées lors des entretiens individuels et collectifs**

Nous avons rencontré plusieurs difficultés sur le terrain en faisant nos entretiens. Les habitants ont manifesté une méfiance à l'égard de nous. Il fallait adapter les questions et le langage par rapport au profil des personnes rencontrées. Le discours était souvent traduit et réadapté pour retenir leur attention. Les thèmes abordés dans les questionnaires ont quelquefois été peu compris. Certaines personnes enquêtées ne comprenaient pas le français. Il a fallu traduire et expliciter les questions en wolof pour que les interlocuteurs puissent comprendre.

Par ailleurs, il y a eu une méfiance des groupes pour les photos et enregistrements vocaux. Pour la deuxième phase de focus group, nous étions au début de la pandémie du *coronavirus*. Les autorités sénégalaises commençaient à sensibiliser sur les interdictions de rassemblement. Enfin, la retranscription des résultats était chronophage. Il nous a fallu du temps pour traiter nos résultats et faire nos analyses.



Carte 6 : localisation des lieux d'enquête et des profils enquêtés

Source : enquêtes de terrain entre 2017 et 2020

2-4- Données cartographiques et statistiques

Comprendre la structuration de la ville, c'est s'interroger sur comment elle est produite. Autrement dit, la mutation du territoire concerné dans le temps et dans l'espace. Ainsi, pour notre cas d'étude (Diamniadio), en plus des images, nous avons eu du mal à trouver des éléments cartographiques clairs sur la ville. Pour pallier cette insuffisance de données, nous nous sommes procuré des cartes *Open Street Map* via Google et des cartes de densité via la base numérique *Africapolis*, modifiées avec le logiciel *Inscape et Microsoft PowerPoint* pour y insérer des éléments qualitatifs et informatifs résultants de nos recherches.

En ce qui concerne les données statistiques, notre approche d'analyse étant plus orientée vers la mobilisation et l'analyse de données qualitatives, nous nous sommes limités aux données statistiques officielles de l'Agence Nationale des Statistiques et de la Démographie (ANSD) sur les transports, le logement, etc. Ces données permettent d'illustrer nos arguments thématiques, mais elles sont toujours nuancées quand c'est nécessaire dans le développement. Nous nous sommes plus concentrés sur l'analyse et la compréhension des phénomènes, des faits, des pratiques ; puis sur des interprétations, des expériences et de leur signification.

2-5- Traitement des résultats

- Retranscription des enquêtes

Lors de la première phase des focus groups, nous retenions les réponses sous forme de prises de notes, en notant pour chaque question les idées principales et en faisant une synthèse par note écrite. Ces notes sont cumulées avec les enregistrements audio en langue wolof (à l'aide d'un téléphone portable) de celle de la deuxième phase.

Nous avons réécouté intégralement toutes les séances enregistrées, puis avons fait des tableaux avec les questions (thématiques) en ligne et les différentes réponses des personnes interrogées en colonne. La deuxième phase de focus group a touché soixante-six (66 personnes). Pour chaque groupe, nous avons fait un tableau dans lequel chaque ligne correspond à une question et chaque colonne, une réponse.

- Analyse de contenu thématique des données

Pour traiter nos entretiens, nous avons utilisé la méthode d'analyse de contenu thématique manuelle. Il convient d'expliquer d'abord la méthodologie et sa pertinence avant de montrer concrètement notre démarche.

L'analyse de contenu est une méthode ancienne dans les sciences sociales, utilisée déjà en 1976 par Moscovici. Pour ce dernier, l'objectif de l'analyse de contenu est la communication qui est le processus nécessaire de la formation de la représentation sociale. Bardin (1977) pense que l'analyse de contenu est « *un ensemble de techniques d'analyse des communications visant, par des procédures systématiques et objectives de description du contenu des énoncés, à obtenir des indicateurs (quantitatifs ou non) permettant l'inférence de connaissances relatives aux conditions de production/réception (variables inférées) de ces énoncés* ». Les représentations sociales fournissent des éléments nécessaires pour alimenter la communication sociale.

La compréhension des représentations sociales est essentielle dans notre thèse. Flament (1994) les définit comme « *un ensemble organisé de cognitions relatives à un objet, partagé par les*

membres d'une population homogène par rapport à cet objet ». L'analyse de contenu est une méthode efficace pour y parvenir. En effet, elle prend en compte les dynamiques et représentations sociales à partir des discours recueillis, car les représentations sociales, selon Moscovici (1976), ont un contenu constitué de trois types d'éléments ; *les opinions, les attitudes et les stéréotypes*. Dans son analyse, la confrontation est nécessaire entre le caractère objectif et le caractère subjectif des discours recueillis.

L'analyse de contenu peut être thématique — comme c'est le cas de notre étude. C'est une technique classique pour exposer des opinions par la catégorisation des énoncés dans des thèmes d'analyse. Dans notre méthode, nous avons constitué des groupes différents en fonction des critères spécifiques selon les personnes et les lieux d'enquête. Les appartenances des personnes dans les différents groupes sont des indicateurs qui permettent de comprendre les significations réelles des énoncés.

L'objectif de l'analyse de contenu thématique est de détecter les ensembles sémantiques qui forment l'univers discursif de l'énoncé. La réalisation de l'analyse de contenu se fait en deux phases : le repérage des idées importantes, puis leur catégorisation. C'est une méthode hybride qui repose sur une analyse articulée entre une approche qualitative et une approche quantitative. Elle permet de transformer des données qualitatives recueillies en données quantitatives, sans perdre le caractère qualitatif des données. Cette technique est faite dans le même sens que la pensée de Moliner (1994) pour qui il faut prendre en compte deux facteurs dans la description des représentations sociales : *un facteur qualitatif, qui est essentiel et un facteur quantitatif qui est primordial*. La dimension quantitative des données permet de faire comprendre la représentativité des données qualitatives exprimées.

Enfin, plusieurs autres chercheurs dans les sciences sociales ont défini l'analyse de contenu⁷⁶ :

- Mucchieli (1991) pense que « *analyser le contenu d'un document ou d'une communication c'est par des méthodes sûres, rechercher les informations qui s'y trouvent, dégager le sens ou les sens de ce qui est présenté, formuler et classer tout ce que "contient" ce document ou cette communication* ».

⁷⁶ Cités par Seydou Bâ, 2019.

- L'analyse de contenu, selon Robert et Bouilaguet (2007), est une « *technique permettant l'examen méthodique, systématique, objectif et à l'occasion quantitatif du contenu de certains textes en vue d'en classer et d'en interpréter les éléments constitutifs qui ne sont pas totalement accessibles à la lecture naïve* ».
- Selon Abrial et Louvel (2011), c'est un ensemble de techniques qui permet de passer de données informatives à la connaissance. Autrement dit, l'analyse de contenu vise à analyser le fond ou le contenu thématique des supports de communication contrairement à l'analyse de discours qui se limite à l'organisation linguistique ou à la forme du discours.

Ces différentes visions montrent qu'il existe plusieurs manières de faire une analyse de contenu. Il s'agit ainsi de choisir une démarche adaptée aux types de données recueillies et les objectifs de recherche fixés. Parmi ces nombreuses méthodes, nous en avons choisi une développée ci-après.

- **Notre démarche d'analyse de contenu**⁷⁷

L'analyse de contenu — que nous utilisons comme méthode d'analyse de nos données — permet de traiter aisément les données qualitatives en les transformant en données quantitatives sans perdre le caractère qualitatif des données initiales.

Notre démarche de traitement des données qualitatives recueillies (entretiens groupés et individuels) consiste à encoder, comparer et réunir les thèmes similaires et confronter les réponses obtenues. Il s'agit de faire une recherche des principales opinions et attitudes exprimées par les enquêtés, puis dégager les principaux thèmes qui se dégagent. Les entretiens sont dialogiques, autrement dit les discours (réponses) se sont créés dans la communication avec le modérateur (l'enquêteur, nous).

Il n'y a pas de règles préétablies pour le codage ou la catégorisation d'un corpus. L'essentiel, c'est d'adapter les codes définis à la problématique du sujet étudié et deux objectifs

⁷⁷ Nous nous sommes inspirés de la méthode d'analyse conseillée ici : <https://www.scribbr.fr/methodologie/focus-group/>

recherchés. Une bonne catégorisation, selon Mucchieli (1991), doit respecter quatre critères : *l'objectivité* (la clarté de chaque catégorie), *l'exhaustivité* (veiller à retranscrire tous les détails, sans omission), *l'exclusivité* (un sens unique à chaque catégorie) et *la pertinence* (les codes et catégories doivent être en lien avec les objectifs recherchés).

Nous avons fait une recherche sur les principales opinions et attitudes exprimées par les enquêtés, puis repéré les principaux thèmes qui se dégagent. Pour chaque thématique, nous avons fait des tableaux avec les questions (thématiques) en ligne et les différentes réponses des personnes interrogées en colonne (cf. annexe, tableau n° 13). Les thématiques sont posées en lien avec les grilles d'entretien utilisées lors de la collecte de données.

Ensuite, nous avons résumé les réponses de chaque thème en les transformant en données quantitatives⁷⁸ tout en gardant leur aspect qualitatif.

Enfin, les différentes réponses notées ainsi que les éléments observés sur le terrain nous ont permis de produire des figures représentatives et illustratives des différents lieux de la ville, ainsi que les interrelations entre les acteurs qui se les approprient. Certains entretiens semi-directifs individuels (avec des acteurs institutionnels et des acteurs non institutionnels) sont présentés sous forme d'encadrés ou de citations dans la thèse. Nos différentes données qualitatives ont été traitées avec principalement trois logiciels : *Word* pour la production de tableaux pour une analyse de contenu, *Excel* et *Inscape* pour la production de figures illustratives.

⁷⁸ Sur base de la fréquence des idées selon les questions posées

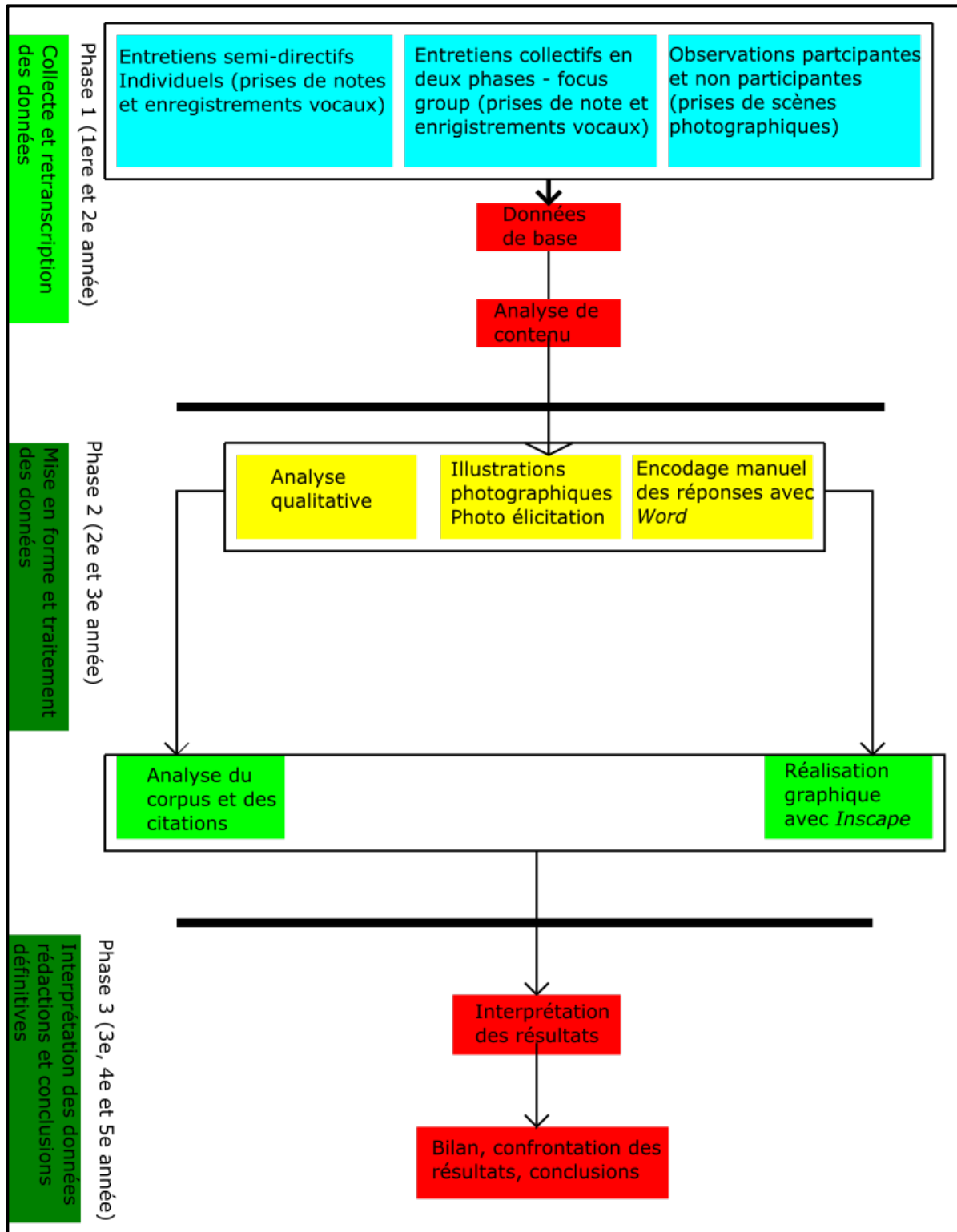


Figure 6 : schéma récapitulatif des recherches de terrain

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

Chapitre 5 : l'expérimentation de modèles urbains à travers le concept de « ville nouvelle »

Les villes nouvelles en chantier sur le continent africain sont des alternatives d'aménagement du territoire en vue de relever les nombreux défis de l'urbanisation. Si elles sont conçues et planifiées par des développeurs privés locaux et internationaux différents – dans le cadre de la libéralisation des approches urbaines –, en revanche, leur montage et leurs orientations⁷⁹ témoignent d'une circulation de modèles urbains standardisés Nord-Sud, puis Sud-Sud : aménagements structurants, construction de logements sociaux et en standing, des quartiers d'affaires, des hauts-lieux culturels, des hôtels, etc.

1- De la définition globalisante des villes nouvelles...

Une ville est dite « nouvelle » lorsqu'elle vient de naître — cela signifie qu'elle n'existait pas dans le passé — ou connaît des transformations importantes qui changent l'orientation urbaine initiale. L'adjectif « nouvelle » renvoie implicitement à l'existence préalable « d'ancien ». Toutes les villes ont eu un début et furent donc, à un moment de leur existence, des villes « nouvelles ». Le dictionnaire Larousse (2020) explique que « *la ville nouvelle est créée à proximité d'une métropole ancienne dont on souhaite limiter la croissance, et où il est prévu de développer simultanément des fonctions économiques et de résidence* ». La naissance d'une ville est un événement souvent très ancien, inconnu ou oublié, et la ville n'est pas analysée comme l'aboutissement d'un projet, mais plutôt comme le cadre complexe et permanent de projets successifs⁸⁰. Des villes nouvelles sont créées *ex nihilo* sur un terrain vierge (Brasília) et d'autres sont bâties sur des zones totalement ou partiellement urbanisées (Diamniadio, dans la région de Dakar). Toutefois, il est difficile de marquer une nette frontière entre la ville nouvelle et la ville existante, selon Van Noorloos et Kloosterboer (2018). À la place d'une typologie entre les deux formes de ville qui peuvent évoluer rapidement, ils proposent l'idée d'un *continuum* urbain qui semble être plus adéquate.

En outre, les villes nouvelles découlent d'une politique d'aménagement volontariste – c'est « *une planification sous-tendue par une politique d'aménagement régional* » Rimbaud (1988) – portée par des autorités institutionnelles comme l'État (exemple de Diamniadio), des collectivités fortes (le cas des villes nouvelles aux Pays-Bas et en Suède, Merlin, 1972),

⁷⁹ Méthodes de financement, objectifs visés, projections

⁸⁰ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/ville-la-ville-nouvelle/>, consulté en 2021

souvent en partenariat avec des acteurs privés (*développeurs, promoteurs immobiliers et industriels...*) et une société civile. Elles peuvent être considérées comme des « *noyaux urbains, résultants d'une politique volontariste, implantés en périphérie des très grandes villes dans l'intention de les décongestionner et de maîtriser leur croissance. Elles sont inscrites dans un milieu préalablement rural où elles ont induit de profonds bouleversements* »⁸¹. Certaines entités urbaines reposent sur des qualificatifs fonctionnels qui dépendent des objectifs d'aménagement urbain fixés au préalable : entre autres les villes nouvelles administratives (Yamoussoukro, Côte d'Ivoire), industrielles, universitaires (Diamniadio, Dakar), technologiques (Konza Technology City, Kenya).

Par ailleurs, la « ville nouvelle » ou « nouvelle ville » est un concept polysémique associé à des formes d'urbanités hybrides, (Pachaud, 2005, Sehir 2012 et 2013). Il existe une relativité dans la définition du concept « ville nouvelle » selon les chercheurs, les pays et les réalités culturelles. Chaque ville nouvelle renvoie à l'imaginaire de la société qui la porte et les atouts économiques dont celle-ci dispose (Rimbault, 1988). Selon lui, chaque ville a une particularité par rapport à une trajectoire historique au fil des projets de territoire que dessinent ses administrateurs et sa population, forgeant ainsi son identité. Dans le même sens, Sawyer et al., (2021) utilisent l'expression de « *bypass urbanism* »⁸² — sur les cendres des expressions « *bypass — implant urbanism* » (Shatkin, 2008) et « *bypass approach to urbanization* » (Bhattacharya et Sanyal, 2011) pour caractériser certains aspects de projets urbains individuels à grande échelle en périphérie urbaine des villes des Suds (en prenant l'exemple de Calcutta, Lagos et Mexico). Ce nouveau concept est utilisé pour conceptualiser le processus d'urbanisation qui va au-delà de la plus grande ville nouvelle ou du plus grand mégaprojet urbain, avec des impacts ou externalités qui s'étendent à l'échelle régionale, réorganisant et reconfigurant des régions urbaines entières. La nouvelle ville *Eko Atlantic* en périphérie de Lagos, conçue pour une population de 500 000 habitants ultra-favorisés, est considérée comme l'un des nouveaux « mégaprojets » des villes d'Afrique subsaharienne (Mendelsohn, 2018 ; Murray, 2015 ; Watson, 2014).

⁸¹<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/villes-nouvelles>

⁸² Sawyer et al., (2021) Bypass Urbanism: Re-ordering center-periphery relations in Kolkata, Lagos and Mexico City, EPA: Economy and Space 2021, Vol. 53(4) 675–703

2- ... aux caractéristiques particulières des villes nouvelles

Les villes nouvelles, bien que leur démarche de planification soit différente selon les pays, présentent plusieurs caractéristiques et objectifs similaires. Historiquement, Chaline (1985) avait avancé quelques caractéristiques d'une ville nouvelle :

- La planification de la ville du début jusqu'à la fin suit un schéma directeur d'aménagement. Même si les réalités (démographiques, économiques, politiques) peuvent évoluer dans le temps, la volonté d'organisation de l'espace ne sera pas remise en question. Donc, il y'a une organisation d'ensemble ;
- La ville nouvelle doit avoir une base économique qui lui permet d'avoir des ressources financières pour son fonctionnement et qui permet au plus grand nombre de résidents de travailler sur place. Cette configuration vise à veiller sur la mixité fonctionnelle pour éviter les villes dortoirs ;
- La ville nouvelle doit répondre à une identité sociale, culturelle et spatiale (faire avec la forme physique du site). En d'autres termes, la production d'une ville nouvelle ne s'inscrit pas dans une dynamique de modèle copié, mais plutôt à une adoption de modèle spécifique.

Ensuite, Serhir (2012, 2013), avec l'exemple des villes nouvelles du Maroc, dresse un autre tableau qui caractérise une ville nouvelle :

- *La maîtrise et l'encadrement du foncier pour éviter la spéculation* : la conception d'une nouvelle ville permet d'avoir une maîtrise des spécificités urbanistiques du site afin de le contrôler et d'y exiger des règles de base pour que le foncier, voire le logement soit accessible et abordable à toutes les classes sociales ;
- *La volonté de créer une mixité fonctionnelle et sociale est avancée dans les projets de villes nouvelles*. Cela peut être analysé comme une approche systémique de l'aménagement urbain qui consiste à mettre au même endroit et en interaction plusieurs fonctions de la ville : travail (les bureaux, l'administration, les commerces), le loisir (aires de jeux, salles de spectacle), l'habitat (les logements), la santé (équipements médicaux) ;
- *Une programmation de la ville sur la durée* : la planification de la ville nouvelle se fait de manière progressive en tenant en compte des changements et de l'évolution des besoins de la ville et de ses habitants. En réalité, entre deux périodes les données

- démographiques, économiques et sociales changent ; par conséquent, de nouveaux besoins émergent. La planification d'une ville nouvelle s'inscrit sur le temps long ;
- *L'attractivité* est également un élément important pris en compte dans la production de plusieurs villes nouvelles. Cela renvoie au marketing urbain qui promeut la ville à travers le culte d'une image positive afin d'attirer les développeurs et les investisseurs nationaux et étrangers, de nouveaux habitants... ;
 - À côté de l'attractivité, *la ville doit être accessible* par les transports afin d'avoir une mobilité efficace à toutes les catégories de population entre la ville et son hinterland, mais aussi au sein de la ville nouvelle ;
 - *La ville nouvelle doit être un hub pour les emplois et non uniquement une zone résidentielle et dortoir* : afin d'éviter les migrations pendulaires entre la ville historique et la ville nouvelle, cette dernière doit jouer un rôle de « centre secondaire » qui dispose des emplois proportionnels au nombre de ses nouveaux habitants. En ce sens, Rimbault (1988) pense que « *l'attractivité de la nouvelle ville repose amplement sur son offre de logements, d'équipements et d'emplois* » ;
 - *La création d'une nouvelle centralité urbaine* : comme le modèle européen, l'identité d'une ville est mesurée par son centre urbain centré. Le centre de la ville – à la différence de la périphérie – est géographiquement là où toutes les choses se passent avec des fonctions variées : commerciales, culturelles, politiques, et administratives. Cette idée de centralité urbaine joue également sur l'attractivité de la nouvelle ville, car elle permet d'attirer toutes les catégories de population.

Toutefois, ces objectifs et caractéristiques ne reflètent pas les réalités de toutes les villes nouvelles. Le concept de ville nouvelle, loin d'être une innovation, est fortement utilisé dans les opérations urbaines réalisées dans des contextes variés, rendant compte des réalités et caractéristiques complexes. En revanche, en Afrique, bien que les contextes économiques, culturels et sociaux soient différents d'un pays à un autre, les raisons avancées pour la production de villes nouvelles sont relativement similaires sur l'ensemble du continent : désengorgement une grande ville-capitale, réponse à une demande croissante de logements, décentralisation des services administratifs, universitaires, économiques. De plus, la plupart des projets de ville nouvelle sur le continent africain ont un fondement politique et publicitaire pour vendre une opération urbaine basée sur l'innovation (le concept de smart-city) au grand public national et international. Ainsi, les villes nouvelles ont des caractéristiques à la fois standardisées (similitudes des approches urbaines) et spécifiques (particularités).

3- La ville nouvelle, une expérience urbaine ancienne

Les villes nouvelles ne sont pas une expérience récente et une spécificité africaine. Les approches et les raisons pour lesquelles elles sont créées diffèrent selon les époques et les réalités culturelles des pays. Dès l'Antiquité, les européens construisaient des villes nouvelles pour s'installer sur de nouveaux territoires : « *il y eut (Naples ou la Napoule : Nea Nopolis) et à toutes les époques (Aigues mortes créées par Saint Louis ; les bastides de la guerre de Cent Ans ; Versailles ; la Roche-sur-Yon, etc.)* » (Sonia Serhir, 2013). De plus, d'origine grecque dans l'expression cité phocéenne faisant référence à la ville de Phocée en Asie Mineure, la ville de Marseille (France) a aussi vu le jour durant cette période grâce à des marchands grecs. En Afrique (Égypte), la ville d'Akhetaton et celle d'Alexandrie sont créées respectivement par Akhenaton et Alexandre le Grand à la même période.

Au Moyen-Âge, en Asie, des cités chinoises et coréennes ont existé avec « *un idéal, de forme carrée, entourée de murailles percées de douze portes et dont l'implantation obéissait à une minutieuse analyse des énergies potentielles recelées par le site géographique* » (Chaline, 1985). À la même période en Europe, des « *villes neuves sont réalisées aux XVIe et XVIIe siècles en France avec Vitry-le-François, Richelieu, Brouage et les cités forteresses conçues par Vauban* » (Chaline, 1985). Toutes ces villes, jusqu'au XIX^e siècle coïncidant avec la Révolution industrielle, sont faites de manière volontariste.

« *Les villes neuves de l'Amérique coloniale* » (Haumont et al, 1999 ; Leimdorfer, 2004) ont également vu le jour à la même période. Parmi ces villes neuves, nous citons entre autres, Lima qui fut désignée, en 1542, capitale de la vice-royauté de Pérou qui s'étendait sur tout l'Amérique Andine et fut répartie avec les vice-royautés de Nouvelle-Grenade et de La Plata ; et Mexico qui devint la capitale de la vice-royauté de Nouvelle Espagne en 1535⁸³.

Au XIX^e siècle, l'idée de ville nouvelle est retrouvée dans les travaux de Howard⁸⁴ avec la vision d'un « *urbanisme réaliste et appliqué* » avec la *citée-jardin* qui promeut l'épanouissement de l'homme dans la nature en tenant en compte des obstacles d'une société européenne transformée par le capitalisme et l'industrialisation. En effet, Howard (1898)

⁸³ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/art-colonial/1-amerique-latine/>

⁸⁴ Ebenezer Howard E., *To-Morrow, A peaceful Path to real Reform (Demain, une voie pacifique vers la réforme sociale)*, Routedledge, Londres, New York, 2003. (1^{re} Edition 1898)

militait pour le désengorgement des villes à travers la création de « nouvelles » communautés ayant pour but de mieux répartir la population dans un cadre harmonieux, cohérent et limité.

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, de nombreux pays, notamment européens (Grande Bretagne, France) se sont lancés dans des chantiers de fabrique de villes nouvelles dans un contexte de reconstruction d'après-guerre.

Des villes nouvelles sont apparues en Grande-Bretagne désignées sous le terme « *new-towns* », créées à partir de 1946. Harlow, Stevenage et Crawley, conçues dans la périphérie londonienne, ont été les premières « *new-towns* » réussies dans les années 1940. Puis, entre 1956 et 1970, des villes de plus en plus grandes ont été créées comme Cumbernauld (70 000 habitants), Runcorn (100 000 habitants) et Milton Keynes (250 000 habitants)⁸⁵.

En France, la fin de la Seconde Guerre mondiale a été une période de reconstruction résidentielle d'initiative publique et volontariste de l'État avec la construction de quartiers à proximité des grandes villes — appelés « les grands ensembles » — non qualifiés de villes autonomes, mais qui restent de nouvelles entités urbaines⁸⁶. Puis, en 1965, en raison de la forte croissance démographique et de la crise de logement qui l'accompagne en région parisienne, le gouvernement français a lancé le *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris* (SDAURP). Considérées comme des satellites et débouchés naturels de Paris, les villes nouvelles (Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, Évry, Melun-Sénart, Marne-La-Vallée) sont programmées dans les périphéries de la capitale française. Elles ont été également expérimentées à côté d'autres grandes villes (Villeneuve-d'Ascq, près de Lille, département du Nord ; Val de Rueil dans le département de l'Eure, près de Rouen). À côté des collectivités concernées directement par les villes nouvelles, selon Pitte (2012), il n'est pas seulement question de construire des logements, mais surtout d'apprendre du passé compte tenu des erreurs commises lors de la construction des grands ensembles de logements sociaux dans le cadre de la reconstruction de l'après-guerre. En effet, les grands ensembles de logements à loyer modéré ont créé une paupérisation et un communautarisme dans les banlieues françaises, notamment en région parisienne. Dans le cadre de la mise en place des

⁸⁵ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/ville-la-ville-nouvelle/6-le-probleme-des-villes-nouvelles-dans-le-monde-contemporain/>, consulté en 2020

⁸⁶ <https://www.universalis.fr/encyclopedie/ville-la-ville-nouvelle/6-le-probleme-des-villes-nouvelles-dans-le-monde-contemporain/>, consulté en 2020

villes nouvelles en périphérie de Paris, il s'agit de privilégier une mixité sociale avec des logements à hauteur limitée et des équipements secondaires comme des commerces de proximité, des centres culturels, des transports en commun entre autres services de base. Les villes nouvelles sont reliées avec la capitale française par des trains dits communément *RER*. Ce type de transport spécifique à la région permet de polariser la croissance économique de villes nouvelles et de les relier avec Paris à un temps raisonnable.

Nous retenons, en somme, qu'à chaque période de l'histoire, il y a eu des villes nouvelles et leurs différences se trouvent au niveau des approches, des formes urbaines et des « *objectifs assignés aux nouvelles villes cités en gestation* » (Querrien et Lasserre, 2005)⁸⁷. La production des villes nouvelles n'est donc pas une affaire récente ; elle existe depuis l'Antiquité dans tous les continents, même si les formes et les caractéristiques des villes nouvelles contemporaines semblent maintenant être plus homogènes et complexes.

⁸⁷« *Les visages de la ville nouvelle* », in Les Annales de la Recherche Urbaine, n°98.

4- Les facteurs contemporains de création des villes nouvelles

Résultat d'une planification volontariste des États, les villes nouvelles sont des alternatives prises par les pouvoirs publics africains pour aménager de nouveaux espaces afin de relever les nombreux défis de l'urbanisation. En ce sens, Chaline (1985) disait dans le contexte français que « *la mise en place de villes nouvelles provient d'une conjonction temporaire entre la prise de conscience de carences profondes affectant le bon fonctionnement d'un système urbain et l'adoption dans l'espace, une idée-force opératoire (...) dont la valeur curative est effective, mais dont un enchaînement logique tend à généraliser les applications là où elles ne sont pas les meilleures réponses posées et peuvent éventuellement avoir des effets opposés aux buts poursuivis* ». Il poursuit que trois hypothèses majeures incitent les pays en développement à mettre en place une ville nouvelle :

- Mettre entre le centre fonctionnel traditionnel et organiser la croissance spatiale par rapport à la croissance démographique en mettant surtout en place des axes de communication majeurs ;
- Favoriser un fonctionnement polycentrique ou bipolaire de la ville en développant des pôles secondaires qui équilibrent la répartition sociale et spatiale de la ville ;
- Mettre en place une ville sur une base de 100 000 habitants à une vingtaine de kilomètres qui absorbera toute la croissance périphérique.

Sur le continent africain, nous distinguons, entre autres :

- Une volonté de créer une ville capitale avec une fonction politique et administrative. Certains pays africains ont voulu sortir de la configuration macrocéphalique héritée de la colonisation en créant une nouvelle ville sous forme de transfert de compétences politico-administratives et des services économiques : en Côte d'Ivoire, la capitale passe d'Abidjan à Yamoussoukro ; au Nigéria de Lagos à Abuja ;
- La volonté de mettre en place un pôle de croissance secondaire à l'échelle régionale ou métropolitaine dans certains cas. Au Sénégal, différents pôles urbains sont programmés : après le pôle urbain de Diamniadio, les pôles urbains de Lac Rose, Daga Kholpa sont prévus ;
- La volonté de maîtriser la forte croissance des grandes villes : c'est le cas de l'Héliopolis, dans la mégapole du Caire.

Ces démarches rencontrent des difficultés d'ordres institutionnels, financiers, politiques, culturels, sociaux. Face à une réalité marquée par des pratiques complexes de l'urbain par différents habitants selon les villes, il est difficile d'avoir des critères d'explication identiques pour toutes ces villes nouvelles, si ce n'est la méthode de financement avec les mêmes types d'acteurs privés. En effet, ne disposant pas de moyens techniques et financiers de leur ambition, les pouvoirs publics africains mettent en place des partenariats publics et privés avec des promoteurs nationaux et surtout internationaux pour financer la production de villes nouvelles.

5- Expériences des villes nouvelles en Afrique

Des villes nouvelles sont progressivement produites en Afrique pour apporter des réponses aux nombreux défis rencontrés dans les grandes villes : le déficit de logement, notamment pour les couches de population les plus pauvres, l'inadéquation entre l'offre et la demande d'emploi, les congestions urbaines liées à la mobilité difficile, les ségrégations sociales et spatiales, l'insalubrité urbaine, entre autres.

5-1- La ville nouvelle, une alternative d'aménagement urbain

Depuis le début des années 2000, les villes nouvelles se développent en taches d'huile sur le continent africain. Plusieurs États les expérimentent suivant un standard international, témoignant une circulation de modèles urbains du Nord au Sud en partenariat avec des développeurs nationaux et internationaux. Ces villes nouvelles sont également des instruments politiques des pouvoirs publics qui s'inscrivent dans un plan de développement économique et social (*le Plan Sénégal Émergent* pour le cas de Diamniadio) ou électoral (les échéances de la production urbaine sont souvent calquées sur les mandats du président au pouvoir). Par conséquent, au lieu de relever les principaux défis dans une démarche purement urbanistique, certaines villes nouvelles produites sur le continent africain fournissent des services sur la base de normes standardisées (ville numérique, ville durable, etc.) qui ne répondent pas toujours à la demande sociale. Nous citons quelques exemples de villes nouvelles qui s'inscrivent dans ces différentes logiques :

Konza City : Comme le surnom Silicon Savannah l'indique, le gouvernement Kenya ambitionne de faire de Konza, la Silicon Valley africaine. Véritable technopôle à terme, d'après ce qui est programmé, Konza est un projet de ville nouvelle qui s'étend sur une superficie de 2 000 ha, situant à 60 km de Nairobi. Lancée en 2013 à l'horizon 2030, la ville devrait résoudre le déficit de logement et la crise d'emploi que connaît la capitale avec la construction de 185 000 logements et des *start-ups* pour la création de 100 000 emplois dans le domaine des technologies de l'information et de la communication.

Comme la plupart des villes nouvelles africaines, Konza est conçue dans le cadre d'un partenariat public-privé entre l'État Kenya et principalement l'entreprise *Pell Frischmann*. De plus, la marque chinoise dans les nouvelles technologies *Huawei* est un partenaire majeur du

projet⁸⁸. Cependant, dans un pays touché par la pauvreté, le manque de services urbains de base pour une majorité de la population, il faut s'interroger sur la pertinence d'un tel projet. Si l'on se base sur plusieurs expériences des villes nouvelles africaines, il semblerait important de miser sur l'existant, autrement parvenir à créer une ville qui est capable de répondre à une demande sociale, une ville qui s'adapte aux réalités socioéconomiques du pays pour que toutes les catégories de population soient impliquées et concernées ; une situation qu'est loin d'être atteinte.

À côté de Konza, d'autres villes nouvelles voient le jour et témoignent d'une mutation de la ville en Afrique et le prolongement de la ville postcoloniale. Nous remarquons une course internationale entre les pays pour avoir une ou plusieurs villes nouvelles vitrines. En effet, les villes existantes aux infrastructures vétustes léguées par anciens pays colonisateurs s'urbanisent fortement et continuent de s'étaler sans une réelle maîtrise des périphéries urbaines. Les nombreux nouveaux citoyens ont besoin d'accéder à un logement décent et à d'autres services urbains de base. En revanche, avec un taux de croissance économique élevé, surtout avec l'aide de bailleurs internationaux, faiseurs de villes, plusieurs pays africains se lancent dans la fabrication de villes nouvelles pour mieux désengorger les grandes villes existantes. Ainsi, sur le même format, nous pouvons citer entre autres, Héliopolis au Caire, Diamniadio au Sénégal, etc.

Héliopolis, le Caire : Caractérisée par une croissance démographique exponentielle, la ville du Caire avec ses dix-huit (18) millions d'habitants atteindrait 40 millions d'habitants en 2050⁸⁹. Cette forte croissance démographique est conjuguée avec des problèmes urbains majeurs tels que les embouteillages en centre-ville. Le Caire est une ville suffocante, voire répulsive pour les habitants en recherche de confort et de tranquillité. Pour solutionner ces problèmes, les autorités égyptiennes se lancent dans un projet de production d'une nouvelle ville qui sort de terre sur un terrain *ex nihilo* en plein désert situé à 60 km du Caire pour en faire la nouvelle capitale administrative du pays avec tous les ministères, le palais de la République et un parlement trois fois plus grand que l'actuel. Les développeurs proposent « *une réflexion originale pour répondre dans une perspective affichée de « développement durable* »

⁸⁸ <https://www.africanewsagency.fr/?p=9232>

⁸⁹ <https://donnees.banquemondiale.org/pays/egypte-republique-arabe-d>

à la carence en centralité, en transports collectifs en site propre, en mixité sociale, en équipements, en « nature »⁹⁰ (atypique, car nous sommes dans un milieu désertique).

Cette nouvelle ville se veut futuriste et incarne la vitrine d'une Égypte moderne : « *notre vision est bien de développer une communauté durable pour plus de trois millions d'habitants à l'ouest du Caire fondée à la fois sur une autonomie par sa capacité à offrir toutes les fonctions possible et sur une intégration à la métropole dans son ensemble. Dans cette affaire, l'enjeu est double : renouveler l'existant de la ville nouvelle et penser l'avenir des extensions programmées* » (Barthel, Monqid, 2011). Censée être en partie opérationnelle en 2019 avec le déménagement du parlement et des ministères, la ville, d'après la programmation officielle fera à terme sept fois Paris intra-muros et comptera, d'après les prévisions officielles, six (6) millions d'habitants. C'est l'un des plus grands chantiers urbains d'Afrique. Le projet prévoit la mise en place d'autoroutes à douze voies (12), un aéroport international, des espaces verts, mille deux cents (1200) lieux de culte tels que des mosquées, des cathédrales et une ville dans la ville qui aurait une planification urbaine stratégique sur le modèle de Dubaï.

Cependant, ce projet, bien qu'ambitieux, ne fait pas l'unanimité. En effet, proche du centre historique, on peut également craindre que la nouvelle ville soit vite avalée par l'étalement urbain continu du Caire du fait de sa forte urbanisation.

Enfin, le projet de cette ville nouvelle coûte 45 milliards de dollars dans un contexte de tarissement des finances publiques d'un pays touché récemment par une révolution politique en 2011⁹¹. Le gouvernement a monté un partenariat public-privé pour parvenir à financer plus facilement tous les équipements prévus. Ainsi, des entreprises nationales et étrangères s'investissent dans ce projet pharaonique.

Les villes nouvelles marocaines et sénégalaises : exemple de financement par le logement : les montages des villes nouvelles sont standardisés, car tous les pays font recours à un partenariat public-privé pour le financement et la réalisation. Ainsi, en plus d'autres secteurs, cela s'illustre dans le financement des politiques d'habitat, de logements. En effet, plusieurs gouvernements africains lancent des programmes de production de logements, notamment sociaux, dans des villes nouvelles pour répondre à une forte demande sociale des populations urbaines. Cependant, les programmes de logements proposés « *sont extrêmement*

⁹⁰ <https://journals.openedition.org/ema/2990#tocto1n3>

⁹¹ La Révolution citoyenne du peuple contre le régime jugé autocratique du président Hosnie Moubarak, en 2011

coûteux pour l'État, inaccessibles aux citoyens pauvres, et n'ont pas sensiblement augmenté le nombre de logements abordables », d'après la Banque Mondiale⁹². De plus, dans les villes d'Afrique subsaharienne, les besoins de financement en matière de logement sont évalués entre 12,5 et 35 milliards de dollars par année, en fonction de l'évolution démographique⁹³. Ainsi, n'ayant pas les moyens de leur ambition, le recours au partenariat public-privé avec des investisseurs nationaux et surtout étrangers est un relais pour les États africains.

Au Sénégal, le partenariat public et privé entre l'État et les promoteurs privés (Teyliom, Senegindia, etc.) a permis à ces derniers de financer l'habitat à plus de 100 milliards de FCFA, en plus de la programmation des nouveaux pôles urbains (Lac Rose, Daga Kholpa) et la mise en place de *28 698 unités d'habitation* entre 2014 et 2018⁹⁴.

Au Maroc, nous notons la création de quelques villes nouvelles depuis 2004 : la ville de Tamansourt, située à 7 km de Marrakech. C'est une ville qui aura à terme une capacité d'accueil de 300 000 habitants, sur une superficie de 1900 ha pour un coût global estimé à 24,5 milliards de dirhams⁹⁵. La ville de Tamesna dont la construction est entamée depuis 2006, sur 840 ha avec une capacité d'accueil de 250 000 habitants. Dans cette ville qui coûte 22 milliards de dirhams 54 000 logements y sont prévus, dont 9800 logements sociaux. Ces logements sont construits et gérés par trente (30) promoteurs y compris des nationaux et des étrangers. Tamansourt et Tamesna ont été des succès, ce qui a entraîné l'érection de 20 nouvelles villes à l'horizon 2020, notamment Lakhyayta et Zenata à proximité de Casablanca pour anticiper la demande croissante de logement, surtout pour les plus pauvres habitants dans des bidonvilles.

L'État marocain est fortement impliqué dans le financement de ces villes nouvelles à travers un fonds d'avance à hauteur de 40 000 dirhams pour les logements sociaux. Afin d'assister les ménages les plus pauvres à accéder au logement, le gouvernement fait recourt au crédit par le biais d'un programme de garantie bancaire et promeut un partenariat public-privé. Dans le discours officiel, le Royaume du Maroc prévoit l'implication des promoteurs privés pour le

⁹² <https://www.banquemondiale.org/fr/news/press-release/2015/12/01/growing-african-cities-face-housing-challenge-and-opportunity>, consulté en 2020

⁹³ <http://afriqueexpansionmag.com/2020/11/25/megalopoles-africaines-un-attraire-pour-les-investisseurs-2/>, consulté en 2020

⁹⁴ <http://senegal-emergent.com/fr/programme-dacceleration-de-loffre-en-habitat-social-0>

⁹⁵ La monnaie marocaine

montage de chaque ville nouvelle : « en 2012, 51 promoteurs immobiliers privés qui se sont engagés en signant des conventions avec les maîtres d'ouvrage, portant sur une assiette foncière de 446 hectares et prévoyant la construction de 78 000 logements »⁹⁶. D'après plusieurs chercheurs sur les villes africaines, le Maroc est un modèle en matière de production de ville nouvelle à travers notamment ses programmes de logements. Le gouvernement marocain a su diminuer le déficit en logements de 800 000 unités par an. Il est passé de 1,2 million d'unités en 2002, à 400 000 unités en 2018, grâce au programme national « *Villes sans bidonvilles* », lancé en 2004⁹⁷.

D'autres exemples sommaires : plusieurs pays africains se sont lancés dans des projets urbains d'ampleur qualifiés de villes nouvelles. La réponse à la forte demande de logements est toujours au premier rang des objectifs fixés. En faisant un tour d'horizon sur le continent africain, nous pouvons citer plusieurs autres exemples :

- Au Mozambique, plus de 35 000 logements dits abordables⁹⁸ devraient être financés et construits par le groupe chinois CITIC ;
- Au Rwanda, le gouvernement a initié en mai 2020, un programme de construction de 2000 logements abordables dans la capitale Kigali pour un coût total estimé à 131 millions de dollars ;
- Au Kenya, le gouvernement a initié un programme intitulé *le Big Four Agenda* afin de réduire de 50 % le déficit de logements abordables dans le pays. Le programme ambitionne ainsi, d'ici à 2022, de construire 500 000 logements ;
- Au Sénégal, entre 2014 et 2018, 350 000 unités d'habitations sont prévues dans le Programme d'Accélération de l'Offre en Habitat Social (PAOHS) pour combler le déficit de logements et répondre à la demande qui est encore en hausse ;
- Au Bénin, suite à un financement de 69 millions de dollars, l'État ambitionne de construire des logements abordables aux alentours de la capitale, Cotonou.

⁹⁶ <https://journals.openedition.org/emam/1316#tocto1n1>

⁹⁷ Programme lancé par le roi Mohamed VI ayant trois principales raisons : lutter contre l'habitat insalubre et l'amélioration des conditions de vie des citoyens marocains les plus nécessiteux ; combler le déficit de logements constatés dans les grandes villes, de suivre la logique de la demande des grandes agglomérations avec la réalisation d'équipements structurants et créer de nouvelles centralités urbaines modernes et vitrines de la mondialisation.

⁹⁸ Gomis J.S, (2021) : « le logement abordable est souvent assimilé au logement social, alors même que les deux termes ne sont pas synonymes et que leurs définitions ne se recoupent que partiellement. Ainsi, le premier fait référence à la cherté du logement : est abordable, littéralement, ce qui est d'un prix accessible. Son propriétaire ou son occupant a la capacité de payer d'autres frais de subsistance sans porter préjudice à son pouvoir d'achat. Dit autrement, le logement abordable permet aux familles et aux citoyens de trouver un milieu de vie convenable et adéquat sans devoir lui consacrer une part démesurée de leurs revenus, et ce, quel que soit leur niveau de revenus ou leur style de vie ». : <https://acresa.org/etudes>

Tableau 3 : des villes nouvelles aux facteurs similaires

Villes Nouvelles	Facteurs	Objectifs	Méthode de montage et de financement
Ville nouvelle du Caire et Konza	Forte urbanisation du centre historique Encombrement du centre (congestion urbaine, saturation des réseaux de transport, etc.) Déficit de logement, Étalement urbain accompagné par une bidonvilisation des espaces périphériques.	Désengorger le centre historique Résoudre la crise du logement Créer une ville moderne, vitrine de la mondialisation.	Partenariat entre État et des acteurs privés nationaux et surtout internationaux.
Villes nouvelles marocaines : Tamansourt, Tamesna, Lakhyayta, Chrafat, etc.	Forte urbanisation du centre historique Encombrement du centre (congestion urbaine, saturation des réseaux de transport, etc.) Déficit de logement, Étalement urbain accompagné par une bidonvilisation des espaces périphériques.	Désengorger le centre historique Résoudre la crise du logement Éviter la bidonvilisation des espaces périphériques Créer une ville moderne, vitrine de la mondialisation.	Partenariat entre État et des acteurs privés nationaux et surtout internationaux.
Diamniadio	Forte urbanisation du centre historique Encombrement du centre (congestion urbaine, saturation des réseaux de transport, etc.) Déficit de logement, Étalement urbain accompagné par une bidonvilisation des espaces périphériques.	Désengorger le centre historique Résoudre la crise du logement Créer une ville moderne, vitrine de la mondialisation.	Partenariat entre État et des acteurs privés nationaux et surtout internationaux.

Source : analyse documentaire et recherches empiriques

5-2- Des villes nouvelles ou villes néolibérales sous le feu de critiques acerbes

Les villes nouvelles en Afrique, résultantes d'une politique volontariste sont généralement en décalage avec les contextes géographiques locaux. En effet, souvent présentées en grande pompe comme des villes idéales, les villes nouvelles n'ont pas toujours répondu aux attentes escomptées. Certaines d'entre-elles sont anciennes, créées en entre le XXe siècle et le début du XXIe, entre autres Nouakchott (Mauritanie, 1957), Ramadan (Égypte, 1979), Abuja (Nigeria, 1982), etc. Comparées avec les plus récentes, elles ont une identité commune : on passe d'un rêve surdimensionné à une réalité complexe. En effet, si l'urbanisme intentionnel et volontariste des politiques à travers la planification de ces villes nouvelles existe, les démarches adoptées sont généralement incohérentes. Ces villes nouvelles sont souvent déconnectées des réalités et des problèmes qu'elles sont censées résoudre. En provenance d'une articulation entre des acteurs institutionnels africains et des acteurs privés promoteurs immobiliers, industriels... étrangers vivant en dehors des réalités africaines, les villes historiques existantes et les villes nouvelles sur le continent africain ont une identité autre qu'africaine. Elles sont pour la plupart en décalage aux attentes locales escomptées. Dans le même sillage que son article publié dans quotidien britannique *The Guardian*⁹⁹, Greenfield (2016) critique sévèrement les villes nouvelles, notamment celles qui sont localisées dans les Suds. Selon lui, ces villes, souvent hissées en référence, ne prennent pas en compte des réalités socio-culturelles et politiques des pays en question. Il donne l'exemple des villes nouvelles faites en Afrique en citant entre autres *Konza City* (présentée comme une véritable technopole africaine à proximité des bidonvilles inquiétants de Kibéra), *Eko Atlantic City* (conçue comme une réponse des enjeux de l'urbanisation de la mégapole de Lagos à côté des inégalités frappantes de la capitale économique nigériane). Ces villes fabriquées selon des normes internationales par de grands groupes immobiliers et technologiques chinois, turcs, américains, français, etc. sont présentées comme des vitrines internationales dans le cadre de la mondialisation. Toutefois, elles sont faites en décalage de la demande sociale. On y privilégie la modernité et le luxe à la place des solutions pour la majorité de la population en quête des besoins les plus primaires, notamment un logement décent : dans le bidonville de Kibéra et celui de Makoko en périphérie respective de Nairobi et de Lagos. Ainsi, quelques-unes de ces villes, contrairement aux attentes, se retrouvent inhabitées, se transforment en villes fantômes ou tout simplement réservées à une élite locale privilégiée (gentrification).

⁹⁹ <https://www.theguardian.com/cities/2016/jan/28/where-world-newest-cities-look-same>

Dans un contexte de gouvernance urbaine néolibérale, les villes nouvelles sont de plus en plus développées comme des « enclaves de luxe » privatisées et fermées, reflétant les aspirations de classe mondiale des promoteurs immobiliers et des élites corporatives (ibid. 2017). Situées principalement en périphérie des grandes ville-capitales et planifiées volontairement par les pouvoirs publics comme une réponse rationnelle aux nombreux défis de l'urbanisation informelle, les villes nouvelles sont foncièrement ségréguées et attirent les nouvelles classes moyennes urbaines – c'est une offre dirigée vers le segment « prometteur » des classes moyennes et supérieures, selon Goodfellow (2017) – tout en excluant les autres parties de la population. Les promoteurs vendent une image de modes de vie prestigieux et exclusifs, modernes et sains dans des environnements verts hautement sécurisés, pour lesquels il existe une demande croissante (Datta et Shaban, 2017). En tant qu'enclaves résidentielles et luxueuses construites par des acteurs influents sur le plan politique, et motivés par le profit, ces projets de ville nouvelle présentent une tendance inhérente à l'exclusion et à la promotion de l'élitisme. En effet, les promoteurs cherchant à créer des espaces fermés d'accumulation du capital des entreprises (Shatkin, 2017). Ainsi, contrairement aux attentes escomptées, les villes nouvelles peuvent toujours avoir des effets négatifs. En effet, certaines d'entre elles restent inachevées et ressemblent davantage à « *des fantômes urbains* » (Watson, 2014) – qui se heurtent à la profonde pauvreté des réalités quotidiennes, aux crises économiques et financières émergentes des populations des Suds – ou encore à des villes fantômes qu'à de nouveaux eldorados de la classe moyenne et supérieure. La construction de villes nouvelles, parfois loin de répondre à la question du droit à la ville pour la majorité, renforce les inégalités de développement urbain et d'accès aux infrastructures publiques, reconfigurant le tissu urbain et exacerbant les inégalités et la ségrégation socio-spatiales (Datta, 2017 ; Firman, 2004 ; Garrido, 2013 ; Shatkin, 2008 ; Wang et al., 2010). En somme, étant en phase de généralisation, les villes nouvelles sont censées résoudre les crises de l'urbanisation généralisée et non maîtrisée sur le continent, avec l'aide de promoteurs locaux et internationaux avec des modèles urbains dits « intelligents », « durables », « verts », etc. Cependant, en Afrique comme ailleurs (Choplin, Franck, 2010), ces villes nouvelles restent bien souvent au stade des images de synthèse, car ne répondant pas aux effets escomptés. En réalité, la ville en Afrique au quotidien est bien plus complexe que ces imaginations futuristes qui, finalement, sont plus imaginaires, publicitaires que réalistes. Ainsi, les villes nouvelles sont, d'une part, idéalisées et utopistes et d'autre part, elles tombent dans une forme d'économie de marché et non dans une démarche de réponse à une demande sociale basée sur les besoins réels, les réalités culturelles et les pratiques locales, en quelque sorte, sur le vécu.

Chapitre 6 – De la circulation de modèles urbains du Nord aux Suds à la diversification des acteurs de la production urbaine

Durant l'histoire, des modèles urbains sont théorisés et expérimentés dans les pays occidentaux avant d'être diffusés via différents canaux dans les pays des Suds. Ces modèles urbains sont standardisés et témoignent des relations historiques et présentes entre les pays développés du Nord et les pays en développement dans les Suds.

Après avoir présenté les modèles urbains en circulation et les circuits empruntés par leurs différents diffuseurs, l'enjeu de ce chapitre est de montrer qu'il existe des contre-modèles produits dans les Suds, non seulement par de nouveaux pays émetteurs, mais aussi par les citadins eux-mêmes.

1- Des théories et modèles urbains classiques en provenance du Nord

Plusieurs modèles urbains ont été pensés, puis expérimentés dans les pays du Nord développés avant d'être transposés dans les Suds.

Tout d'abord, au début du XIXe siècle, Von Thünen¹⁰⁰ a théorisé un modèle urbain en se basant sur *la localisation*. Il analyse les causes de la localisation des activités économiques dans différents espaces au sein de la ville. Ainsi, initiateur de la théorie « *centre-périphérie* » - le centre étant « *l'endroit où toutes les choses se passent ; la périphérie, la zone qui subit les activités du centre* » -, il a étudié les rapports qui existent entre les activités agricoles et leur localisation par rapport aux zones urbaines, en questionnant les coûts du transport par rapport à la distance pour faire émerger des lieux concentriques.

Ensuite, l'un des modèles urbains les plus répandus porte sur *les places centrales* avec Christaller (1933). C'est un modèle qui montre une organisation agencée et hiérarchisée d'un ensemble de villes qui fonctionnent comme un réseau en fonction du niveau des services qu'elles fournissent et leur agencement spatial régulière aux sommets de triangles équi-distants. Puis, on passe des « *places centrales* » à la notion de « *centralité* ». En effet, lors de la

¹⁰⁰ <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article566>

révolution industrielle en Europe, les centre-villes étaient les lieux des grandes mutations et de la concentration des activités et des hommes. Les espaces périphériques des villes avaient une fonction résidentielle. La ville est alors considérée comme le « centre » ou l'endroit où sont concentrés les activités et les hommes.

Dans les années 1920, quelques penseurs de l'École de Chicago ont repris les travaux de Von Thünen. En effet, avec une méthode empirique et qualitative (*la monographie*), ils ont étudié les zones à forte affluence de personnes et d'activités en prenant l'exemple de la localisation d'un centre commercial qui est liée à la densité des infrastructures aux alentours. De manière plus approfondie, les chercheurs de l'École de Chicago considèrent la ville comme une répartition ségrégative des communautés humaines dans l'espace urbain. En étudiant des régularités de faits sociaux, ils ont analysé la manière dont les sociétés humaines s'appropriaient de leur milieu de vie, de leur environnement pour expliquer la répartition des populations dans les différents espaces de la ville et la méthode de leur adaptation.

En outre, il existe un modèle de ville fonctionnel qui permet de comprendre les mécanismes de son fonctionnement technique. Le Corbusier (1933)¹⁰¹ mise sur une rationalité de l'organisation spatiale de la ville en établissant quatre « fonctions » humaines interdépendantes : habiter, travailler, se divertir et circuler que tous les habitants font dans un milieu urbain. Ce modèle fonctionnel est repris dans la planification des villes contemporaines avec le système de zonage : zone résidentielle, zone de loisir, zone industrielle, zone d'habitat, etc. Toutes les fonctions de la ville sont en interaction entre elles comme au sein d'un système.

Par ailleurs, la ville n'est pas qu'un espace bâti en béton ou encore une simple machine fonctionnelle à produire, consommer, circuler, habiter, telle que le propose *la Charte d'Athènes* ; elle a aussi une dimension physiologique interne qui fait qu'elle doit être considérée comme un organisme vivant, voire un être humain pour montrer sa perfectibilité, son dynamisme et sa créativité. Différents auteurs développent ce modèle de ville vivante (cf. partie I, chapitre 1) : la ville, comme organisme vivant dont le noyau est son centre (Claval, 1968) ; de la ville à l'urbain comme mode de vie (Janin, 2009), la ville comme un organisme vivant qui se développe dans le temps avec des fonctions vitales et complémentaires (Moreno, 2014).

¹⁰¹ La Charte d'Athènes, 1933

Enfin, il existe la notion du « développement durable » introduite à la fin de la conférence de Rio de Janeiro en 1992 par l'ONU, puis la notion de durabilité, comprise sous trois domaines l'écologie, le développement économique et le développement communautaire, élaborée, en particulier en Europe, et introduite dans la Charte d'Aalborg (1994)¹⁰² –. La pensée urbaine va ainsi évoluer du « développement durable » à la « ville durable » (Hamman *et al.*, 2017) –. Récemment, la « ville intelligente », basée sur l'informatisation la vie quotidienne des citoyens et sur les usages numériques, est propagée. Ces nouveaux référentiels font l'objet d'une circulation de modèles urbains expérimentés partout dans le monde.

Nous retenons que les modèles urbains ne sont pas naturels ; ils sont des produits anthropiques et culturels. Leurs définitions ne sont ni figées, ni définitives. Ils s'adaptent et se modélisent en fonction des représentations spécifiques à un espace géographique, portés par différents acteurs. Ces modèles font l'objet d'une production et d'une circulation entre les différentes régions, aux réalités géographiques et socio-culturelles différentes.

2- Circulation de modèles urbains du Nord aux Suds

Des modèles urbains circulent sur le continent africain sous différentes manières de la période coloniale à la période postcoloniale.

2-1- La circulation de modèle à travers l'usage de concepts pour définir et représenter la ville en Afrique sous l'ère coloniale

La circulation de modèles urbains pendant la période coloniale s'est d'abord illustrée avec l'usage des concepts utilisés par les colonisateurs pour représenter la ville en Afrique afin d'y proposer leurs modèles importés de toutes pièces. Pendant la colonisation, « la mise à l'écart du colonisé démarre par le langage, à commencer par le terme « *indigène* » qui, du sens neutre d'autochtone, en vint à désigner un statut légal et à renvoyer les sujets colonisés à une altérité fondamentale »¹⁰³. L'évocation de l'idée de « la ville africaine » (surtout en Afrique noire) est restée longtemps « étrangère ou étrange » ; la « ville africaine » était, croyait-on, un « concept saugrenu, un fantasme ». Pour les professionnels de l'urbanisme, la « ville africaine » n'était

¹⁰² La charte d'Aalborg (1994) qui promeut la mixité des fonctions dans l'espace avec le concept de ville durable est l'antipode de la Charte d'Athènes (zonage)

¹⁰³ Le code de l'indigénat, dont le fondement est repris de l'Algérie, est promulgué en 1910

que « *des ensembles urbains mal fagotés, bricolés à la halte* » (Pedrazzini et al.)¹⁰⁴.

De plus, il existe une binarité dans l'usage de qualificatifs pour distinguer les européens et les non-européens : « *civilisés/primitifs, Européens/Africains, colonisateurs/colonisés, citoyens/sujets, Blancs/Noirs* » Odile Goerg (2006). Dans le discours, l'Afrique était décrite comme un continent à civiliser et à urbaniser : « *l'attraction vers la ville, dont on constate chez les peuples civilisés la progression rapide, est loin de se manifester chez les populations primitives de l'Afrique, par exemple* » Royer (1932). Ainsi, il faut faire les villes africaines et hiérarchiser leur peuplement en distinguant les « vrais africains » — ceux qui sont nés sur le continent africain, mais avec un statut particulier¹⁰⁵ — et les autres africains considérés comme des ruraux, des indigènes qui n'ont aucun rapport avec l'urbanité. Dès lors, la pensée dominante qualifie la ville en Afrique comme un produit de la colonisation : « *l'éclosion des villes issues de la pénétration blanche a produit en Afrique une révolution dont on ne fait que commencer à apercevoir les conséquences. Un genre de vie nouveau se crée qui s'oppose violemment à celui de la campagne* » (Brasseur, 1957).

En somme, les représentations de la ville en Afrique, selon les mots de Odile Georg (2006), reposent sur son rôle de vitrine, de lieu d'expression et de mise en scène du pouvoir colonial. Les chercheurs s'inspirent des modèles de villes européennes, puis lisent et analysent les villes africaines pour les expliquer alors que celles-ci semblent avoir des réalités spécifiques.

2-2- La matérialisation de la circulation de modèles urbains (Nord-Sud) sous l'ère coloniale

Il existe une diffusion de modèles urbains du Nord dans le cadre du projet impérialiste dans les Suds. De là naît le modèle de ville coloniale. En effet, dans les villes coloniales existe une ségrégation spatiale qui s'illustre par une organisation duale de l'espace (disposition des rues, quartiers des affaires, quartiers des artisans, quartiers résidentiels, palais royal) qui révèle l'existence de schémas d'aménagement dictés par un souci d'urbanisme (Mercier, 1962). L'espace urbain est marqué par deux parties différentes : une partie planifiée au centre,

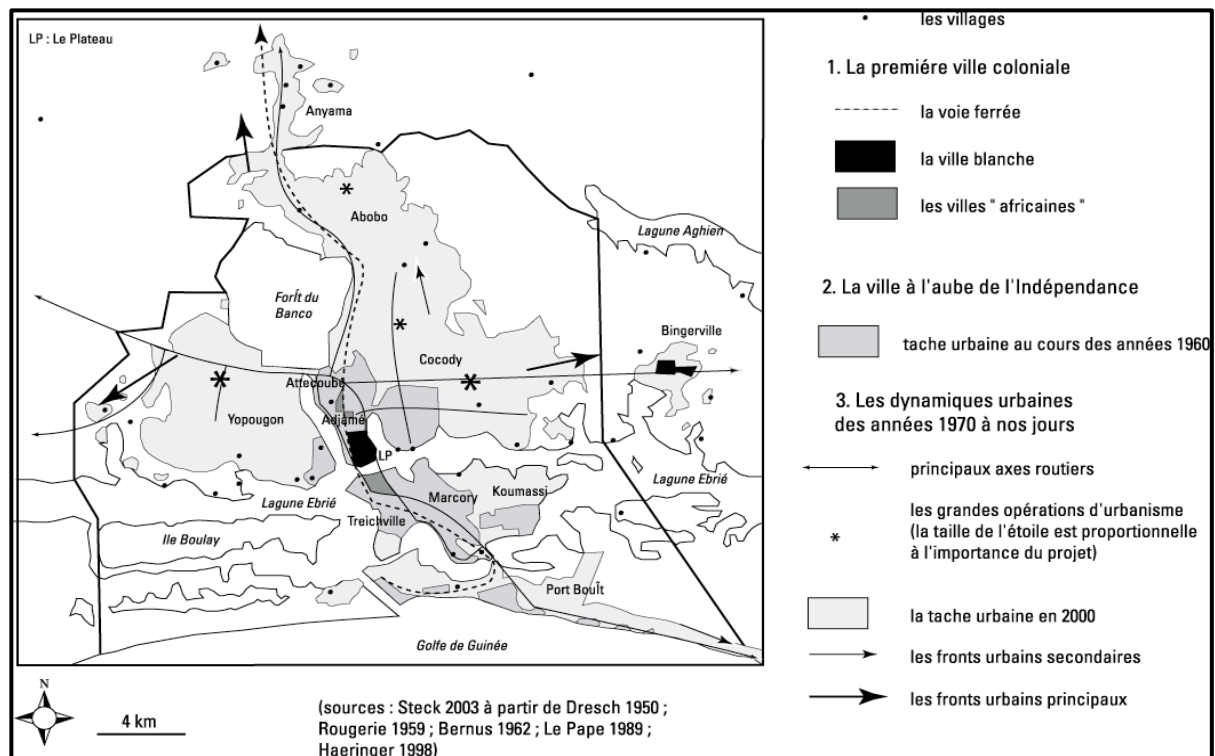
¹⁰⁴ « Recherche sur l'espace public africain : des « Brazzaville noires » à l'urban studio of Abidjan » in Chenal et al., *Quelques rues d'Afrique. Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott*, (École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de Sociologie Urbaine (Lasur), 2009), 17-32, p.18.)

¹⁰⁵ Exemple des citoyens des Quatre Communes du Sénégal

représentant la ville-centre ou le cœur de la ville et une partie périphérique et indigène, zone des quartiers populaires sous-équipés (Balandier, 1956)¹⁰⁶. Cette configuration ségréguée de la ville montre que la véritable ville est « le centre », endroit habité par les Européens et les périphéries sont considérées comme des espaces en marge, ne faisant pas partie de la vraie ville. De plus, la véritable ville ne dépend pas de la circonscription géographique, mais plutôt de considérations culturelles, sociales et surtout raciales : « *rejetés hors de l'espace urbain, niés dans leur urbanité, les colonisés n'eurent d'autre solution que d'inventer leur propre rapport à la ville, de construire leur propre ville* » Goerg (2006), Dulucq (1996, 2004). King (1976), Wright (1990), Home (1997) et Fuller (2007) démontrent les différentes orientations de l'urbanisme colonial des puissances européennes en mettant en avant : l'exploitation et le transfert des ressources vers les marchés métropolitains, la colonisation systématique de territoires ou peu peuplés, la ségrégation spatiale radicale entre la ville européenne « moderne » et la ville indigène, les préoccupations hygiénistes, ou un paternalisme se voulant modernisateur et civilisateur.¹⁰⁷ Les façons de vivre et les habitations « africaines anciennes et traditionnelles » étaient symbolisées par des installations désordonnées, spontanées, pauvres et non structurées, tandis que les centres « modernes » bien organisés représentaient un avenir plein de promesses pour l'Afrique (Drakakis-Smith, 2000). En outre, la ville coloniale est considérée comme un symbole de pouvoir, notamment politique. Elle est encadrée et bornée avec une réglementation stricte. Pour la majorité d'entre elles, « *c'est une définition politique qui fonde la ville et non un critère démographique ou fiscal de l'agglomération* » Waller (1983). La gestion la ville dans son ensemble est politique : « *elle est définie d'en haut, en l'occurrence par l'État, sans que la voix des habitants ne soit prise en compte* » Goerg (2006).

¹⁰⁶ Le fait urbain en Afrique occidentale et centrale ; orientation pour la recherche, in D. FORDE Éditions. Aspects sociaux de l'industrialisation et l'urbanisation en Afrique au sud du Sahara, Paris, 1956, P. 527-542

¹⁰⁷ La circulation nord-sud de modèles, idées et pratiques urbanistiques : Marco Chitti (juin 2016)



Carte 7 : la ville coloniale, un espace urbain dual et ségrégué, exemple d'Abidjan¹⁰⁸

Nous retenons que la période coloniale témoigne d'une circulation des modèles urbains du Nord aux Suds, de la métropole à ses colonies à travers d'abord des représentations conceptuelles de la ville faites par les colonisateurs, puis une domination politique liée au rapport de pouvoir entre les colonisateurs et les colonisés, des professionnels de l'aménagement qui officient dans les administrations coloniales, formés dans les écoles européennes.

2-3- De la période postcoloniale à la mondialisation : les nouveaux faiseurs de villes en Afrique et leurs stratégies géopolitiques

La notion de « modèle » urbain fait référence à un ensemble de politiques, de paradigmes urbanistiques, sous la bannière de « bonnes pratiques » ou une forme de labellisation érigée en référence, qui est censée être commune, universalisante, c'est à dire reproductible dans des contextes différents de ceux de sa production initiale. Le modèle urbain a une dimension idéale – c'est sa dimension imaginaire bâtie autour des valeurs et des normes identiques portées par des pays ou des écoles de pensées urbaines – et une dimension matérielle qui renvoie à la dimension physique, morphologique et architecturale de la ville. Ces modèles et leur

¹⁰⁸ Steck J-F, (2005) « Abidjan et le Plateau : quels modèles urbains pour la vitrine du « miracle » ivoirien ? », Géocarrefour, vol. 80/3 |

circulation sont théorisés et instrumentalisés dans les villes des Suds par les acteurs en provenance du Nord ; et de plus en plus façonnés par les pays Suds eux-mêmes.

Stephen Ward (2000), propose une grille de la circulation de modèles urbains : la diffusion est basée sur des rapports de pouvoir et de dépendance, à la fois économique et technique, entre pays du Nord (« exportateurs ») et pays des Suds (« récepteurs »). Il met en avant deux modes de transfert de modèles : « emprunt » et « imposition », selon la possibilité des acteurs locaux à jouer un rôle actif dans la dynamique d'appropriation. Il définit les échanges réciproques et paritaires comme un emprunt « synthétique », concernant les pays développés entre-deux et il qualifie « d'imposition » dans les contextes colonial, postcolonial ou autoritaire où les rapports de pouvoir sont fortement déséquilibrés. On peut avancer durant cette dernière période l'idée d'imposition discutée, négociée, dans un contexte local marqué par un déficit de ressources financières, professionnelles, humaines, capables de proposer un modèle inspiré des réalités socio-culturelles locales.

Dans un contexte postcolonial sous d'autres formes (l'aide au développement lié, conditionné, etc.), les États africains ont toujours recours à l'expertise extérieure. Les circulations de modèles urbains reposent désormais sur de nouveaux acteurs étrangers. Healey (2010) expose deux grands types d'agents à l'œuvre dans le transfert des modèles et des pratiques d'urbanisme. D'une part, les « transporteurs internationaux » (*international carriers*) — chercheurs académiques, rédacteurs des manuels, experts voyageurs — théorisent et diffusent les modèles urbains en dehors de leur contexte d'origine. D'autre part, les « récipiendaires » locaux opèrent une sélection plus ou moins profonde dépendant de leurs exigences, de leur culture et de leur finalité, agissant ainsi comme adaptateurs (*local adapters*)¹⁰⁹. Des experts en tout genre du Nord, notamment des architectes, urbanistes, des « spécialistes de l'Afrique » ... voyagent avec leur modèle qu'ils proposent dans les projets d'aménagement urbain aux Suds. Selon Healey (2010), ces experts voyagent avec un « *assemblage hétérogène et personnel d'expériences, outils, techniques et connaissances* ». En ce sens, Banerjee (2009) pense qu'ils rapportent non seulement une expertise technique, mais aussi un amalgame de préférences idéologiques et de paradigmes de référence. Pour Lieto (2015), les modèles et les idées d'urbanisme agissent plutôt comme « *mythes narratifs* » auxquels experts locaux et étrangers ont recours dans l'élaboration d'un projet urbain.

¹⁰⁹ Marco Chitti (2016), *La circulation nord-sud de modèles, idées et pratiques urbanistiques*

Encadré 1 : la ville durable, un exemple de modèle transposé du Nord aux Suds porté de nouveaux acteurs internationaux

Les villes africaines suscitent des appétits. Des experts de tout genre du Nord se réapproprient le discours sur les villes africaines. Les entreprises ne sont pas en reste. Elles continuent de faire les schémas directeurs d'aménagement des villes. Les mêmes développeurs prétendent faire « la nouvelle ville africaine », sur le modèle standardisé provenant de l'occident. Après l'étape de la ville classique sur le modèle occidental, ils reviennent avec nouvelle facette, sous une nouvelle forme, avec un nouveau concept : la ville durable. Doit-on se pencher sur un concept de ville durable en Afrique en partant des modèles importés du Nord ? L'Afrique doit-elle confier la fabrique de ses villes nouvelles dites « du futur » aux mêmes planificateurs qui l'ont assuré dans le passé et le présent ?

Nous analysons d'abord la notion de la ville durable et la façon dont elle est transposée en Afrique dans les fabriques de villes nouvelles ; puis, nous exposons une critique de l'approche en proposant une esquisse de démarche.

L'expression ville durable est sur toutes les tablettes. C'est l'orientation d'aménagement de la plupart des villes nouvelles en cours sur le continent africain. Devenus un fourre-tout, un trop-plein, les chantiers de la ville durable deviennent appétissants. Des entreprises multinationales s'approprient le concept. Des experts de tout genre, s'autoproclamant spécialistes de « *la ville durable en Afrique* », transforment la notion en « *buzz-word* », la définissent à leur guise. Chacun prétend y apporter sa vision, avec des analyses subjectives. Dans les congrès internationaux, les colloques universitaires, les médias, l'expression ville durable en Afrique n'a jamais été aussi utilisée. C'est un concept qui semble avoir plus de valeur que de sens.

Sur le plan académique, la ville durable est pensée comme un corollaire du « *développement durable* » qui prône l'équilibre de trois sphères dans un territoire : l'économie, le social et l'environnement. Ces analyses partent des réflexions identifiées au Nord, donc dans des territoires spécifiques. Dès lors, la conception universalisante de la ville durable peut-être nuancée.

Déclinaison du développement durable, le concept de ville durable est devenu une marque de fabrique. Un produit à vendre. Les marchés de ville durable représentent plus de 3 700 milliards de dollars selon les études réalisées sur sujet (cf. rapport : *Valuing the SDG Prize in Cities*)¹¹⁰. Chaque pays africain veut avoir ses villes durables selon des standards internationaux. Or, c'est le développement proprement dit qui précède logiquement le développement durable. En effet, sans valider totalement la thèse déterministe des étapes du développement théorisée par l'économiste Rostow¹¹¹, les villes africaines ont des besoins primaires à satisfaire au présent avant de miser sur la durabilité ou encore sur des modèles de villes futuristes, vitrines de la mondialisation. La « durabilité » est un challenge, un idéal à atteindre selon des besoins spécifiques d'une ville donnée. Elle reste dans l'utopie ; même si l'utopie peut être un point de départ pour atteindre un idéal réel.

Esquisses d'une démarche constructive de la ville durable en Afrique

¹¹⁰ [businesscommission.org/news/press-release-companies-pushing-sustainable-urban-infrastructure-could-create-3-7-trillion-annual-windfall-in-2030](https://www.businesscommission.org/news/press-release-companies-pushing-sustainable-urban-infrastructure-could-create-3-7-trillion-annual-windfall-in-2030)

¹¹¹ Rostow (w.w.) - *Les étapes de la croissance économique* Traduit de l'américain par M.-J Du Rouret. In : *Revue économique*, volume 16, n°4, 1965. pp. 629-630.

Au regard de ces difficultés avérées de transposition de modèles de ville durable du Nord au Sud, il est important d'exposer une critique constructive et une esquisse de démarche qui peut prévaloir aux réalités africaines.

D'abord, il est important de se référer à la charte d'Aalborg¹¹² qui rappelle que le principe fondamental de toute politique de développement urbain durable est de respecter le contexte local, les pratiques et représentations des citoyens et les formes de gestions particulières des habitants. Elle fustige alors toute idée d'exportation de modèles dans le cadre d'une politique de développement urbain durable. Les documents préétablis (types feuille de route, labellisation, etc.) avec des préconisations à suivre à la lettre n'ont, de ce fait, pas une efficacité et une valeur scientifique. Ils ne sont utiles que pour les villes à partir desquelles ils prennent source. Tout dépend de l'espace à aménager et non de la prescription toute faite à appliquer à la lettre.

La ville durable africaine pensée à partir des documents de « référence » préfabriqués au Nord s'inscrit dans une logique de projet et non véritablement d'urbanisme. Ce type d'aménagement ne transforme pas véritablement la ville selon les besoins de ses populations, mais s'articule plutôt à améliorer le bâti existant. C'est une planification superficielle, publicitaire qui ne répond pas aux attentes des populations. Une ville durable est plus profonde qu'un agencement de beaux bâtiments aux normes internationales.

De nos jours, la mondialisation conduit à la standardisation internationale de la conception de la « ville durable ». C'est une course pour avoir sa ville orientée vers la « durabilité » à petite ou grande échelle : « écoquartier », « écolocité » ; le tout selon des normes et préconisations singulières alors que les réalités et contextes sociologiques sont pluriels. En réalité, la ville durable n'est pas uniquement une question de technologie, de modernité ou de nature en ville, c'est aussi une qualité de vie et un accès suffisant aux services urbains de base pour la majorité. Une ville durable dite efficace est celle qui se base sur des expérimentations et savoirs locaux adaptés aux contextes sociaux, culturels, climatiques, économiques. C'est aussi une ville qui allie des pratiques traditionnelles existantes et de nouvelles pratiques, car il est impertinent de faire table rase de ce qui existe depuis plusieurs décennies. En outre, faire une ville durable n'est pas seulement de faire de nouvelles constructions, c'est également faire avec l'existant en le transformant selon l'évolution des modes de vie.

Au regard de ces constats, il est nécessaire de changer de paradigme en planifiant les villes durables selon les contextes africains. Autrement dit, façonner les villes directement avec les habitants africains à partir de leur vécu, de leur perception, de leurs pratiques et du modèle de ville qu'ils souhaitent ; en se basant sur un savoir-faire local, sans se mettre dans un refus d'altérité culturelle et urbaine. C'est une forme de ville à laquelle toutes les pratiques sociales sont intégrées de manière systémique sans quoi on reste dans une logique d'importation de modèles qui ne colle pas, fonctionnant de manière ponctuelle et non durable.

Par ailleurs, on peut se demander, avec Peck et Theodore (2010), si les circulations de modèles urbains conduisent, dans le cadre de la mondialisation, à une forme de standardisation, voire d'uniformisation des espaces urbains ou au contraire à des processus de différenciation et de diversification. En effet, la mondialisation économique, à travers les flux complexes, des filières de circulation, la libéralisation des marchés internationaux et le recul progressif de

¹¹² Charte des villes européennes pour la durabilité, 1994

l'État central dans plusieurs pays du Sud – notamment en Afrique à la suite des politiques d'ajustement structurel dès 1980 –, accentue le rôle des grands investisseurs transnationaux dans les projets d'aménagement urbain des pays des Suds. Cette configuration est également un facteur majeur dans la diffusion des modèles urbains du Nord aux Suds.

À partir des années 1970, bien que les pouvoirs publics africains assurent les 40 % des investissements publics, les bailleurs internationaux comme la Banque Mondiale et ses bureaux régionaux, les coopérations multilatérales avec le PNUD et ONU Habitat, les agences de coopération bilatérale des pays développés (GIZ, USAID, AFD, etc.), les ONGs ou encore dans le cadre des organisations internationales (Osmont, 1995) et, de plus en plus, la coopération décentralisée entre villes du Nord et villes des Suds, créent une configuration propice à la diffusion de modèles urbains standardisés, uniformisés, pensés et expérimentés dans le Nord, puis proposés par des agendas globaux aux Suds. On retrouve principalement les mêmes types de projets et les mêmes formes pouvant être accolées à n'importe quel contexte dans les villes des Suds. Koolhaas (1994) parle de modèle de « *ville générique* », avec « *des dispositifs normatifs, voire standardisés, souvent reproductibles, pour fabriquer la ville* » (Carriou et Ratouis 2014). Les projets de parcelles assainies et de restructuration des quartiers informels de la Banque Mondiale, ainsi que d'autres sur les transports urbains, sont des exemples qui illustrent les prétextes de mobilités d'expertises et élaboration de modèles urbains au Nord en direction des Suds. Ces modèles peuvent être sectoriels, comme un projet ou une opération urbaine spécifique. Par exemple, « *en 1973, le Sénégal engagea, en partenariat avec la Banque mondiale, un vaste programme de viabilisation de plus de 13 000 parcelles à bâtir sur environ 400 hectares sur un site entre Guédiawaye et Dakar : les Parcelles Assainies de Cambérène, dont les premières habitations datent de 1976* » (Sané, 2013).

2-4- La circulation de modèles urbains selon une approche néolibérale

Le discours émergent sur l'Afrique est désormais associé à l'Afrique des villes et aux tours de verre, d'acier et de béton, symboles de la globalisation capitaliste (Skclair 2017 ; Ogunyankin 2019 ; Côté-Roy et Moser 2019). Ces villes africaines ambitionnent de devenir des « *Worlding Cities* »¹¹³ (Roy et Ong, 2011), modernes, attractives, et vitrines de la mondialisation, en étant mesure d'accueillir des investisseurs internationaux. Dans cette

¹¹³ Villes globales, villes mondiales

perspective constructive et moderniste de la ville en Afrique, Choplin (2021) démontre que « bétonner permettrait de régénérer le capitalisme et serait un gage d'un avenir radieux ». Elle s'inspire des travaux sur les « *global value chains* » et « *global commodity chains* » expliquant la circulation des modèles, des produits, des cadres politiques qui permettent la mise en place d'une chaîne de valeur globale ». Les modèles urbains standards circulent partout dans le monde, notamment sur le continent africain, avec des approches normatives définissant les bonnes pratiques urbaines et permettant d'appuyer les réformes néolibérales (McCann et Ward, 2011 ; Parnell et Robinson, 2012 ; Didier 2013 ; Peck et Théodore 2015 ; Peyroux et Sanjuan, 2016, in Choplin, 2021). Ces circulations de modèles nécessitent, toutefois, des adaptations, des mises au contexte et des innovations locales (Söderström, 2014). Ainsi, il s'agit d'aborder, dans le cadre de la circulation des modèles de villes néolibérales pensées au Nord, le rôle des nouveaux acteurs privés, faiseurs de villes que sont les promoteurs immobiliers et industriels, les banques, les bailleurs internationaux et plus récemment les diasporas.

Planche de photos 1 : des villes nouvelles standardisées sur le continent africain



Montage réalisé par Cheikh CISSE, 2022

Encadré 1 : financement de la ville par la diaspora

La diaspora africaine investit massivement dans l'immobilier pour thésauriser son argent à distance (Page et Mercer, 2012). C'est une forme d'investissement facile et moins risqué (Choplin, 2021). Toutefois, c'est la construction immobilière demande du temps, d'importants moyens financiers, le déplacement sur place pour le suivi du chantier. Certains membres de la diaspora préfèrent passer par des agences rencontrées lors des salons immobiliers internationaux dans leur pays de résidence pour acheter des maisons entièrement construites — clés à main — afin d'éviter les nombreux litiges qui caractérisent le secteur. « *La diaspora veut avoir un pied à terre au pays. Mais elle ne veut pas envoyer leur argent à la famille* ». La diaspora recherche avant tout la sécurité et la garantie, ce qui explique qu'elle représente entre 60 et 75 % de la clientèle des promoteurs immobiliers rencontrés, qui vont à sa rencontre lors de salons immobiliers dans les villes européennes » (Choplin, 2021).

La diaspora joue un rôle très important dans la fabrique urbaine en Afrique. L'apparition des normes et des goûts architecturaux internationaux est une caractéristique de la forme de ville fabriquée par la diaspora, qu'elle soit résidente permanente ou intermittente. Ainsi, cette urbanisation diasporique est à comprendre dans le processus de la fabrique contemporaine de la ville en Afrique par de nouveaux acteurs « souterrains »¹¹⁴. En ce sens, Watson (2016) « La nouveauté d'un grand nombre d'explorations justifie toujours l'étiquetage de cette évolution comme un "projet de théorisation du Sud" dans la planification plutôt que de prétendre que la théorie de la planification du Sud a émergé »¹¹⁵.

Au Sénégal, Tall (2009) sort un autre type d'acteur dans la production de la ville : l'émigré sénégalais, un composant de la diaspora. Selon lui, l'émigré sénégalais est un des acteurs majeurs des transformations contemporaines de la ville, à travers notamment l'investissement dans le logement.

La néolibéralisation de la ville renvoie à la privatisation progressive de la production urbaine sous l'impulsion des nouveaux acteurs motivés par le gain et le profit. Pour s'inscrire dans la compétition mondiale, les villes nouvelles africaines sont incitées à attirer les investisseurs privés. Ce que David Harvey (1980) résume par l'idée de ville « entrepreneuriale ». En effet, l'investissement immobilier dans les villes en Afrique devient un support de rentabilité, car s'y convergent des intérêts des bailleurs de fonds internationaux qui aident à mettre en place des programmes sectoriels ; des entreprises privées et promoteurs nationaux et internationaux. Ainsi, les modes de production urbaine en dépendent qui s'illustrent par de grands projets initiés çà et là sur un espace urbain réservé, occupé de façon précaire, voire illégale par des populations au paravent qui sont obligées de quitter les lieux, suite à des opérations de *décongestion* et de *beautification* (Harms, 2012), des déguerpissements violents et récurrents (Lindell 2010 ; Brown 2010 ; Bouquet et Kassi-Djodjo 2014 ; Blot et Spire, 2014 ; Benit-Gbaffou 2016 ; Spire et Choplin 2018). Cette tendance à l'urbanisme de projet ne laisse pas en

¹¹⁴ Acteurs banalisés, très peu considérés, comparés aux bailleurs internationaux et les autres faiseurs de ville internationaux.

¹¹⁵ Traduite de l'anglais en français par Cheikh CISSE

reste la forte spéculation foncière, pratiquée aussi bien par les hommes d'affaires que par les personnes des plus hautes instances dirigeantes. A titre illustratif, l'investissement dans l'immobilier dans les villes en Afrique devient doré et rentable, raison pour laquelle les riches hommes d'affaires africains et les investisseurs étrangers se l'approprient. La circulation de l'argent (Guyer, 2004) et la politique du ventre (Bayart, 2006) se comprennent désormais dans l'accapement et la distribution du foncier et de l'immobilier africain (Choplin, 2021). Ainsi, les villes en Afrique deviennent des lieux d'expérimentation de concessions immobilières importées du Grand Nord, marqués par une concurrence entre les promoteurs immobiliers privés nationaux et internationaux. La marchandisation du logement suit les intérêts promoteurs et annonce un « *nouveau stade du capitalisme* » (Aalbers, 2016).

En outre, les villes nouvelles, qu'elles soient orientées vers le luxe, les affaires ou le social, traduisent une approche publicitaire du pays de provenance des concepteurs et du pays d'accueil, et deviennent ainsi un objet politique, un outil capitalistique — on retrouve les mêmes enseignes publicitaires qui renseignent sur les futurs projets immobiliers aussi pharaoniques qu'hypothétiques (De Boeck et Baldji, 2016) — partout où il y a des villes nouvelles émergentes, dans la mesure où ce sont les mêmes faiseurs de villes qui sillonnent le continent. Ces enseignes publicitaires sont des images de synthèse produites par les mêmes groupes internationaux qui copient-collent des gratte-ciel (Watson 2014, 2020).

**Planche de photos 2 : programmes immobiliers symboles des villes nouvelles
« libéralisées » en Afrique**



Montage : Cheikh CISSE, 2022

La circulation de modèles urbains selon une perspective néolibérale a, cependant, des effets pervers, notamment des exclusions sociales et spatiales à l’instar des enclaves résidentielles – appelées autrement *gated-communities*, comme l’ont critiqué Morange et al. (2009) en Afrique australe, les *city improvement districts* en Afrique du Sud Didier et al. (2013) ou encore des projets de renouvellement urbain selon le modèle nord-américain des *business improvement districts* qui conduisent à des processus de gentrification dans les villes du Nord comme des Suds. Les modèles urbains tendent vers ceux dits néolibéraux pensés au Nord. Par conséquent, émergent des pensées visant à se départir de l’hégémonie des concepts de villes développés en Occident pour l’Occident (Sheppard et al., 2014) au profit d’un comparatisme prenant en

compte la pluralité des expériences et des trajectoires (Robinson, 2016). Cela fait émerger des analyses autour de la métropolisation « *subalterne* », celle des places marchandes des « *mondialisations discrètes* » (Choplin, Pliez, 2018) et des acteurs d'une « *mondialisation non hégémonique* », se détachant des hiérarchies et classements internationaux, dont les activités défient partout l'*establishment* du capitalisme néolibéral (Ribeiro, 2009). De plus, au lieu de contribuer à une standardisation en fonction de modèles exportés depuis les pays occidentaux, la forte circulation des hommes et des idées suscite des appropriations et des adaptations spécifiques, invitant à repenser la notion de modèle.

Enfin, la circulation des modèles et des expertises ne s'explique pas exclusivement entre les rapports de domination entre le Nord et les Suds. Elle suit des trajectoires fondamentalement complexes, dans le temps et dans l'espace où des explicatifs se trouvent foncièrement au niveau local et non dans une prétendue imposition en provenance du Nord. Parfois, c'est une circulation voulue par les pouvoirs publics locaux qui considèrent les modèles issus du Nord comme un outil marketing pour s'insérer dans les dynamiques de la mondialisation, mais aussi un moyen d'enrichissement officieux dans certains secteurs comme le foncier. En effet, les acteurs politiques ne sont pas conceptualisés comme « *des apprenants isolés, mais comme des membres d'une communauté épistémique, d'experts, de pratique* »¹¹⁶. Désormais, une tendance se dessine : la circulation de modèles urbains par la production de villes nouvelles en Afrique porte les réformes néolibérales sous couvert de mettre en place des villes intelligentes, vertes ou encore durables. Les villes, contrairement aux attentes, se meuvent surtout en espaces compétitifs au sein desquels élites, chefs d'État... cherchent à maximiser des profits de manière officielle ou officieuse.

3- Production de modèles urbains aux Suds par les acteurs des Suds

Les années 2000 sont marquées par la naissance d'un courant de pensée qui pose un débat critique sur la circulation de modèles urbains du Nord aux Suds en promouvant une tropicalisation des études urbaines dans les Suds. De nombreuses recherches urbaines, notamment la circulation internationale des modèles urbains, s'inscrivent dans un courant

¹¹⁶ Lemaire N., ; Élisabeth P., et Robineau O ; *Circulation des modèles urbains : acquis et perspectives de recherche interdisciplinaire et multiscalaire*. In : Pour la recherche urbaine [en ligne]. Paris : CNRS Éditions, 2020 (généré le 19 novembre 2021). <http://books.openedition.org/editions-cnrs/37263>>. 9782271135629. DOI <https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.37263>.

postcolonial intitulé « *Urban Policy Mobility* » ou encore le *Southern Turn*, à l'intérieur duquel on retrouve des chercheurs de l'aménagement urbain, de la géographie et de l'économique politique, principalement de la littérature anglo-saxonne : (Peck et Theodore, 2010 ; McCann 2011 ; McCann et Ward 2010, 2011, 2012 ; Baker et Temenos, 2015), qui remet en question l'universalisme des sciences sociales occidentales pour mettre en avant des pensées contextualisées socialement et géographiquement dans les Suds ((Roy 2009 ; Comaroff 2011 ; Parnell et Robinson 2012). Certains auteurs, sous la bannière du « *Global South* », rejettent la vision de la prétendue singularité des chemins de développement attribuée aux villes des Suds via les circulations de modèles en provenance du Nord, en pensant qu'il n'a jamais été question de transfert de modèles du Nord aux Suds. Au contraire, pendant la période coloniale, ces derniers ont été des laboratoires d'expérimentation conceptualisés au Nord avant qu'elles ne soient retransformées en métropole (Bénil-Gbaffou et al. 2012).

La géographie a toujours eu un regard critique sur les transferts de modèles et leur impact sur la production urbaine. La mise en cause de la différenciation entre les villes des Suds et les villes du Nord qui a longtemps marqué les études urbaines (Robinson, 2006). La littérature francophone et anglo-saxonne sur les études urbaines se rejoint sur la mise en question des notions de transfert de modèles face à la complexité existante dans les processus de circulation, de représentation et d'appropriation locale et aux orientations multidirectionnelles de ces « modèles » (Moussi, 2010 ; Peck et Théodore, 2010 ; Söderström et Paquot, 2012). Ces auteurs postcoloniaux des études urbaines (Robinson, 2006, 2011 ; McFarlane et Robinson, 2012 ; Parnell et Robinson, 2012) militent pour un « cosmopolitisme urbain », ouvert aux expériences d'une grande diversité de villes, au Nord comme aux Suds.

En quelque sorte, la circulation des modèles devient une clé de lecture internationale pour comprendre la production urbaine. Son intérêt scientifique réside de la transdisciplinarité — la ville étant un objet d'étude d'autres sciences — et de l'idée de la pensée collective sur la ville, aussi bien dans le milieu universitaire que professionnel. (Mons, 2003 ; Carriou et Ratouis, 2014 ; Koolhaas, 2017). En outre, s'intéressant, dans un premier temps, à la diversité des acteurs de la circulation des modèles en mentionnant le rôle des pratiques professionnelles et des savoir-faire des concepteurs (Moussi, 2010 ; Cook et al., 2014), celui des promoteurs immobiliers (Morange et al., 2009, 2012), celui des experts-consultants de tout genre (Prince, 2012), des communautés épistémiques et des réseaux internationaux de villes (Peyroux 2012 ; Clarke, 2011), puis, dans un second temps, analysant les nouvelles formes de géographies

territoriales et relationnelles qui prennent forme entre les villes (McCann et Ward, 2010 ; Robinson, 2011 ; Söderström et al., 2013, Söderström, 2014) ; ces auteurs interrogent les chocs autour desquels se fixent les circulations de modèles, en mettant en avant l'importance des contextes dans lesquels ces modèles sont appliqués. Ce même courant de pensée dénonce les idées courantes selon lesquelles les foyers d'innovation seraient forcément localisés dans les pays du Nord (Moussi, 2010) et démontrent la formation de nouveaux foyers d'expertise au Sud (Verdeil, 2005) et le rôle des relations Sud/Sud dans la production et la diffusion de modèles innovants (Wood, 2015). Ils démontrent que l'origine des modèles se diversifie et change de camp avec l'émergence de certaines villes dans les Suds émettrices de modèles et initiatrices des échanges Sud/Sud (Roy et, 2011). En effet, d'autres acteurs s'illustrent dans la production et la circulation de modèles urbains : les coopérations universitaires Nord-Sud, les coopérations bilatérales Sud-Sud (politique transfrontalière par exemple), les ONG locales, régionales, et internationales, les *Think-Tank*. Ces acteurs fournissent des expertises pratiques et connaissances théoriques aux acteurs institutionnels de l'aménagement du territoire. Dès lors, l'hégémonie des puissances occidentales, surtout européenne, sur les marchés africains, liée à un passé colonial, commence à s'effriter. Il existe désormais une diversification des pays émetteurs de modèles, notamment dans le cadre de la production des villes nouvelles. Ces pays deviennent à la fois financeurs et émetteurs de modèles urbains incitant à faire une nouvelle lecture géopolitique de la production des villes en Afrique. En effet, face à une course à l'image et à une concurrence internationale entre les villes, les experts urbains, etc., les pouvoirs publics sont toujours à la recherche de modèles urbains qui font parler positivement. Il existe des jeux d'influence et de pouvoir qui se cachent derrière la circulation des modèles urbains, les stratégies marketing et géopolitiques mises en action par ces nouveaux types d'acteurs dans plusieurs domaines et imposées aux gouvernements locaux des Suds à différentes échelles. Cela illustre un rapprochement entre les relations internationales, la géographie et les études urbaines (Acuto 2013 ; Peyroux 2016). En réalité, la géopolitique renvoie classiquement à l'étude des rivalités entre les puissances, avec un relent conflictuel. Ici, c'est une rivalité fondée sur le rayonnement international entre les différents espaces urbains. La circulation de modèles urbains invite ainsi à réfléchir sur les recompositions des rapports entre villes du Nord et villes du Sud. Dans cette perspective, la Chine, la Turquie, tout comme d'autres puissances émergentes, en plus des puissances coloniales classiques (la France, la Grande-Bretagne, etc.), considèrent le continent africain comme une destination privilégiée, un laboratoire, voire un marché, notamment pour les entreprises de construction et d'aménagement qui y trouvent considérablement des marchés porteurs. Les villes en Afrique deviennent alors un centre

d'intérêt des investisseurs, des bailleurs de fonds et des élites politico-commerciales (Bayart, 1989). Elle se présentent désormais, selon Choplin (2019), « *comme les nouveaux guichets où décrocher des contrats et mettre en œuvre des projets* ». C'est pourquoi de nombreuses entreprises en provenance aussi bien des pays occidentaux que des pays émergents ruent vers l'Afrique au point de considérer ce continent comme « *les dernières frontières du capitalisme* » (Watson, 2014), ou encore comme de nouveaux espaces possibles de la mondialisation des pauvres (Choplin, Pliez, 2018). Ces grandes puissances, à travers leurs entreprises orientées vers plusieurs secteurs comme la construction, l'aménagement urbain, l'énergie, les transports, etc., contribuent massivement dans le financement des infrastructures publiques, surtout dans les nombreux programmes de villes nouvelles sur le continent.

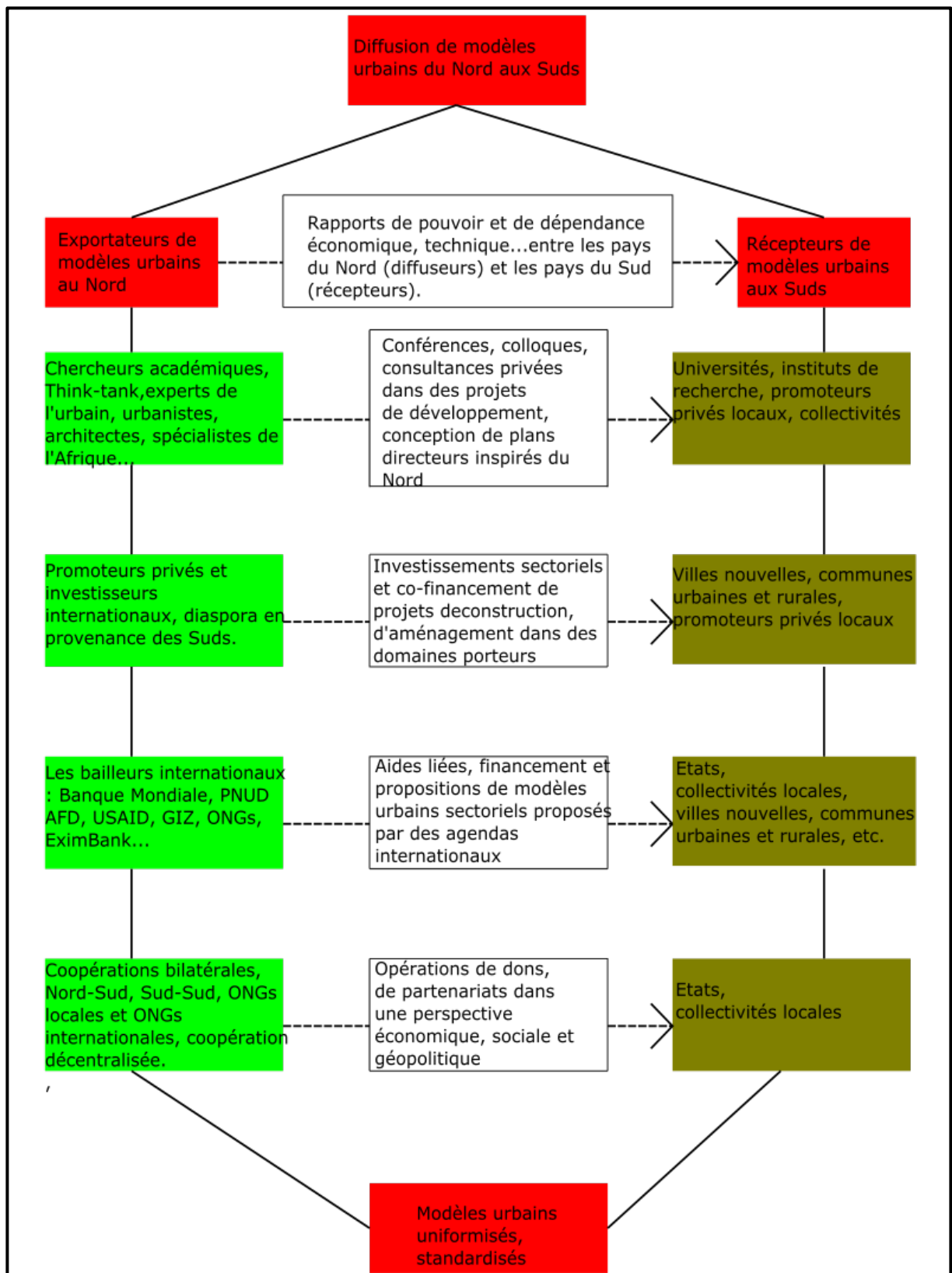


Figure 7 : diffusion de modèles urbains du Nord vers les Suds

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

Parmi ces pays financeurs et faiseurs de villes, nous pouvons citer entre autres :

- Les anciennes puissances coloniales classiques, comme la France, la Grande Bretagne, bénéficient de leur statut d'ancien pays colonisateur en ayant une emprise privilégiée sur leurs anciennes colonies sous la bannière de l'aide publique au développement et le co-financement d'infrastructures : dans le cadre de la production de la ville nouvelle de Diamniadio, la France a financé le *Train Express Régional* de Dakar centre à Diamniadio, la Grande Bretagne, à travers Standard Chartered Bank, a financé le Stade Olympique, de Diamniadio, etc.

À côté de ces anciennes puissances coloniales, d'autres pays émergents s'illustrent dans la production de modèles urbains, en tant que faiseurs et de financeurs de villes en Afrique :

- La Chine entretient des relations historiques avec les pays africains. Selon Mawdsley (2007), la Chine n'est pas un acteur émergent ni récent en Afrique. En effet, sous le magistère de Mao Tse Dong, la Chine pas encore si prospère avait des motivations principalement politiques dans un contexte de guerre froide avec la création du Tiers-Monde après la conférence Bandung (1955) comme troisième force après les États-Unis et l'Union soviétique. Cette relation Chine-Afrique, selon Rotberg (2008), s'inscrit désormais dans une logique d'anticolonialisme, d'indépendance nationale, d'autosuffisance économique et de la coopération entre les pays en développement. De nos jours, la Chine est devenue la première partenaire commerciale du continent africain en 2009¹¹⁷ avec un volume total des échanges commerciaux qui passe de 10 milliards en 2000 à 300 milliards de dollars en 2015¹¹⁸. Elle représente 35 % des marchés de construction chinois à l'étranger et compte aujourd'hui plus de 2500 entreprises. L'investissement chinois dans le domaine de la construction représente 16,4 %¹¹⁹ de l'ensemble de ses investissements et à partir de 2013 l'immobilier fait son apparition et représente 1,1 % des investissements totaux. Ces investissements, parfois appelés « aide » dans le langage populaire, sans qu'ils ne le soient toujours, passent par

¹¹⁷ *Le Livre blanc sur la coopération sino-africaine publié par le Conseil des affaires d'État (2009)*

¹¹⁸ Le Monde, L'avenir incertain de la présence chinoise en Afrique au menu du 6e sommet sino-africain, 3 décembre 2015

¹¹⁹ Popular Republic of China, Information Office of the State Council, 2013, zhongguo yu feizhou de jingmao hezuo [La coopération économique et commerciale sino-africaine]

plusieurs circuits : prêts confessionnels, crédits préférentiels acheteurs à l'export, subventions, assistance technique, dons en nature (machines-outils, denrées alimentaires)¹²⁰. Si les secteurs d'investissements sont variés (santé, agriculture, construction d'infrastructures, énergie, etc.), la Chine n'emploie pas les mêmes méthodes que les pays occidentaux. Sa démarche est dite « souple » et moins contraignante¹²¹. Elle applique un système « d'aide liée »¹²², autrement dit, soumise à l'utilisation des biens et services chinois, ou à faire appel à des entreprises chinoises. Ces aides sont conditionnelles, ponctuelles et concernent des projets identifiés par la Chine et non sur un programme entier (exemple de l'arène nationale à Pikine-Dakar, la plateforme industrielle à la ville nouvelle de Diamniadio) ;



Carte 8 : Entreprises technologiques et initiatives de villes intelligentes développées par la Chine en Afrique

Source : <https://information.tv5monde.com/afrique/en-afrique-huawei-deploie-ses-technologies-de-surveillance-par-reconnaissance-faciale-332881>

- La Turquie met en avant une stratégie de « gagnant-gagnant » tout en critiquant les anciennes puissances coloniales. Selon Burhanettin Duran, le temps du rapprochement de la Turquie à l'Union Européenne est révolu ; l'État turc se tourne vers d'autres

¹²⁰ David Bénazéraf, « Les Chinois en Afrique : les investissements dans le secteur de la construction », *Géococonfluences*, 2016, mis en ligne le 14 février 2016 URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/les-chinois-en-afrique/> consulté le 3 novembre 2021

¹²¹ Popular Republic of China, Information Office of the State Council, 2013, zhongguo yu feizhou de jingmao hezuo [La coopération économique et commerciale sino-africaine]

¹²² Idem

partenaires « la critique du colonialisme par Ankara et son activisme pour une coopération équitable en Afrique, où elle est en concurrence avec les États-Unis, la Chine et les pays européens, n'est pas qu'un geste tactique (...). C'est une étape vers une nouvelle identité »¹²³. « *La Turquie bénéficie de sa position d'outsider* », selon Bayart¹²⁴. En effet, les anciennes puissances coloniales, à l'instar de la France, sont de plus en plus critiquées par une jeunesse hostile à une forme de néocolonialisme. De plus, la politique chinoise en Afrique est souvent jugée agressive, ainsi la Turquie en profite, même si ses investissements sur le continent sont moins importants que les 100 milliards de dollars de la France et de la Chine cumulées¹²⁵. La Turquie a financé en partie, via une coopération bilatérale, Dakar-Diamniadio Arena, Kigali Arena sous le même format, le stade olympique de Diamniadio et celui de Japoma, à proximité de Douala. Elle a également réalisé ces infrastructures avec ses propres techniciens et bureaux d'étude. Le pays est donc financeur et « faiseur de villes ».

- La Corée du Sud, très connue pour son avancé fulgurante dans les technologies de pointe, notamment l'industrie automobile, considère le continent africain comme une nouvelle destination privilégiée pour investir et exporter des technologies sud-coréennes. Dans cette perspective, le pays compte a mis une enveloppe de cinq (5) milliards de dollars pour le financement de soixante-et-un (61) projets en Afrique entre 2019 et 2020 dans le domaine de la construction d'un complexe agro-industriel en Éthiopie, la mise en place d'un réseau électrique en Tanzanie et le financement de la construction de centrales électriques au Botswana et en Égypte¹²⁶. En ce sens, le ministre coréen de la stratégie et des finances, Yoo II-Ho, a déclaré que le pays utilisera « *tous les canaux disponibles pour renforcer la collaboration avec l'Afrique, comme le fonds KOAFEC, les programmes de partage des connaissances et le fonds sud-coréen dédié à la promotion de la coopération économique* »¹²⁷. Les investissements coréens dans les villes africaines sont portés par des organismes publics coréens tels que la Korea International Cooperation Agency, de même que des entreprises privées comme Daewoo, Samsung et Hyundai.

¹²³ https://www.liberation.fr/planete/2019/02/18/turquie-vers-l-afrique-et-au-dela_1710136/ consulté le 3 novembre 2021

¹²⁴ <https://www.letemps.ch/monde/turquie-renforce-positions-afrique>, consulté le 3 novembre 2021

¹²⁵ <https://unctad.org/news/foreign-direct-investment-africa-defies-global-slump-rises-11>, consulté le 3 novembre 2021

¹²⁶ <https://afrique.latribune.fr/economie/2016-10-28/la-coree-du-sud-compte-investir-5-milliards-de-dollars-en-afrique.html>

¹²⁷ <https://afrique.latribune.fr/economie/2016-10-28/la-coree-du-sud-compte-investir-5-milliards-de-dollars-en-afrique.html>

Pour faire valoir son *soft-power* dans les technologies et l'automobile, le gouvernement sud-coréen, via l'Agence coréenne de coopération internationale, a financé à hauteur de 9,4 millions de dollars durant six années pour la construction de l'Institut Supérieur de l'Enseignement Professionnel (ISEP) dans la ville nouvelle de Diamniadio ainsi d'autres investissements similaires sur le continent africain.

Enfin, les populations sont aussi des acteurs importants qui accueillent et s'approprient localement des modèles urbains. La différence entre le contexte d'origine d'un modèle urbain et celui dans lequel il atterrit, de même que les biais culturels, institutionnels et économiques perturbent fortement l'applicabilité des modèles occidentaux dans les pays du Sud global invitant à Friedmann (2010) à dire que « *si les idées en urbanisme circulent, elles ne s'enracinent pas toujours* »¹²⁸. Ainsi, il en résulte un choc entre le modèle importé et son enracinement dans une réalité qui est différente. En réalité, les mutations de l'espace urbain sont à la croisée entre les préconisations des agendas nationaux et internationaux et les pratiques quotidiennes des habitants qui vivent et façonnent l'espace local de l'habiter (Mathieu, 2006).

Par conséquent, dans l'optique d'une théorie partagée, à défaut d'être forcément universelle, certains auteurs (Schindler, 2014 ; Hentschel, 2015 ; Mukhija, Loukaitou-Sideris, 2014) proposent d'opérer un glissement du Sud vers le Nord en discutant au Nord de concepts et d'approches forgés à l'occasion de recherches dans les villes du Sud, afin d'éviter un dualisme théorique¹²⁹. Il existe aussi de la production de modèles urbains dans les Suds... En effet, certains pays des Suds s'affirment dans des secteurs spécifiques pour produire des modèles alternatifs pensés au Sud. Par exemple, dans l'immobilier on retrouve le Maroc (Peacock Investments à Diamniadio et dans d'autres villes nouvelles africaines) qui se positionne comme partenaire de la coopération Sud-Sud, l'Inde est aussi présente dans l'immobilier (Senegindia à Diamniadio).

L'affirmation des villes des Suds au système capitaliste global semble désormais devoir passer par une image de modernité qui implique surtout d'importantes restructurations urbaines (Berry-Chikhaoui, Deboulet, Roulleau-Berger, 2007) initiées par un consensus techno-

¹²⁸ La circulation nord-sud de modèles, idées et pratiques urbanistiques : Marco Chitti (juin 2016)

¹²⁹ Cf. article d'*Urban Studies* (Sheppard *et al*, 2015).

politique (Swynguedouw, 2011) et privé¹³⁰. La croissance des lieux de production de modèles, aussi bien au Nord qu'au Sud, de même que la variété des acteurs qui permettent leur circulation, exige d'autres grilles de lecture (Verdeil, 2005). Il s'agit dans un premier temps de considérer la combinaison de modèles dits internationaux et des conventions locales qui participent dans la construction des politiques (McCann et Ward, 2011). Puis, il est important de comprendre le rôle de la circulation des savoirs, des expériences et des pratiques dans la reconfiguration des rapports de pouvoir, surtout entre les villes, les États et la coopération internationale (Beal et al., 2015 ; Peyroux et Sanjuan, 2016). Certaines villes comme Kigali se positionnent désormais comme des centres de production de modèles, affirmant leur leadership dans le marché global des politiques urbaines « mobiles » (McCann, Ward, 2011 ; Peyroux, Sanjuan, 2016). « *L'État rwandais a fait de sa capitale, Kigali, à la fois une vitrine et un enjeu de sa politique nationale avec des résultats qui ne doivent pas masquer le coût social d'un pouvoir autoritaire* (Michelon, 2016). Ainsi, les préconisations internationales ciblant l'urbain, de même que le développement de réseaux transnationaux de villes (Bulkeley et Bestill, 2005), vont avec de nombreux modèles et références. Dans cette perspective, la re-interrogation du rôle de la coopération internationale et sa capacité à s'accommoder aux réalités spécifiques des Suds (Kopp et Amilhat-Szary, 2011) deviennent nécessaires¹³¹.

¹³⁰ Judicaëlle Dietrich, « Contestation ou négociation à Jakarta ? Deux quartiers face aux projets urbains de la métropole », *Cybergeo* : European Journal of Geography [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 756, mis en ligne le 18 décembre 2015, consulté le 18 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/27370> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.27370>

¹³¹ Jérémie Robert - IFEA, Institut Français d'Études Andines, Lima, Pérou Quentin Marchand - PRODIG, chercheur associé à l'IFEA Lucile Boudet - CODATU, Lima, Pérou "De l'usage des références pour une coconstruction des savoirs : retour sur une coopération technique pour les transports urbains au Pérou" *Riurba* 2018/Numéro 6 URL : <http://www.riurba.review/Revue/de-lusage-des-references-pour-une-coconstruction-des-savoirs-retour-sur-une-cooperation-technique-pour-les-transports-urbains-au-perou/> DOI : Date d'impression : 1 avril 2019

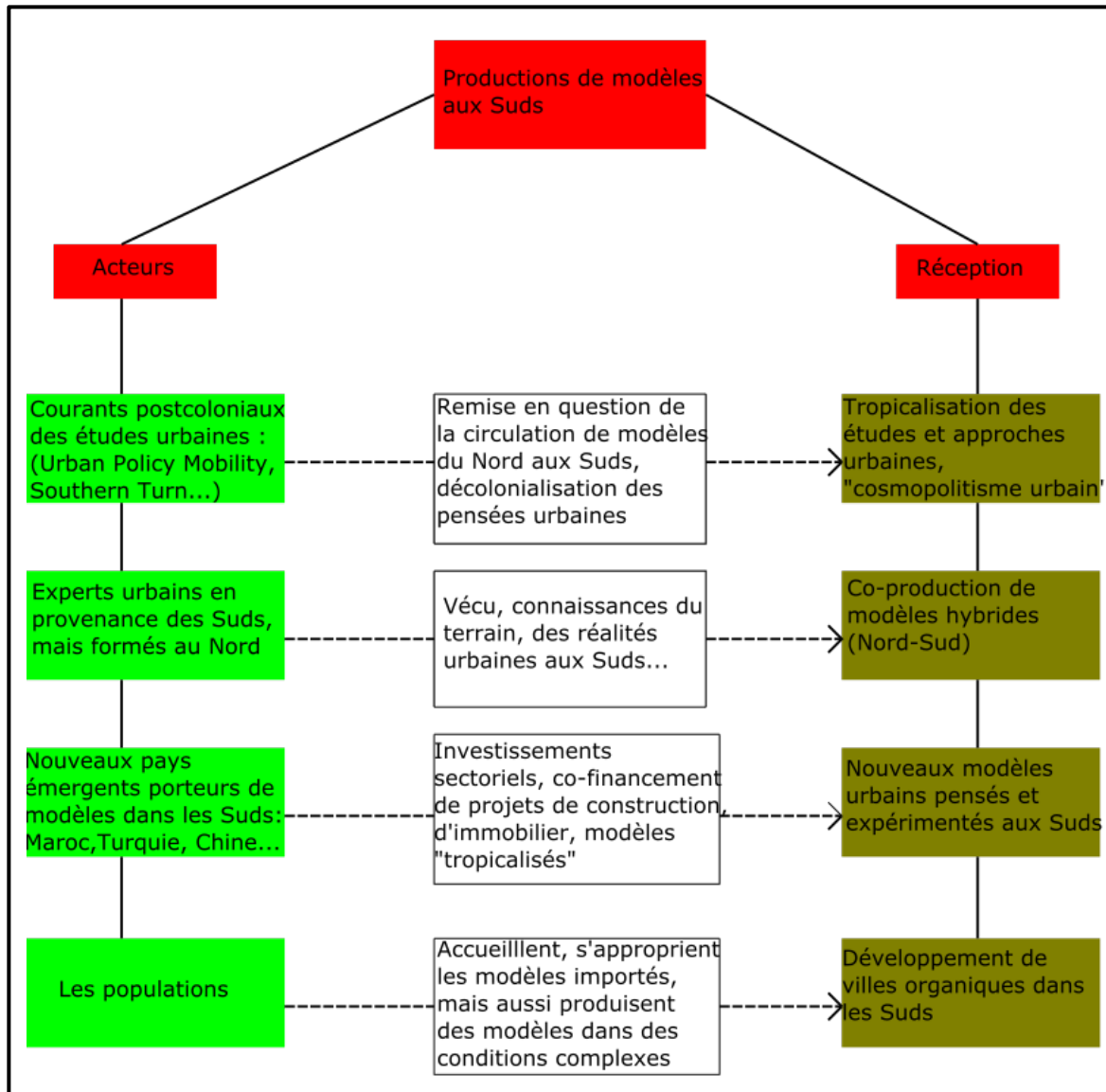


Figure 8 : production de modèles urbains aux Suds

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

Conclusion partie II

En définitive, une succession de modèles urbains est en circulation dans le monde, liée à la généralisation du phénomène urbain, et à la croissance du nombre des professionnels de l'urbain. Cette circulation de modèles urbains s'illustre désormais par différentes formes, notamment dans la production contemporaine de villes nouvelles sur le continent africain. Ces modèles urbains suivent des périodes d'expérimentation appréciées par le grand public, mais ne sont pas pertinents et exportables partout. Portés par des acteurs historiques (anciens colonisateurs), et par de nouveaux acteurs internationaux en provenance des pays du Nord, développés, mais aussi de plus en plus par de nouveaux pays dans les Suds (la Chine, l'Inde, la Turquie, les Émirats-Arabes Unis...), fortement préoccupés que par le capital — dans une démarche néolibérale —, les modèles urbains s'inscrivent dans une démarche subjective, car ils sont représentés comme un idéal par une personne, un groupe de personnes ou un courant de pensée. Ils ne sont pas appréciés par tout le monde. Dans chaque ville, les préconisations du modèle importé évoluent avec celles d'autres modèles approuvés dans un contexte socioculturel spécifique, souvent différent. Leur inscription dans le cadre de vie urbain et dans les pratiques sociales change le modèle pendant sa mise en œuvre.

À côté de ces modèles urbains exogènes, nous pouvons retenir que leur apprentissage par les sociétés africaines date de la colonisation et que la période postcoloniale est celle de la massification de nouveaux modèles de villes toujours importés du Nord, mais aussi celle de son appropriation par les sociétés africaines selon des réalités socio-culturelles spécifiques. En effet, ils évoluent avec des modèles spécifiquement locaux, basés sur une hybridité des pratiques formelles et informelles. Ce sont des modèles de ville organiques à l'africaine, reflétant la réalité quotidienne. Ces formes urbaines organiques s'illustrent sur notre terrain d'étude par la production de lieux publics, commerciaux, de transport, d'habitation temporaires et/ou permanents en jeu et à enjeu dans l'espace urbain, marquée par des pratiques hybrides formelles et informelles et des interrelations complexes entre une multitude d'acteurs – institutionnels et non institutionnels – avec des temporalités spécifiques, renvoyant à la ville réelle.

**PARTIE III : DE LA VILLE NOUVELLE DE
DIAMNIADIO PROGRAMMEE À L'ÉCHELLE
MÉTROPOLITAINE DE DAKAR À LA VILLE
RÉELLE ET ORGANIQUE EXISTANTE**

Introduction partie III

L'urbanisation exceptionnelle des villes en Afrique n'est pas accompagnée d'une planification suffisante et un développement économique capable de répondre aux besoins essentiels des nouveaux citoyens. Cela entraîne des enjeux majeurs.

D'abord, il existe une demande croissante d'accès aux logements, aux parcelles constructibles, aux équipements et aux infrastructures de base. Les grandes villes africaines ont besoin de quatre (4) millions de logements chaque année¹³². Si ces logements ne sont pas fournis officiellement dans le cadre d'une politique de logement formel, ils risquent de se développer par l'autoconstruction informelle. Par exemple, en 2016, au Sénégal, le Ministère de l'Économie de la Finance et du Plan du Sénégal (MEFP) avait estimé à 350 000 demandeurs de logements chaque année dans la région de Dakar, contre une petite offre de 5 000 logements.

Ensuite, à côté de l'offre et la demande de logements, la modernisation des réseaux de transport devient aussi un enjeu déterminant. En effet, l'augmentation des mobilités intra et interurbaines est en corrélation avec la forte urbanisation et l'augmentation du taux de la motorisation des ménages appartenant à une classe moyenne qui commence à voir le jour. Cela participe à faire de la congestion urbaine l'enjeu crucial de la rénovation métropolitaine.

Enfin, l'État du Sénégal s'oriente vers l'usage des solutions numériques dans la ville sous la bannière de la ville intelligente ou le smart-city. À l'instar des autres villes nouvelles programmées sur le continent africain, la « smart-city » de Diamniadio est présentée par l'État comme une orientation structurante, innovante, vitrine et stratégique de la ville nouvelle¹³³ pour attirer des touristes et des investisseurs, même si les réalités urbaines sont tout autre.

¹³² Chiffres de l'ONU-Habitat, in Irène Salenson, *The Conversation, Les villes africaines vont-elles exploser ?* Analyse. Confrontées à une forte croissance de leur population, les villes africaines doivent faire des choix stratégiques pour l'avenir. Explications : https://www.lepoint.fr/afrique/les-villes-africaines-vont-elles-exploser-27-01-2020-2359778_3826.php

¹³³ Magazine *Nouvelle Horizon*, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017

Ces enjeux – communs à plusieurs grandes villes africaines – expliquent le fait que l'Etat du Sénégal lance officiellement le projet de ville nouvelle de Diamniadio, en périphérie Est de la région de Dakar, comme une alternative pour répondre aux défis de l'urbanisation. Après avoir exposé les orientations structurantes de la ville nouvelle de Diamniadio, l'enjeu majeur de cette partie est de démontrer qu'en même temps que cette ville nouvelle, existe la production d'une ville organique, reflet de la réalité et des pratiques habitantes sur temps court dans différents lieux de l'espace urbain.

Chapitre 7 : les orientations structurantes de la ville nouvelle de Diamniadio à l'échelle métropolitaine de Dakar

L'État du Sénégal a lancé des projets d'envergure sur la partie Est de la région de Dakar afin de répondre aux défis de la forte urbanisation. Il s'agit entre autres de la construction de l'autoroute Dakar-Diamniadio et pour désengorger la partie Ouest de la région, la création d'une ville nouvelle au Nord de la commune de Diamniadio avec des orientations structurantes : l'accès au foncier et la politique du logement, les transports et les mobilités, l'orientation stratégique vers la ville intelligente et durable. Ces grandes orientations urbaines entreprises par l'État du Sénégal reconfigurent l'espace métropolitain et prolongent la capitale sénégalaise vers l'Est de la région avec la déconcentration de nombreux services de l'administration.

1- Le logement, une motivation majeure de la ville nouvelle de Diamniadio

L'un des principaux objectifs évoqués par les autorités sénégalaises pour justifier le projet de la nouvelle ville de Diamniadio c'est la résolution définitive de la crise du logement que connaît la région de Dakar déficitaire de 150 000 unités de logement. En effet, la région métropolitaine de Dakar connaît une crise de logement à cause de sa forte démographie sans développement économique, cristallisant des spéculations foncières entre une population relativement aisée disposant des ressources nécessaires pour accumuler des biens immobiliers et une autre catégorie de population pauvre sans logement, donc locataire. En effet, sur les 250 000 foyers qui existent à Dakar, 135 000 sont des locataires, soit 54 %¹³⁴. L'accès au logement — même dit social — coûte très cher pour la majorité des ménages sénégalais : 95 % des ménages sénégalais évoluent directement ou indirectement dans le secteur informel¹³⁵, une configuration qui ne donne pas la possibilité de faire un prêt bancaire pour accéder facilement au logement.

¹³⁴ Babacar Souleymane Faye, l'Observateur n° 4128 du 29 juin 2017

¹³⁵ <https://www.lequotidien.sn/poids-du-secteur-informel-dans-leconomie-lansd-affiche-ses-chiffres/>

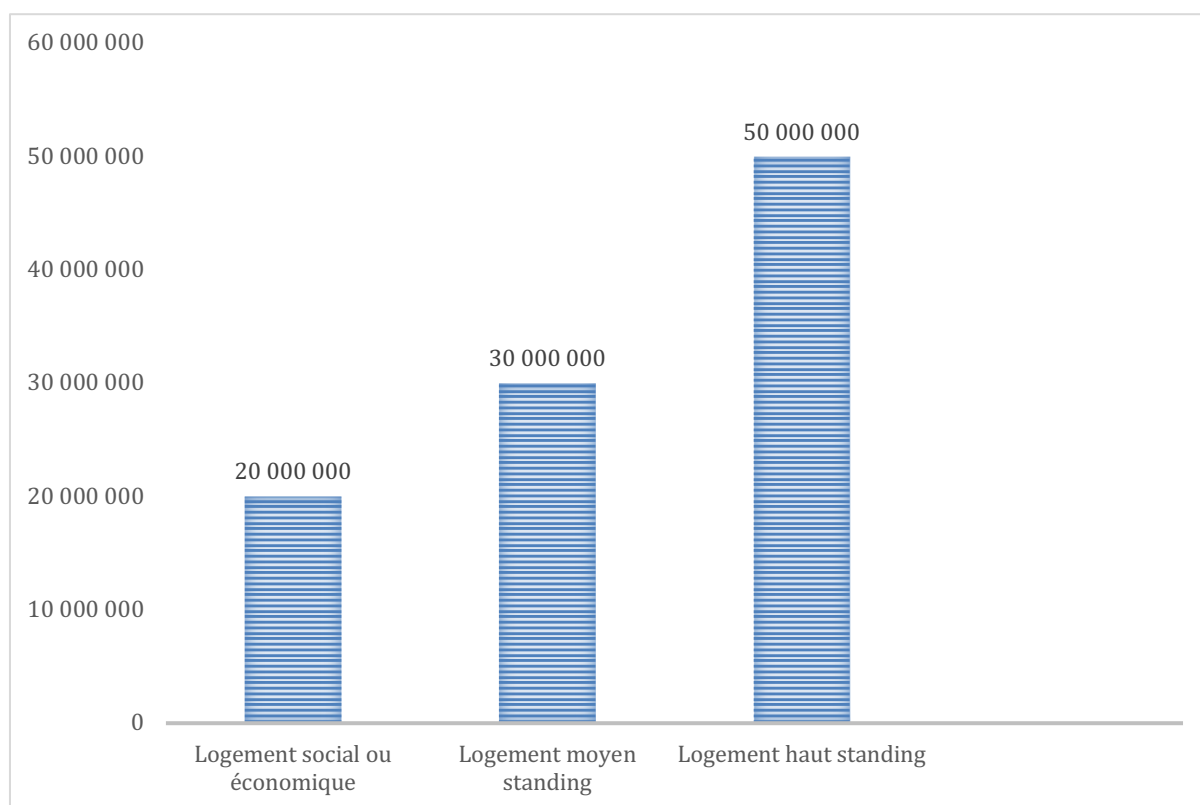


Figure 9 : prix moyen – en FCFA – du logement à la ville nouvelle de Diamniadio

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2019 – source : enquêtes et entretiens, août 2019, Cheikh CISSE

Cette réalité socio-économique nécessite une politique d’habitat social pour loger les plus pauvres. Pour l’État du Sénégal, « *il s’agit de réaliser pas moins de 40 000 logements, dont un programme prioritaire portant sur 15 000 logements, avec en moyenne 4000 à 5000 logements par an. Un important volet logement social sera dans ce programme dont les prix de cession ne dépasseront pas 20 millions de FCFA. Tandis que le logement le moins cher coûtera pas moins de 12 millions de FCFA et comportera deux chambres et un salon sur une surface habitable de 65 à 70 m²* »¹³⁶, disait Seydou Sy Sall¹³⁷, lors de la présentation du programme. Donc, 40 000 logements de diverses formes (logements haut-standing, logements moyens standing et logements sociaux) sont prévus dont 15 000 logements sociaux en urgence dans la ville nouvelle de Diamniadio. Pour subventionner la production des logements, l’État du Sénégal a attiré des promoteurs et des investisseurs privés – nationaux et étrangers – en leur

¹³⁶ APA-MAG N°2 – février 2015 – *Pôles urbains entre confort et social* : <http://apanews.net/storage/app/media/magazine/APAmag2.pdf>

¹³⁷ Ancien directeur de la Délégation Générale des Pôles Urbains du Sénégal (DGPU), l’organe aménageur de la ville nouvelle de Diamniadio.

offrant du foncier à un prix symbolique avec quelques restrictions urbanistiques¹³⁸. Cette technique est présentée comme un moyen qui permettra, à terme, de rendre les logements accessibles aux couches de populations visées (ménages à revenus faibles).

Pour accompagner la construction de 30 % de logements sociaux sur les 40 000 logements prévus dans la ville nouvelle, la Banque de l'Habitat du Sénégal (BHS) a le monopole du programme de prêt immobilier, alors que les besoins de financement, estimés à hauteur de 700 milliards de FCFA, sont élevés. Les taux fixés par la BHS, détaillés sur son site internet¹³⁹, sont prohibitifs (environ 6 %), à l'exception des détenteurs d'un compte d'épargne logement (3,5 %) et les prêts à long terme, basés sur l'hypothèque, sont rares. Les logements prévus dans ces différents programmes sont principalement destinés en accession à la propriété, exigeant une activité salariée et l'obtention d'un crédit bancaire. De plus, l'accès au logement social ou économique dépend de trois éléments : le prix du logement, les conditions de financement et le revenu du ménage. Cette configuration écarte, de fait, le plus grand nombre de citoyens non solvables, ou vivant de revenus non réguliers, en provenance d'activités informelles exclues du circuit de prêts bancaires. Cela se conjugue avec un faible taux de bancarisation de la population sénégalaise (6 % environ).


¹³⁸ Entre autres, la participation dans les frais de voiries et réseaux divers

¹³⁹ <https://www.bhs.sn/promoteurs/projets-immobiliers?page=2>

Plaquette de presse 4 : communication sur les prêts immobiliers dans la ville nouvelle de Diamniadio

pack 35 BHS

Le prêt immobilier à taux réduit




Offre soumise à conditions

MCCANN

L'essentiel pour bien préparer votre projet immobilier :

- Un crédit immobilier jusqu'à 35 000 000 FCFA sur 25 ans
- Un taux record de 6%
- Une assurance "Compte Protégé"
- 35% de réduction sur votre carte Visa
- Un abonnement gratuit à BHSNet, votre compte en ligne

www.bhs.sn



BHS
Banque de l'habitat du Sénégal

Source : Magazine *Nouvelle Horizon*, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017

Par ailleurs, « *le projet de la ville nouvelle de Diamniadio a une vocation nationale* », selon Dieynaba Diop (2019)¹⁴⁰. Cependant, dans un pays où le SMIC est estimé à moins de 52 500 FCFA (80 euros)¹⁴¹, il est presque impossible de se payer un logement fixé à 20 millions comme prix de base standard, si l'on est obligé de verser la moitié de son salaire à la banque tous les mois, sans que les frais de subsistance soient encore assurés. De plus, une réalité socio-économique importante est à souligner : « *le modèle d'habitat individuel sous forme d'appartements, proposé par les promoteurs, ne convient pas au style de vie des Sénégalais qui vivent culturellement en famille dans de grandes maisons* » (Marius Diagne, 2019)¹⁴².

La cherté du logement dit « social » à Diamniadio est également expliquée par les coûts de production très élevés du fait du relief particulièrement accidenté du site situé sur le horst de Diass, caractérisé par un relief formé de matériaux instables sur des altitudes qui peuvent aller de 0 à plus de 80 m. C'est une zone qui comporte également des sols argileux, du calcaire et de l'argile gonflante. Cette dernière gonfle en période de pluie et dégonfle en période sèche. Les variations (gonflement et dégonflement) créent des fissures sur tous les ouvrages et rendent les constructions difficiles.

En plus des difficultés du financement du logement par les ménages à revenus faibles et les difficultés géomorphologiques du site, la lenteur des démarches administratives est un frein pour accéder à un logement à Diamniadio et au-delà. Pour la ville nouvelle, il faut soumettre son dossier au gestionnaire et aménageur, la DGPU, et suivre une procédure relativement longue.

Ainsi, on peut se demander à qui profite la ville nouvelle. En effet, si au départ de sa programmation c'est la production massive de logements sociaux qui était pressentie et privilégiée ; toutefois, avec la réalité du terrain, notamment la cherté des coûts de construction à cause des conditions géomorphologiques du site, l'exigence de retour sur investissement imposée par les promoteurs immobiliers, les prix de base prévus pour les appartements sociaux sont revus à la hausse. Désormais, on passe du « logement social » au « logement économique ». Les logements supposés être sociaux au départ du projet deviennent l'affaire des classes

¹⁴⁰ Cheffe du bureau projet urbain et smart-city de la ville nouvelle de Diamniadio.

¹⁴¹ <https://www.jeuneafrique.com/556925/economie/senegal-le-salaire-minimum-revalorise-pour-la-premiere-fois-depuis-1996/>

¹⁴² Président de l'Association des Urbanistes du Sénégal.

moyennes et aisées. En effet, d'après les deux principaux promoteurs interrogés¹⁴³ lors de nos enquêtes de terrain en 2019, la plupart des réservataires sont de riches hommes d'affaires, des Sénégalais de la diaspora et des hauts fonctionnaires. De plus, tous les programmes de logements sociaux réalisés sont déjà vendus au moment de nos enquêtes. Selon les mots recueillis de notre entretien avec le directeur du pôle immobilier de la ville nouvelle de Diamniadio du promoteur sénégalais Teyliom (2019), Bassirou Bâ, « *faire du social à travers le logement à Diamniadio est difficile, car les réalités géomorphologiques ne facilitent pas la construction. Il faut une technologie particulière qui coûte cher (la construction sur pied)* ». L'État du Sénégal est rattrapé par la réalité du site qui est moins propice que prévu pour la réalisation de logements sociaux.

Si les promoteurs immobiliers sont obligés de respecter le prix maximal de 20 millions de FCFA imposé par l'État pour les logements économiques, en revanche, ils sont libres de réaliser des logements standings. Ainsi, pour amortir et rentabiliser leur investissement, ils construisent en hauteur et en appartement – sur la base de modèles importés de pays différents, selon l'origine du promoteur – en misant sur des logements moyens et haut standings plus onéreux en terme de prix. Par conséquent, sur le moyen et le long terme, cette configuration conduit à une forme de spéculation et la production d'une ville gentrifiée réservée aux plus riches. Or, la ville nouvelle de Diamniadio, d'après sa programmation officielle, est conçue pour tous les profils de population avec la volonté d'une mixité sociale. Les profils de personnes réservataires des logements sont une donnée importante pour confirmer la mise en place progressive d'une ville pour les riches. Les plus pauvres sont exclus de ce système, entraînant ainsi des frustrations. C'est une perception des populations que nous avons eue lors de nos enquêtes.

En revanche, pour pallier ses insuffisances économiques, sociales et financières, à travers le Fonds de Garantie Logement (FOGALOG), l'État du Sénégal apporte une contribution en facilitant les prêts bancaires d'accès au logement aux Sénégalais de la diaspora et les classes moyennes et pauvres, malgré les coûts élevés de construction sur le site. De plus, les pôles urbains de Lac Rose, de Daga Kholpa, ainsi que de nouveaux programmes de logements, comme celui de Bambilor¹⁴⁴, sont présentés comme des alternatives par l'État pour corriger les manquements de Diamniadio.

¹⁴³ Teyliom et Senegindia

¹⁴⁴ Conscient des limites l'offre de logements proposée, le ministère de l'Urbanisme, du Logement et de l'Hygiène Publique (MULHP) a mis en place en 2019 un nouveau programme de construction de 100 000 logements pour une réelle politique d'habitat social, avec des parcelles vendus à des prix abordables et destinées aux ménages les plus pauvres.

En somme, il est difficile de cumuler le confort, la modernité et le social dans la production de logements. En effet, cela pourrait se traduire par une gentrification, une ségrégation avec des quartiers réservés pour les riches et des quartiers réservés pour les plus pauvres. Ne faudrait-il donc pas assumer une seule orientation dans la fabrique de la ville nouvelle ? – Surtout si l'on sait que les logements dits sociaux sont hors de portée des plus pauvres.

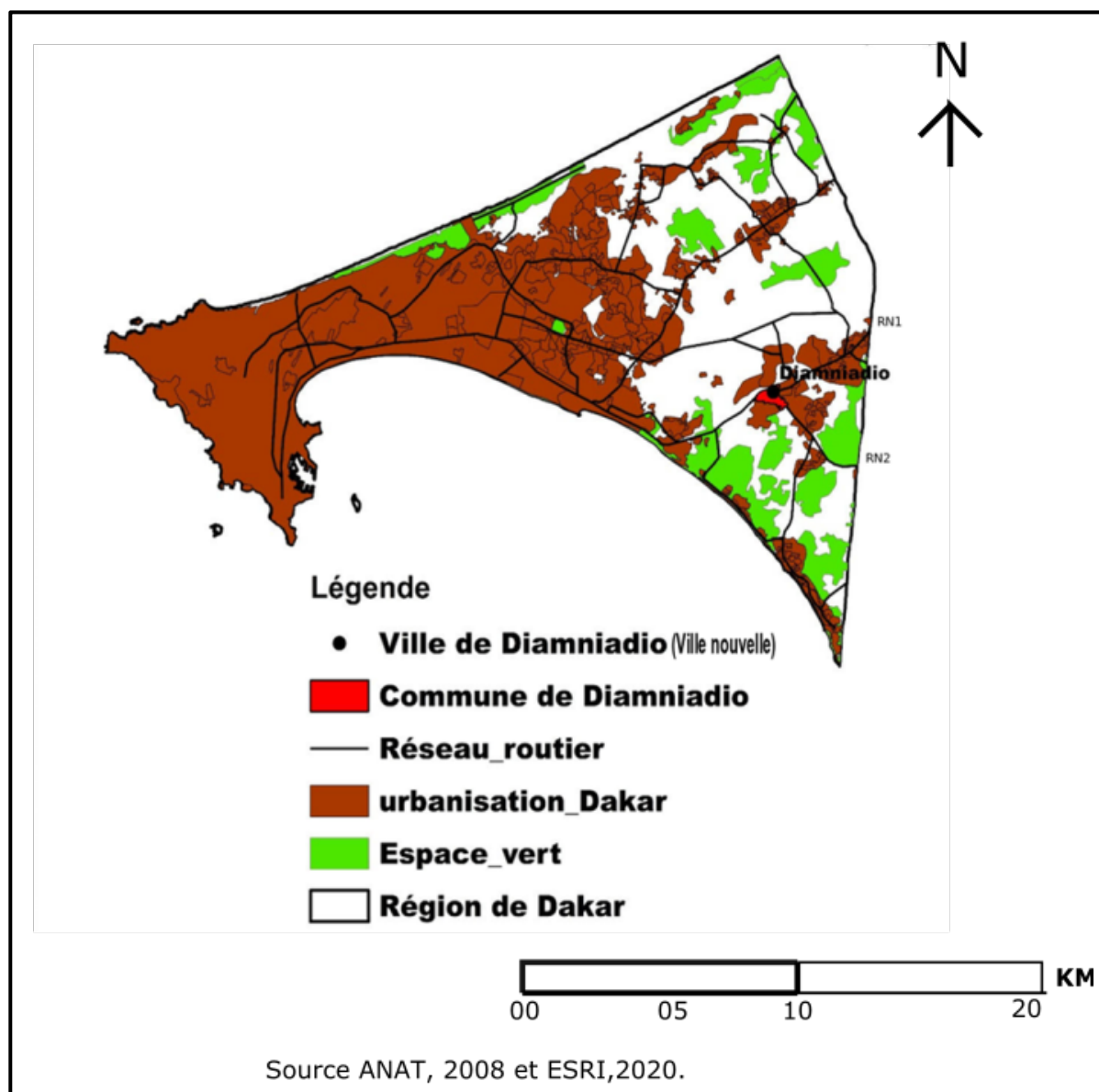
Photo 3 : des logements en chantier



Crédit photo : Cheikh CISSE, août 2019

2- La gouvernance foncière

Le foncier est une pierre angulaire du projet de la ville nouvelle de Diamniadio. L'échelle métropolitaine est la plus importante pour déterminer ses enjeux.



Carte 9 : Urbanisation métropolitaine de Dakar

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

La perception des Sénégalais sur le foncier est une première donnée importante pour déterminer ces enjeux. En effet, le foncier a historiquement fait l'objet d'une spéculation au Sénégal. Dans son ouvrage intitulé *Le monde des affaires sénégalais*, Amin (1969) explique que les hommes d'affaires sénégalais ont commencé la spéculation foncière et la construction

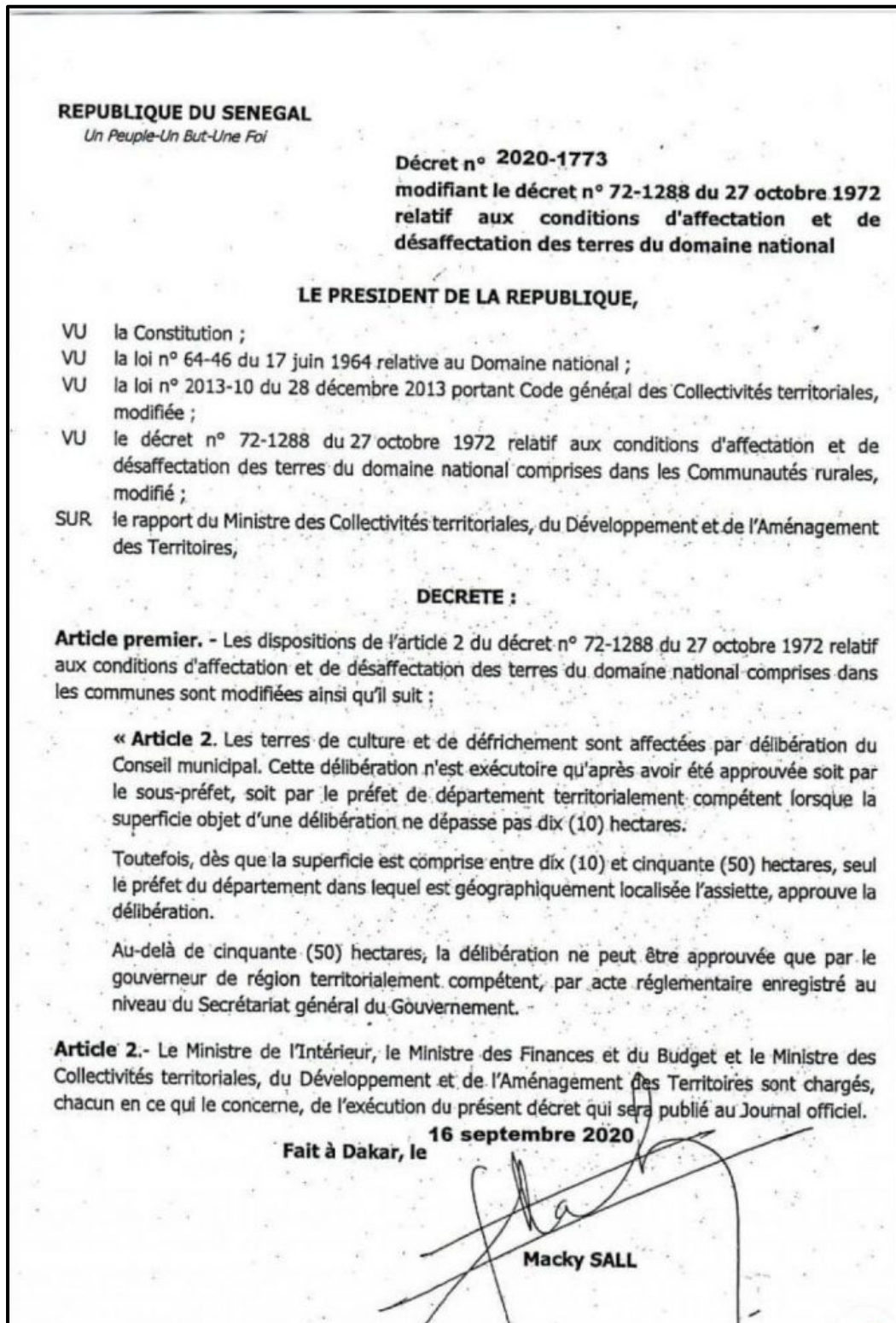
immobilière à la suite d'une crise dans l'industrie et le commerce qui étaient leurs domaines de prédilection. La croissance démographique d'alors dans la région de Dakar et l'augmentation de la demande ont fait flamber les prix du foncier : « environ 10 millions de mètres carrés de terrains, localisés en dehors des quartiers anciens du Plateau (centre historique) et de la Médina (quartier populaire indigène), bâtis avant 1920, qui avaient, en 1920, une valeur marchande de 20 millions francs français (soit deux milliards de FCFA en 1969) valent 10 milliards en 1969 ». Soit une augmentation de la valeur foncière estimée à 8 milliards en seulement quarante-neuf ans (49 ans). Les revenus du commerce vont être massivement orientés vers les placements fonciers pour faire de la spéculation et de la plus-value. Ce placement foncier, selon Amin, n'est rentable que lorsqu'il est suivi par deux logiques : *la spéculation foncière* et *la construction immobilière exploitée*.

- La spéculation foncière, selon Amin (1969), consiste à acheter un terrain bien ciblé en fonction de perspectives intéressantes (développement futur de la zone, grâce aux aménagements prévus) pour le revendre sur un temps moyen ou long à un prix largement supérieur. Cette stratégie permet de faire une plus-value foncière. C'est une méthode pratiquée par les hommes d'affaires (grands commerçants et hauts fonctionnaires). La couche de population à revenus faibles est exclue de ce système et est condamnée à être locataire à n'importe quel prix. Nous rajoutons que le foncier, appelé autrement *le nouvel or noir* (Sow, 2014 ; Sall, 2018 ; Gomis, 2021), est devenu une véritable source d'enrichissement à côté des convoitises et des conflits qu'il engendre. En effet, en raison des ventes destinées principalement aux grands investisseurs dans l'agro-business et de l'immobilier de masse, le foncier devient le nerf de la guerre. Ces investisseurs passent par l'autorité étatique ou municipale pour obtenir un titre, puis un permis de construire dans des endroits qui ne sont pas toujours propices à la construction, car étant exposés à des risques naturels.
- Les promoteurs pratiquent également la construction immobilière destinée à la location. C'est une stratégie qui permet de garder le foncier acquis pour une exploitation. Il s'agit de construire des maisons et immeubles destinés aux logements pour les différentes catégories de population (en fonction du lieu où ils se trouvent dans la ville) et aux activités de service (bureaux, commerces, etc.). Les rentes des loyers permettent de rentabiliser les coûts de construction sur un délai raisonnable.

Ces phénomènes existent déjà dans le cadre de la mise en place de la ville nouvelle de Diamniadio. Il est intéressant de comprendre d'abord la gestion et la distribution du foncier avant d'interroger les spéculations et les pratiques souterraines dans le pôle urbain (la commune de Diamniadio et la ville nouvelle).

D'une part, à l'instar de toutes les autres collectivités du pays, la commune historique de Diamniadio gère le foncier sur la base de deux textes majeurs : la loi n° 64-46 du 1er juin 1964 portant sur le Domaine National et la loi 76-66 de 1976. Ces lois stipulent que les terres qui n'ont pu être immatriculées au profit des privés et celles n'ayant pas été classées dans le domaine de l'État sont, de fait, intégrées au Domaine National (DN). Ces terrains ne sont pas une propriété de l'État, mais font partie de son patrimoine. La gestion domaniale est soumise au contrôle de légalité. La mairie a un pouvoir discrétionnaire par rapport à la gestion du foncier. Tous les actes sont pris à l'approbation des textes de l'État pour qu'ils soient exécutoires. S'il s'agit du terrain du DN au niveau local c'est la municipalité qui délibère le terrain sur demande de l'habitant. Le maire demande à la commission domaniale d'instruire le dossier, de faire une enquête, puis prend une décision. Le terrain doit situer sur un lotissement sous la supervision du service de la direction départementale de l'urbanisme. Une fois le dossier instruit au niveau local, il est adressé au ministère (représentant de l'État) qui donne une autorisation finale.

Photo 4 : décret relatif aux conditions d'affectation et de désaffectation des terres du domaine national



Source : https://www.pressafrik.com/Macky-signe-la-modification-du-decret-portant-affectation-et-desaffectation-des-terres-du-Domaine-national-Document_a221699.html

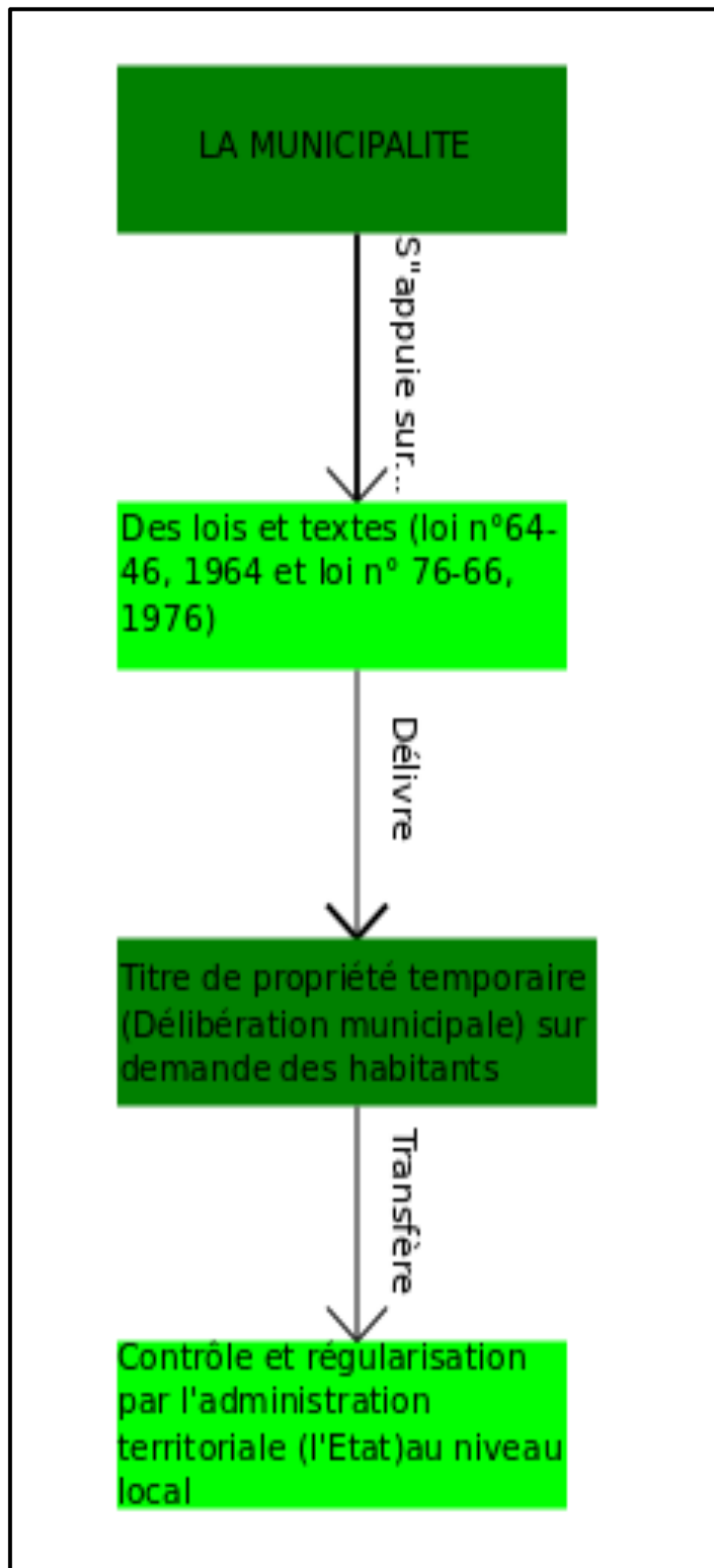


Figure 10 : procédure légale d'accèsion au foncier

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

D'autre part, s'il s'agit d'un terrain situé dans le périmètre de la ville nouvelle, c'est la Délégation Générale des Pôles Urbains du Sénégal (DGPU) qui se charge de l'attribution suivant des demandes évaluées sur la base de programmes. Cette demande doit être faite avec des motivations du projet souhaité en suivant les recommandations prescrites dans ses documents officiels. Si les critères définis sont respectés, le terrain est attribué au demandeur sous réserve. Il existe une programmation architecturale qui suit la logique du plan d'aménagement global de la ville nouvelle, structurée en arrondissements spécialisés. Les développeurs en fonction de leur projet sont affectés à l'arrondissement dédié à leurs types d'activités. Pour chaque zone, il y a une quotité. Si la quotité totale est atteinte, la DGPU n'accepte plus de recevoir des projets dans la zone. On peut donc imaginer que la structure anticipe le problème de saturation que peut rencontrer l'espace de la ville nouvelle.

Également, un guide vert accompagne le bail emphytéotique qui est délivré au promoteur pour le respect des matériaux utilisés dans la construction, les normes liées à la ventilation et le respect de la Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (QHSE) dans une optique d'adaptation face au changement climatique¹⁴⁵. « *Il n'y a pas de morphologie architecturale spécifique à Diamniadio* » (Oualette Thiam, 2019) les bâtiments sont conçus par des privés qui proviennent d'écoles variées. On imagine une future ville multiforme avec une présence architecturale et culturelle de plusieurs pays (Turquie, France, Chine, etc.). La typologie architecturale est du ressort du promoteur, mais la technique, la fonctionnalité et la conformité avec la trame globale du plan directeur de Diamniadio sont gérées par la DGPU. Cependant, les développeurs privés reçoivent des assiettes foncières pour une légère participation financière ou en format « leasing ». Ils reçoivent avec des baux emphytéotiques qui leur laissent d'importantes marges de manœuvre. Les hectares de terres récupérés dans la ville nouvelle deviennent ce que Roy (2011) désigne par « *des territoires de l'exception* ». Une fois que le terrain est attribué, le développeur a un délai de trois à six mois pour commencer son projet. S'il n'est pas réalisé sur le délai imparti, la DGPU est censée récupérer le terrain. Pour les petites assiettes foncières (moins de 2500 m²), la demande est évaluée et acceptée en interne sous réserve de l'avis du directeur général. Si l'assiette foncière demandée dépasse 2500 m², c'est un comité consultatif qui siège. « *La DGPU a déjà octroyé une très bonne*

¹⁴⁵ Selon Oualette Thiam (webinaire été 2020, cf. annexes), « *le conception de « Diamniadio ville verte » ne se limite pas seulement à l'espace vert, ce sont aussi les matériaux de construction, les technologies pour répondre aux normes et l'exigence des 30 % d'espaces verts. Et aux respects des normes relatives à la durabilité. Toutes ces préconisations sont intégrées dans le guide vert, mais elles ne sont toujours pas validées à cause de problèmes institutionnels* ».

partie des terres aux promoteurs privés nationaux et internationaux qui ont des capacités techniques et financières pour valoriser le site », d'après Dieynaba Diop (2019), responsable du bureau projets urbains et smart-city de Diamniadio. Elle poursuit que « l'objectif principal du cadrage de la distribution foncière est d'éviter les spéculations foncières qui existaient avant dans tous les projets de l'État ». Pour la sécurisation foncière, en plus de la sélection des attributaires par programme, le projet prévoit l'aménagement de bandes vertes (paysager) sur les espaces périphériques.

Tableau 4 : accès au foncier et titres de propriété des habitants

	Pôle urbain de Diamniadio	Commune historique de Diamniadio
Accès au foncier	Sur une sélection rigoureuse à partir de critères définis.	Formelle et informelle (délibération versus occupation illégale)
Titres de propriété	Baux ordinaires, baux emphytéotiques, concessions de droit de superficie, cessions définitives, autorisation d'occuper.	Acte de vente, délibération, absence de titre officiel
Structures	DGPU	Municipalité, courtiers officiels et officieux

Tableau réalisé par Cheikh CISSE à partir des données de terrain.

Ensuite, à l'heure où les premiers aménagements structurants sortent de terre sur les espaces périphériques et une métropolisation progressive marquée par la naissance d'une nouvelle centralité urbaine, une classe moyenne et aisée dispose du foncier de façon formelle et parfois informelle dans la périphérie Est, entre Dakar et Diamniadio. Si certaines habitations de ces sites sont marquées par des occupations précaires, sans titre de propriété, encore moins de permis d'occuper, d'autres terres légales sont achetées, puis spéculées par une frange de population riche pour anticiper l'urbanisation future de la région qui se fera essentiellement, dans les prochaines décennies, sur les espaces périphériques de la région de Dakar. Par exemple, à Diamniadio, « *malgré les contraintes géomorphologiques du terrain qui influent sur les coûts de construction, entre 2015 et 2016, le prix des terrains a connu montée vertigineuse (...)* : la parcelle de 180 m² passe de 1 million à 3 millions en un temps très

court » (Diop et Timéra, 2018). De même, aux alentours de Diamniadio, le foncier des localités comme Sébikotane, Sébiponty devient très convoité et fait l'objet d'une spéculation ardue. L'acquisition du foncier pour les « spéculateurs » est semi-informelle. En effet, nous avons compris avec nos enquêtes que les municipalités lancent des appels à terrassement pour faire des lotissements supplémentaires destinés à la vente à des opérateurs privés — souvent informels —. Ne disposant pas suffisamment de fonds pour payer en liquide, les collectivités concernées font du troc avec un système de paiement en nature : l'octroi de parcelles sur les lotissements produits. Les terrains font ensuite l'objet de spéculation entre acquéreurs et investisseurs provenant de localités différentes. Les populations autochtones majoritairement pauvres sont exclues de ce système de la gestion du foncier.

Encadré 2 : le terrassement, un marché fructueux

Le marché des terrassements est généralisé partout au Sénégal. En effet, la demande croissante de logements et les enjeux pécuniaires autour du foncier font que les quelques rares forêts existantes qui restent deviennent des trésors, des opportunités pour plusieurs acteurs publics pour s'enrichir. En décembre 2021, lors de notre entretien avec le fondateur et président du groupe *Sope Nabi* – une entreprise immobilière qui propose aussi des services de terrassement – nous avons compris ces différents procédés. Selon lui, avec ses bulldozers, il gagne périodiquement des marchés de terrassement avec des collectivités (municipalités et services des impôts et domaines). Son travail consiste à terrasser, puis viabiliser les nombreux hectares de terrain qu'on lui confie, le tout à ses frais avec une légère participation et une autorisation des autorités administratives. Par exemple, juste à proximité de la ville nouvelle de Diamniadio, précisément à Sébiponty, le groupe *Sope Nabi* a assuré, à ses frais, le terrassement et la viabilisation d'une partie du terrain – lot n° 1677, titre foncier n° TF 355/R et 380/R d'une superficie de 2 hectares ; en contrepartie d'une rémunération de 98 parcelles subdivisées par le propriétaire en 150 m² la parcelle destinée à la revente (entre 2.500.000 et 4 millions de FCFA, selon le directeur). Les 98 parcelles sont régularisées par le service départemental des impôts et domaines en un titre foncier global, reconvertible en titre foncier individuel de 150 m² pour l'acheteur/se à ses frais.

Pourtant, d'après le responsable du service technique de la commune de Diamniadio, Arona Ngom, « *plus de 4000 parcelles sont distribuées à la population de Diamniadio en 2009 et 2019 et aucune commune du département de Rufisque n'a fait mieux. L'accès un foncier, d'après lui, n'est pas un problème* ». Toutefois, la programmation de la ville nouvelle de Diamniadio entraîne une recrudescence de litiges fonciers. En effet, ce site jadis occupé par des paysans, les déguerpissements, les expropriations et les menaces y vont bon train entre des occupants historiques, de nouveaux acquéreurs particuliers et ceux liés directement aux programmes de la ville nouvelle. À peu près « *331 familles propriétaires de parcelles à*

Diamniadio extension (A) crient leur désarroi. Elles sont en contentieux avec un promoteur immobilier et risquent de perdre leurs terres qui s'étendent sur une superficie de 6 hectares »¹⁴⁶. En quelque sorte, l'attribution du foncier urbain de Diamniadio n'est pas bien appréciée par les populations ; celles qui sont enquêtées continuent de scandaliser l'accaparement de leurs terres. À titre illustratif, nous citons plusieurs litiges dans la gestion et la distribution du foncier, signalés par les populations locales dans les encadrés suivants

Encadré 3 : une distribution clientéliste du foncier de Diamniadio

La gestion du foncier à Diamniadio par la commune est jugée mauvaise par Moussa Sow, le représentant enquêté du *collectif des jeunes pour la défense du foncier à Diamniadio*. En effet, parlant au nom de son collectif, il signale plusieurs litiges fonciers dans la ville et du clientélisme politique dans la distribution des parcelles. Il cite l'exemple d'un lotissement qui date de 2017, réalisé par la mairie avec un comité pour la distribution. En 2020, la municipalité décide de refaire un terrassement sur le même lotissement pour le redistribuer à d'autres, alors qu'il y avait déjà des attributaires. Cela a fait naître un mouvement pour la défense de l'intérêt des populations à Diamniadio pour dénoncer cet acte de la municipalité. Cette dernière, à travers cette action, vise à répondre à la demande croissante du foncier par des investisseurs privés étrangers à la commune. Les habitants de Diamniadio, notamment les plus jeunes, sont exclus de la redistribution des parcelles. Cette superposition de lotissement et cette double attribution des parcelles avec la mairie d'une part et les services du domaine de Rufisque d'autre part, démontrent que les pratiques informelles sur le foncier ne sont pas l'apanage des habitants, elles proviennent également des acteurs institutionnels.

Par ailleurs, le collectif dénonce le manque d'équipements publics à Diamniadio (stade municipal, manque d'espaces verts dans les lotissements existants) à cause de la parcellisation à outrance, alors que des hectares de terres sont distribués régulièrement à des personnes étrangères.

Propos retranscrits et interprétés suite à nos enquêtes réalisées le 16 août 2020

Il existe également des dénonciations liées à l'accaparement du foncier dans le cadre de la mise en place de la ville nouvelle.

Encadré 4 : Déné Malick Gueye, un village très impacté par la ville nouvelle de Diamniadio

¹⁴⁶ <https://www.enqueteplus.com/content/litiges-fonciers-dans-la-region-de-dakar-le-département-de-rufisque-comme-épicentre>

Notre interview avec Gora SYLLA, habitant et membre du collectif pour la défense du foncier du village de Déni Malick Gueye, nous a permis de comprendre que ce village est impacté par les travaux de la ville nouvelle de Diamniadio à cause de l'utilisation du foncier jadis agricole par l'État du Sénégal. En effet, l'activité principale du village a toujours été l'agriculture du gombo qui était à la fois vivrière et commerciale, constituant depuis très longtemps la principale source de revenus des habitants. Ces derniers continuent de pratiquer la même activité qui devient aujourd'hui très perturbée par les travaux de la ville nouvelle.

Photo 5 : des paysannes au milieu des champs du village de Déni Malick Gueye



Crédit photo : Cheikh CISSE, Déni Malick Gueye, le 16 août 2020

L'accaparement des terres agricoles par l'État pour la mise en place de la ville nouvelle de Diamniadio a appauvri plusieurs familles, car les quelques dédommagements financiers donnés par l'État aux anciens paysans de ce site n'atteignent même pas leurs revenus annuels antérieurs. C'est une indemnisation précaire et approximative qui ne correspond pas forcément aux ressources préalables, selon quelques impactés interviewés. L'État du Sénégal ne procède pas par le paiement des terres, mais plutôt des plantations.

Ensuite, d'un point de vue spatial, l'extension du pôle urbain, dépassant les 1664 hectares prévus au début, impacte aussi le village qu'est à proximité directe. Les habitants de Déni n'ont pas de baux sur le périmètre du pôle urbain ni de lotissements officiels octroyés par l'État en guise de dédommagement des champs agricoles occupés dans le périmètre. Même s'il existe des promesses, des sites de recasement n'existent pas encore au moment de nos enquêtes.

En 2008, des paysans se sont regroupés pour morceler une partie de leurs champs en parcelle en collaboration avec la municipalité. Cette dernière n'a pas trouvé d'espace pour la population. Aujourd'hui, il existe tout de même des lotissements d'habitat au milieu de quelques champs qui restent du village.

Propos retranscrits et interprétés suite à nos enquêtes réalisées le 16 août 2020

Photo 6 : lotissement au milieu des champs, à proximité de la ville nouvelle



Crédit photo : Cheikh CISSE, Déni Malick Gueye, le 16 août 2020

Enfin, les habitants du village signalent le problème de la limite entre le village et la ville nouvelle. En effet, les aménageurs ne sont pas clairs sur la limite de la ville nouvelle. Il existe un conflit terminologique entre limite physique et limite juridique : le pôle urbain n'aurait pas une limite physique, mais plutôt une limite juridique, d'après Seydou Sy Sall, l'ancien directeur général de la DGPU, rapporté par Gora SYLLA. Par ailleurs, d'autres mouvements de revendication sont organisés pour défendre le foncier à travers des guerres médiatiques, des points de presse. La DGPU est souvent pointée du doigt par la population.

Propos retranscrits et interprétés, suite à nos enquêtes réalisées, le 16 août 2020

À Dougar, dans la commune de Diamniadio, l'État du Sénégal, sous le régime de l'ancien président de la République Abdoulaye Wade, avait octroyé soixante-douze (72) hectares de terre à la société marocaine *Peacock Investissement* pour un projet de construction d'habitations sociales en 2010. Cependant, le premier promoteur choisi (Diop Peacock) a cédé ses droits à un deuxième promoteur (marocain) qui a doublé le prix de vente des logements. Les populations, avec l'appui du mouvement citoyen *FRAPP*¹⁴⁷, ont fortement protesté pour montrer leur désaccord ; cela a conduit à des négociations sans suite... L'Entreprise devait indemniser les propriétaires des champs et restituer dix (10) hectares à la population locale concernée. La somme proposée par la société marocaine (150 millions de FCFA – environ 229 000 euros) ne satisfait pas les populations et les dix (10) hectares promis aux habitants de

¹⁴⁷ Front pour une Révolution-Anti-impérialiste Populaire et Panafricaine

Dougar, pourtant déjà délimités par la DSCOS sont de nouveau exploités par la même entreprise.¹⁴⁸

Photo 7 : cri de détresse des populations autochtones de Dougar



Source : capture d'image-vidéo : <https://diamnews.com/diamniadio-agression-fonciere-deni-malick-gueye-crie-son-ras-le-bol/>

¹⁴⁸ <https://diamnews.com/dougar-hasta-la-victoria-siempre/>



Source : le quotidien *L'AS* du 17 août 2020

Enfin, à Bargny, commune faisant partie du pôle urbain de Diamniadio à travers un port minéralier qui y est prévu, le village de Minam, à l'Est de la commune, est menacé de disparition à cause de la construction de la centrale à charbon qui est prévue. La population continue de protester contre ce fait. Selon Bouna Bèye, le coordinateur du collectif des habitants pour la sauvegarde de Minam : « *le village est pris en étau par la centrale à charbon et le port minéralier. Notre environnement est menacé et la centrale a fini de nous dépouiller de nos terres cultivables. Nos parcelles à usage d'habitation sont confisquées. Nos conditions de vie sont exacerbées par la déflation de nombreuses familles qui gagnaient leur vie dans la zone*

touristique. *L'agression va jusqu'à nous priver de notre aire de débarquement sans aucune concertation ni proposition en contrepartie* ». Il demande un site de recasement qui fasse au moins 1 400 parcelles, comme promis par les autorités étatiques, puisqu'une cohabitation avec la centrale est impossible.

Dans la même zone, la construction du port minéralier et vraquier de Sendou – faisant aussi partie du pôle urbain de Diamniadio – a occasionné des démolitions. À ces problèmes, s'ajoute la disparition des petites exploitations familiales (principalement des champs de gombos) vastes de 600 hectares où travaillaient des femmes de la zone de Bargny¹⁴⁹. « *Nous nous sommes réveillées avant-hier et avons vu que les bulldozers sont entrés dans les champs. Et ils disent que le terrassement va commencer ce week-end, alors que les récoltes viennent à peine de démarrer (...) Il n'y a pas encore d'études d'impact environnemental et social (...) Nous n'avons jamais été conviés à une concertation* »¹⁵⁰, selon le responsable du collectif de défense des terres de Bargny.

Nous retenons à l'issue de nos enquêtes que les titres de propriété existants sont nombreux. Les titres les plus précaires¹⁵¹ se trouvent au niveau de la commune de Diamniadio. Cela s'explique par une réalité différente entre la ville nouvelle résultant d'une planification volontariste avec des règles strictes et la commune qu'est une articulation entre la planification et des pratiques informelles, reflétant la ville réelle. Pourtant, il existe un comité piloté par la présidence de la République du Sénégal où il y a les représentants de toutes les communes concernées par le pôle urbain pour la prise de décision dans l'affectation du foncier. En sus, le projet de la ville nouvelle est présenté comme une réponse à un besoin à l'échelle régionale et nationale et non strictement locale. Autrement dit, « *les futurs habitants de la ville nouvelle ne sont pas uniquement des locaux ; ils viendront de partout* » (Dieynaba Diop, 2019). Cependant, avec la gestion traditionnelle du foncier – exclue aux populations les plus pauvres –, le Président de la République du Sénégal a alerté les différents opérateurs contre les spéculateurs fonciers¹⁵². Le décret n° 2015-79 du 20 janvier 2015 portant sur les règles de gestion des terres des pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose stipule que *la contribution financière pour les*

¹⁴⁹ <https://www.enqueteplus.com/content/litiges-fonciers-dans-la-region-de-dakar-le-département-de-rufisque-comme-épice>

¹⁵⁰ <http://www.hubrural.org/Manifestation-des-producteurs-de-Bargny-contre-le-projet-de-construction-du.html>

¹⁵¹ Titres non définitifs.

¹⁵² <http://www.jo.gouv.sn/spip.php?article11338>

assiettes foncières est comprise entre 70 à 2500 m² et est arrêtée à 10 000 FCFA le mètre carré. Conçu principalement pour résoudre la crise du logement et le problème de la spéculation foncière subie par la population la plus pauvre de la capitale sénégalaise, le pôle urbain de Diamniadio est à son début, mais rencontre déjà les mêmes problèmes que la partie Ouest de Dakar : c'est la course pour l'accaparement des terres dans laquelle ne figurent pas les plus nécessiteux, la majorité (les pauvres). Les dénonciations du bradage mercantile ainsi que les accaparements montrent que la gestion du foncier et sa distribution sont des problèmes majeurs.

Enfin, avec une gouvernance émanant directement de la présidence à travers la DGPU, le pôle urbain de Diamniadio n'est pas concerné par les deux textes juridiques sur le foncier à savoir l'immatriculation et le domaine national. C'est un délégué général élu par le président à la DGPU qui gère les orientations foncières sur le site réservé au pôle urbain. Pourtant, la mission de veille à l'application des textes classiques sur le foncier relève de la compétence de ces mêmes autorités institutionnelles. Avec le caractère particulier de la gestion du foncier de la ville nouvelle de Diamniadio, nous sommes dans une situation, non seulement de hiérarchisation des territoires, mais aussi de superposition des textes. Ainsi, une gouvernance intégrée du foncier entre la ville nouvelle et les autres territoires devient un véritable enjeu.

3- *Diamniadio Smart-City*, une des orientations majeures de la ville nouvelle

Diamniadio « *smart-city* » fait partie des orientations d'aménagement de la ville nouvelle¹⁵³. Il est ainsi nécessaire d'analyser l'approche sénégalaise de la ville intelligente avec le cas de Diamniadio, en partant de l'hypothèse que selon laquelle chaque pays, chaque ville a des réalités socioculturelles spécifiques. Ainsi, il convient d'abord d'interroger l'expression « ville intelligente » dans la littérature en remontant ses origines et ses déclinaisons avant de montrer comment elle est modélisée dans la ville nouvelle de Diamniadio.

L'expression « *smart-city* » ou encore « *ville intelligente* » devient une marque de fabrique partout dans le monde, notamment sur le continent africain. La popularité du concept résulte d'une campagne de marketing d'une entreprise privée dans un contexte de recherche de profits pour l'entreprise américaine IBM. En Afrique, c'est une expression désormais souvent utilisée par les décideurs publics pour évoquer les qualités de villes prétendues être futuristes. Chaque pays, chaque ville veut développer son concept de ville intelligente pour attirer des touristes et des investisseurs internationaux.

¹⁵³ Magazine Nouvelle Horizon, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017.

3-1- Définition du concept « smart-city »

Il y a une difficulté à définir unanimement la ville intelligente. Elle dépend des contextes. Albino et al. (2015), ont recensé vingt et trois (23) définitions différentes. Cette variété s'explique notamment par le fait que la « ville intelligente », de par les nombreux domaines qu'elle touche, constitue un objet de recherches multidisciplinaires (Angelidou, 2015).

D'abord, la ville intelligente est définie comme une ville « connectée » - en faisant référence à l'accès au numérique, à la technologie et à l'internet. G. Dupuy (1992) parle « *d'informatisation de la ville* ». Ce lien établi par plusieurs chercheurs entre la ville intelligente et la technologie est clair, « *même si cela peut renvoyer à une grande diversité d'usages et de niveaux d'appropriation* » (Douay & Henriot, 2016). Ainsi, la ville intelligente porte sur un discours standardisé qui met en avant une pensée commune ou encore un « imaginaire sociotechnique » (Jansanoff et Kim, 2015) façonné et porté par des entreprises technologiques dans le but d'enrôler des acteurs de l'urbain et de gagner de nouveaux marchés (Hollands 2015 ; Sadowski et Bendor 2018 ; Wiig 2015). Face à ses nombreux défis démographiques, économiques, environnementaux, la ville est désormais à l'image d'un système qui doit être optimisé pour un meilleur fonctionnement. Pour relever ces différents défis urbains, les entreprises de technologie se placent désormais comme des « *points de passage obligé* » (Söderström et al., 2014) en proposant des solutions technologiques qui permettent de relier les systèmes urbains la collecte, l'usage, l'analyse des données. Si approche de la ville intelligente est appropriée pour certaines villes, mais elle ne l'est pas pour d'autres. En réalité, la ville intelligente s'inscrit désormais dans une dynamique plus globalisante et systémique qui met en interaction plusieurs éléments : le loisir, l'habitat et le logement, les transports et les mobilités, l'accès aux services de base (l'eau, l'électricité et plus récemment l'internet). Les composantes urbaines sont des éléments d'un ensemble de systèmes dont il faut considérer pour répondre aux principaux enjeux urbains. En effet, à l'origine, l'idée même de ville intelligente développée par IBM s'articule autour de deux grands postulats, dont trois points au cœur de la ville : d'abord, la planification et la gestion des services, ensuite, les services d'infrastructures et enfin les services humains. D'autre part, chacun de ses piliers constitue un système individuel, la ville étant un système de systèmes (Söderström et al., 2014). Cette idée, propulsé par IBM, sera ensuite érigée en modèle, diffusé et adopté par des villes du monde entier, servant d'argument politique, jusqu'à devenir une image de marque (« *urban labelling* » pour certains (Albino et al., 2015)). Selon l'entreprise TIC IBM, « *la ville doit être appréhendée comme le lieu de l'intégration, de*

la collaboration et de la gestion de systèmes multiples interdépendants »¹⁵⁴. Ces entreprises proposent des techniques de gestion des infrastructures urbaines grâce aux données collectées dans chaque système technique.

L'approche systémique de la ville intelligente remémore également une vieille pensée de *l'urbain « la cybernétique »* des années 1950-1970. En effet, se référant sur cette pensée, la ville peut être considérée comme un système d'information : tous les éléments composants la ville, tous les phénomènes urbains peuvent être traduits en données et être interconnectés les uns aux autres, dans une perspective systémique, par l'intermédiaire de boucles de rétroaction (Townsend, 2013). En outre, Giffinger, dans un article publié en 2011¹⁵⁵, a mis en évidence cette approche globalisante et systémique de la ville intelligente en identifiant six dimensions de définition : *une économie intelligente*(collaborative et adaptée), *une administration intelligente*(souple, intégrée et participative), *un environnement intelligent*(écologique, sobre, vertueuse), *une mobilité intelligente*(douce et efficiente), *des habitants intelligents*(acteurs dans fabrication de la ville). En d'autres termes, une ville intelligente est un système qui concilie de façon cohérente plusieurs sous-systèmes qui tournent autour de trois principales thématiques : l'économie, le social et l'environnement avec les usages numériques comme toile de fond. Toutefois, les usages numériques ne sont pas une fin. Ils ne sont pas les seuls éléments qui font une ville intelligente ; ils sont des outils qui interagissent avec d'autres éléments structurants.

¹⁵⁴ IBM, « Des villes plus intelligentes. Innover pour construire un futur durable », p.10, https://www.ibm.com/midmarket/fr/fr/att/pdf/Smarter_Cities_francais.pdf (consulté le 24 novembre 2021)

¹⁵⁵ <http://www.smartgrids-cre.fr/index.php?p=smartcities-caracteristiques>

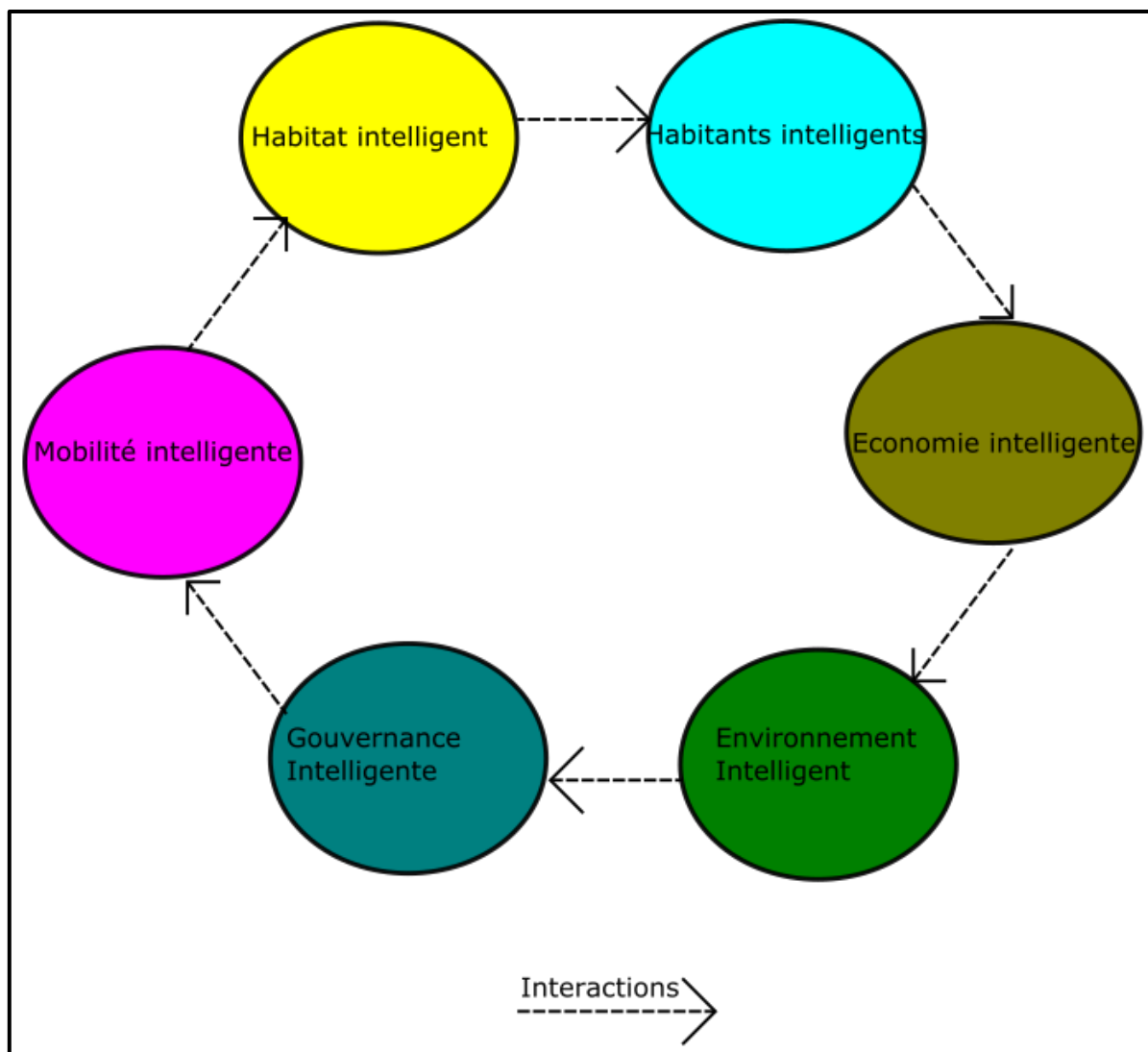


Figure 11 : fonctionnement globalisant de la ville smart-city

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022, inspirée de Giffinger, 2007

Ensuite, la ville intelligente est assimilée à la résilience et à l’inclusivité. D’une part, elle est conçue de sorte qu’elle soit capable de se remettre, de revenir à son état de départ, suite à une perturbation ou un choc majeur (catastrophes naturelles, etc.). D’autre part, elle implique toutes les catégories d’habitants dans son fonctionnement en répondant à leurs besoins de base dans leur diversité. Théoriquement, elle met l’humain au cœur des dispositifs des politiques de la ville. *In fine*, en plus de posséder une économie équilibrée, intégrée, de promouvoir une justice sociale et spatiale, les habitants y sont intégrés comme des acteurs.

En outre, la dimension « intelligente » dans la planification d’une ville ne traduit pas toujours une mise en place d’un modèle de ville connecté, importé des pays où les réalités

socioéconomiques et spatiales ne sont pas similaires aux siennes. Il s'agit plutôt d'adapter le modèle de ville aux réalités locales et de répondre efficacement aux besoins de la majorité. En d'autres termes, l'intelligence d'une ville ne se trouve pas dans une forme de modernité exposée, mais plutôt dans les choix de sa conception, son adaptation par rapport aux réalités socioculturelles du territoire concerné et sa capacité à être utile à ses habitants.

De nos jours, les nombreux défis urbains en Afrique entraînent la volonté de s'inscrire dans un dynamisme international tourné vers l'innovation, la technologie et la modernité. Ainsi, les pouvoirs publics africains se tournent vers un modèle stratégique pour concilier urbanisation, révolution numérique et durabilité. L'économie numérique est au cœur de leurs stratégies avec une mise en accent sur les villes intelligentes. Nous pouvons citer entre autres Konza Technology City en périphérie de Nairobi; Eco-Atlantic City, dans le Grand Lagos ou encore l'initiative de l'Alliance Smart Africa sous présidé par le Président rwandais Paul Kagamé en 2014. En effet, la progression de l'accès au numérique et à l'internet est considérée comme un atout, voire un argument par les politiques pour communiquer sur la ville intelligente. Cependant, la fracture numérique, la pauvreté, l'accès aux services urbains de base tels que l'eau potable, l'électricité (une condition de base pour une ville connectée) sont encore de réels problèmes dans plusieurs villes africaines. En réalité, l'Afrique est l'un des continents les moins raccordés à l'électricité au monde, avec un taux d'électrification de 43 % en 2016. Autrement dit, 57 % de la population n'a pas un accès suffisant et régulier à l'électricité. Or, on ne peut pas penser à une smart city telle que définie communément sans un accès suffisant à l'électricité. Selon Chenal (2020), « *l'électrification est le défi majeur d'une ville connectée. L'expérience des économies du Nord démontre que plus un pays dispose de réseaux rapides d'Internet, plus le PIB augmente. Il y a donc une relation entre la connexion au Web et l'économie en général. C'est cela le talon d'Achille des économies africaines. Dans plusieurs pays, la connexion Internet est encore très coûteuse et de mauvaise qualité. Il faut donc que les États fassent des efforts pour améliorer l'approvisionnement en électricité* »¹⁵⁶. De plus, globalement, les projets de smart-city à l'œuvre sur le continent africain n'intègrent pas en profondeur les pratiques et les réalités citadines, car les nouvelles technologies apportées ne sont pas profondément assimilées par les populations dans leur diversité, cela constitue un blocage par rapport aux besoins identifiés.

¹⁵⁶ Ristel Tchoumand (2020) : *l'Afrique à l'ère des « smart cities »* : <https://afrique.latribune.fr/afrika-tech/smart-cities/2020-02-12/la-necessaire-entree-de-l-afrique-dans-l-ere-des-smart-cities-839499.html>

En somme, une ville intelligente est une ville construite de manière systémique avec le fonctionnement en symbiose du développement urbain et du développement humain¹⁵⁷. Ainsi, l'intelligence de la planification d'une ville à l'africaine traduirait la capacité à adapter la programmation de la ville aux réalités socio-économiques et culturelles des habitants afin de répondre à leurs besoins les plus préoccupants, notamment des plus pauvres. Ces préoccupations sont des enjeux autour des besoins essentiels identifiés : améliorer l'accès aux soins, au logement, à l'électricité ; mettre en place des systèmes de déplacement doux, adaptés et peu coûteux ; créer une mixité fonctionnelle et sociale afin de donner les mêmes chances à toutes les catégories de population.

3-2- Modélisation de Diamniadio « smart-city »

À Diamniadio, le 1er des quatre arrondissements prévus est exclusivement destiné au pôle numérique pour une gestion « *intelligente* » de la ville. Dans le cadre d'un concours intitulé *I3E* pour l'accompagnement de la production de ville intelligente orientée vers les usages numériques, Diamniadio a été choisie comme « *ville affiliée* » devant Casablanca, Tunis, Buenos Aires.

Dès lors, un parc numérique de Diamniadio, conçu sous la forme d'une oasis de 25 hectares, a vu le jour en 2016. La course à la modernité et à l'innovation technologique conduit à la mise en place d'aménagements tournés vers les technologies de l'information et de la communication dans la ville nouvelle. En ayant l'ambition de faire de Diamniadio la première technopole du Sénégal, voire de l'Afrique de l'Ouest, à l'instar des autres pays qui ont pris une avance considérable dans ce domaine (Nigéria, Afrique du Sud, Maroc, etc.), l'État du Sénégal y programme des infrastructures numériques de pointe tournées vers le *haut débit* et le *très haut débit* de connexion internet, « *data centers* » pour stocker des données numériques, l'optimisation des flux au niveau des bâtiments pour réduire la consommation énergétique et répondre aux besoins contemporains des populations.

Pour sa réalisation, le projet de la « *ville intelligente* », en plus d'être classé comme « *ville affiliée* », est financé en partie par la Banque Africaine de Développement (BAD) à hauteur de 71 millions d'euros. La « *ville intelligente* » de Diamniadio qui fut un temps une idée, est

¹⁵⁷ <http://www.smartgrids-cre.fr/index.php?p=smartcities-caracteristiques>

devenue une préoccupation des décideurs publics sénégalais, portée par l'organisme aménageur, la DGPU. Suite à notre échange avec la responsable et chargée de gestion de la ville intelligente de Diamniadio (2017), nous avons retenu que le projet tourne globalement autour de trois axes : l'énergie (gestion efficace pour la sobriété et l'efficacité énergétique), la construction de bâtiments *intelligents* avec des capteurs, une performance énergétique avec des techniques d'isolation thermiques efficaces, compte tenu des températures élevées au niveau local et la mise en place de services solutions numériques divers (usages numériques et innovations technologiques).

Plaquette de presse 6 : présentation de la ville numérique de Diamniadio

PTN
Parc des Technologies Numériques du Sénégal

DU PROJET

- Centre d'étude et de recherche
- Centre de production audiovisuelle
- Centres commercial, médical, loisir
- Résidences pour personnel

COMPOSANTES DU PROJET

- 1- CONSTRUCTION ET EQUIPEMENT DES INSTALLATIONS DE SERVICES TIC**
 - 03 Tours: Bâtiments TIC équipés
 - Centre de données Tiers III / Datacenter
 - Centre de BPO
 - Centre d'études et de recherches
 - Equipements scolaires
 - Centre de production audiovisuelle
 - Centre d'incubation
 - Suivi de chantier
- 2- CONSTRUCTION ET EQUIPEMENT DU BLOC ADMINISTRATIF ET DES INSTALLATIONS**
 - Bloc administratif
 - Résidences pour les stagiaires, le personnel administratif
 - Equipements commerciaux
 - Espaces verts, voirie
 - Centre médical
 - Centre de loisirs
- 3- APPUI INSTITUTIONNEL ET RENFORCEMENT DES CAPACITES**
- 4- UNITE DE GESTION DU PROJET**

35 000 emplois directs
20 minutes de Dakar

UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

Source : Magazine Nouvelle Horizon, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017.

Parmi ces trois axes, les usages numériques avec des solutions numériques efficaces présentent des enjeux majeurs pour l'amélioration des conditions des populations locales et constituent un potentiel, notamment au niveau des anticipations des besoins présents et futurs de la ville nouvelle. Le pôle numérique commence à accueillir des entreprises et des start-ups orientées vers les secteurs d'innovations technologiques parmi lesquelles des opérateurs de télécom (*Orange, Tigo, Expresso et des opérateurs virtuels*), des géants de l'informatique (ATOS), de l'énergie (ADEME), entre autres.

Cependant, si les services numériques (réseaux télécoms) sont prévus dans le plan directeur de la planification, leur déploiement n'est pas perçu comme une priorité dans la première phase de la mise en place de la ville nouvelle. Il n'existe pas encore de délai préalable pour le déploiement définitif, car le projet est en phase diagnostic, selon le chargé de déploiement numérique du pôle que nous avons interviewé à la DGPU en juillet 2019. La planification de la ville nouvelle étant subdivisée en trois phases : la phase d'émergence (2014-2019), la phase de développement (2020-2025) et la phase de finition (2025-2035), le début du déploiement numérique est prévu à la deuxième phase.

Nous retenons que l'idée d'une ville intelligente de Diamniadio est au cœur du projet de la ville nouvelle, cependant, entre la ville idéalisée et la ville réelle, il semble nécessaire de comprendre la ville possible, réelle et réalisable qui prendrait en compte les pratiques et réalités locales imbriquées en permanence le formel et l'informel.

4- Le système des transports terrestres dans la région métropolitaine de Dakar

Le projet de la ville nouvelle de Diamniadio s'inscrit dans la dynamique de développement des transports terrestres métropolitains de toute la région de Dakar. En effet, dans son discours de la pose de première pierre en 2014, le Président de la République du Sénégal, Macky SALL, affirme que « *la ville nouvelle de Diamniadio est une volonté de rattrapage par rapport aux résultats mitigés (embouteillages, congestions) des différentes politiques de transport menées à Dakar par les différents gouvernements depuis l'indépendance du Sénégal* ». En se basant sur ces éléments, l'échelle régionale, voire métropolitaine, nous paraît plus pertinente pour faire une analyse des transports et leurs impacts dans le projet de la ville nouvelle. Pour ce faire, nous considérons les transports comme un système avec trois sous-systèmes en interaction : les services, les usagers, les équipements et les infrastructures.

D'abord, les services sont les moyens de transport, c'est-à-dire les véhicules déployés par les pouvoirs publics ou par les entrepreneurs privés pour la mobilité des usagers : le bus, le taxi, la voiture individuelle, les véhicules deux roues motorisées, etc. Ces services de transport reflètent le niveau de développement économique du pays et sa configuration géographique. En effet, il existe une corrélation entre le niveau de développement d'un pays et les services et infrastructures de transport proposés : plus un pays est développé, plus il dispose de ressources technico-financières pour bien s'équiper en services et infrastructures de transport efficaces¹⁵⁸. Les principaux services de transport qui existent à l'échelle métropolitaine de Dakar (l'axe Dakar-Diamniadio) sont :

- Les bus de transport public formels¹⁵⁹ et minibus informels¹⁶⁰ et semi-informels¹⁶¹ ;
- Le taxi formel, le « taxi-clando », le « moto-taxi » ;
- Le train « traditionnel »¹⁶², un Train Express Régional (TER) et un Bus Rapid Transit (BRT) (en phase projet) ;
- La voiture individuelle, —et d'autres services informels selon les endroits—.

¹⁵⁸ Corinne Blanquart, Guy Joignaux, Ludovic Vaillant. Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs. Colloque de l'ASRDLF : Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale - Développement économique et cohésion dans les territoires alpins, Sep 2010, Aoste, Italie. 17p. hal-00615189

¹⁵⁹ Bus Dakar-Dem-Dikk

¹⁶⁰ Minibus appelés localement « *Car-rapides* », « *Njaga Njaay* », etc.

¹⁶¹ Minibus formels « Tata » formalisés, mais avec un fonctionnement artisanal, voire informel.

¹⁶² Appelé localement « train bleu »

- Calèches traditionnelles (cheval ou âne)

Tableau 5 : récapitulatif des services de transports terrestres existants à l'échelle métropolitaine

	Bus TATA (AFTU)	Taxi-clandos	Bus Dakar-Dem-Dikk	Charrette (cheval ou âne)	Voiture Individuelle
Types de trajets	Diamniadio — Dakar (en passant par la banlieue)	À l'intérieur de Diamniadio et les communes limitrophes	Diamniadio — Dakar Diamniadio commune — Pôle urbain	Entre quartiers de Diamniadio commune (transport de charges)	Tous les types de trajets cités
Catégories d'usagers	Les plus pauvres	Les plus pauvres et une classe moyenne quasi inexistante.	Toutes les catégories d'usagers	Les plus pauvres	Une minorité nantie et une classe moyenne presque inexistante

Source : enquêtes de terrain entre 2017 et 2020

Dans ces services de transport, nous remarquons la primauté des bus de différents formats et la faible présence du train. Les services de déplacements doux tels que le vélo et la trottinette sont quasi-inexistants, car les routes ne sont pas praticables pour ce type de service. De plus, la population n'a pas la culture du vélo ; car celui-ci est perçu comme un mode de déplacement dangereux et destiné exclusivement au sport¹⁶³. D'un point de vue politico-institutionnel, l'importation du vélo occasion est interdite au Sénégal¹⁶⁴, or il n'existe pas de fabricants de vélo dans tout le pays. Pourtant, dans le secteur des transports, il est généralement admis que les modes de déplacements doux (vélo, marche à pied, etc.) et collectifs (réseau routier, ferré, etc.) permettent de limiter la pollution urbaine. Ainsi, à l'heure où les grandes métropoles mondiales tendent vers la mobilité durable pour faire face aux problèmes causés par le changement climatique, cette politique apparaît comme une limite dans la ville durable annoncée par le gouvernement du Sénégal dans le cadre de la mise en place de la ville nouvelle de Diamniadio.

¹⁶³ Cf. Guide du vélo à Dakar (2019), réalisé par l'association Sama Vélo : <http://samavelo.com/wp-content/uploads/2020/05/guideduveلودakar.pdf>

¹⁶⁴ <https://docs.wto.org/gattdocs/r/GG/CRM/S41.PDF>

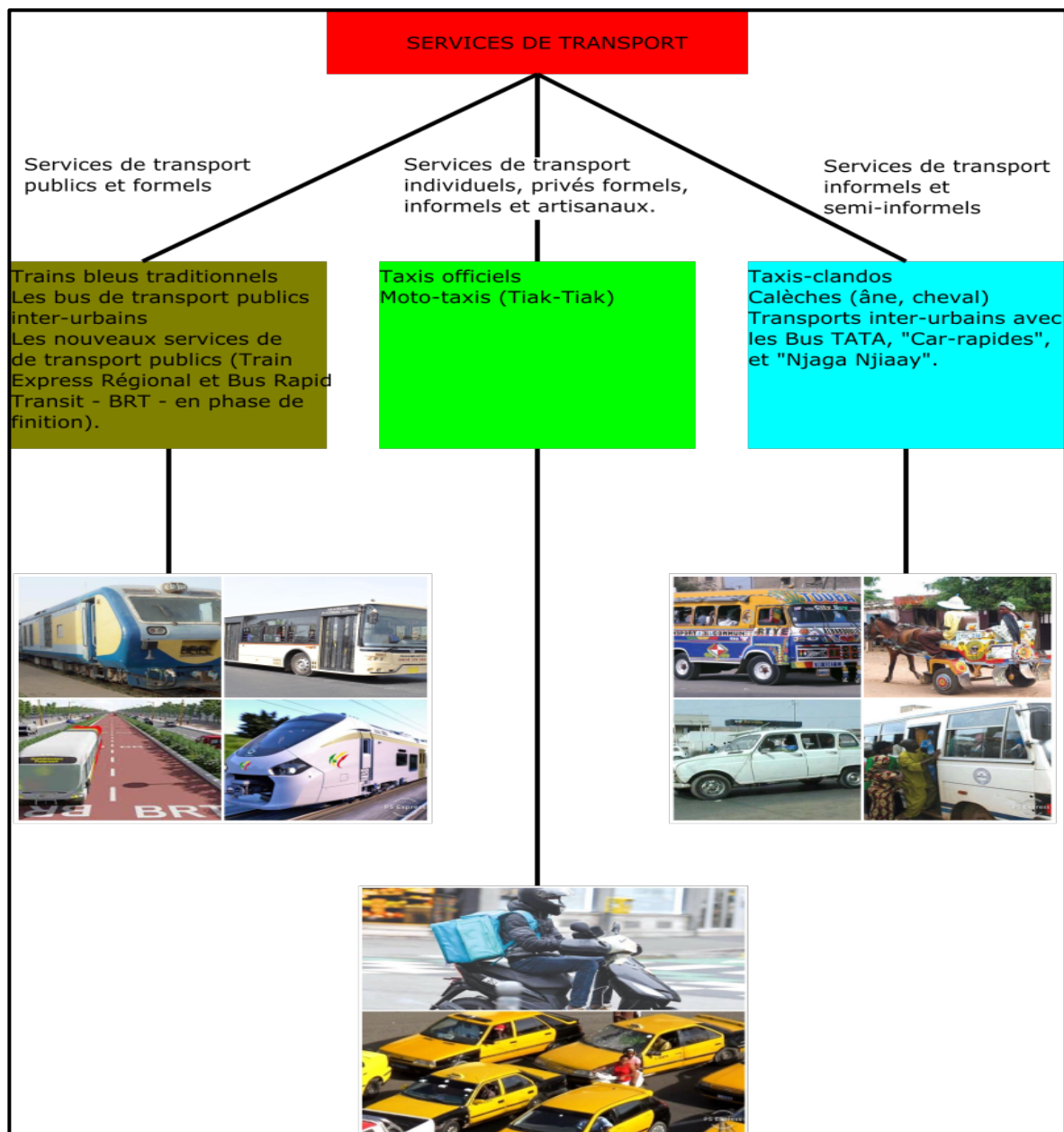


Figure 12 : les services de transports à l'échelle métropolitaine de Dakar

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022

Ensuite, les équipements et les infrastructures sont des moyens techniques, des lieux temporaires et/ou permanents selon les types de pratiques, des voies de circulation sur lesquelles circulent les services de transport. C'est la route pour la voiture individuelle (les particuliers) et collective (le bus, le taxi, etc.) ; le rail destiné au train, des parkings pour le stationnement des véhicules, enfin, des passages piétons pour les passagers piétons.

Des recherches ont montré que les infrastructures de transport ont des effets structurants pour le développement d'une ville¹⁶⁵. En effet, elles permettent de désenclaver un territoire isolé, mais elles peuvent aussi être inefficaces en cas de concurrence avec d'autres infrastructures plus rentables qui existent dans d'autres territoires. Pourtier (1995) souligne cette ambiguïté en disant « *qu'une infrastructure peut avoir un effet d'entraînement, mais aussi de destruction* ». Les populations se déplacent en fonction de la qualité des infrastructures. En somme, le transport est un sous-système de la ville » ; « *s'il est transformé, l'ensemble du système-ville en est modifié, dans une dynamique d'interaction généralisée* (Ninot, 2003) ».

La métropolisation progressive de la région de Dakar et la création d'une ville nouvelle à l'Est sont accompagnées par la mise en place d'infrastructures de transport structurantes : rails modernes pour un train express régional, des autoroutes à péage, etc. Avec ces nombreux projets de transport qui émergent dans la capitale sénégalaise on se met dans la logique du « *toujours plus loin, toujours plus vite, et dans un temps toujours plus réduit (...) avec la motorisation, avec le goudronnage des voies, avec la démocratisation de la conduite automobile* » (Ninot, Lombard, 2010). Toutefois, dans les infrastructures, nous remarquons la place prépondérante de la route sur les autres infrastructures de transport. Cela renvoie au fait que la construction des routes après les indépendances ait participé à la construction des villes africaines, avec notamment la connexion des territoires urbains et des territoires ruraux : « *la construction routière est, avec l'urbanisation, la transformation la plus tangible des espaces ouest-africains* » (Pourtier, 1995) ». Le développement des réseaux routiers, surpassant le rail dès les années 1960, a contribué autant à la construction des territoires nationaux qu'à l'intégration économique et territoriale des campagnes et à la formation progressive, mais quelque peu anarchique, « *d'entités supranationales* » (Ninot, Lombard, 2010).

Dans un contexte de forte demande, la prise en compte de la diversification des besoins de mobilité dans les systèmes de transport est devenue un enjeu important. Le chemin de fer (transport ferroviaire) constitue un relais pour équilibrer la prépondérance des routes qui ne sont pas toujours suffisantes et dans un état satisfaisant.

¹⁶⁵ Les effets structurants des infrastructures de transport in *L'Espace géographique* 2014/1 (Tome 43), pages 51 à 67, Belin

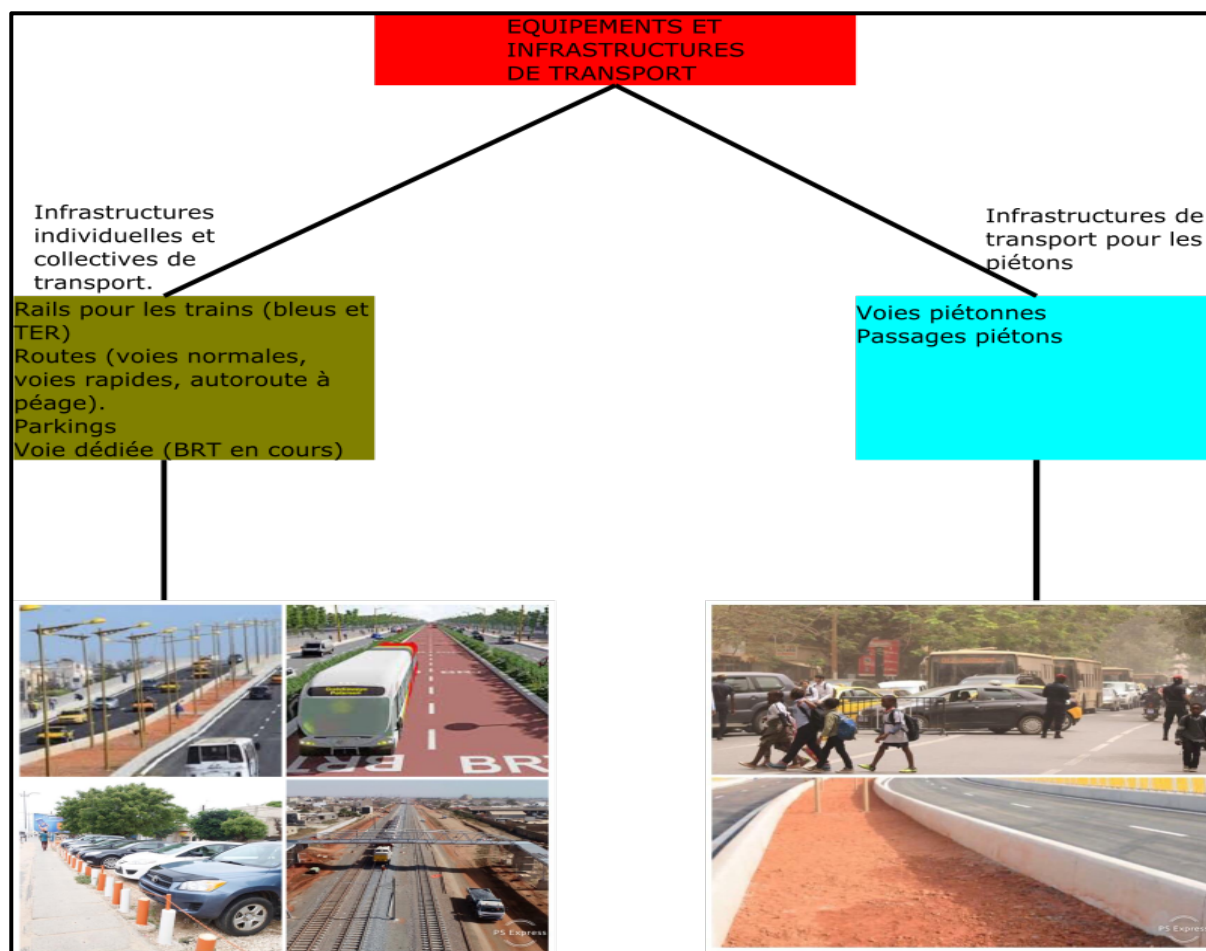


Figure 13 : les équipements et infrastructures de transports à l'échelle métropolitaine de Dakar

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022

Enfin, les usagers (les piétons, les automobilistes, les cyclistes) sont les utilisateurs des services et des infrastructures de transport qui expérimentent la mobilité. Il existe deux types d'usagers : les usagers dits « complets » et les usagers dits « réduits »¹⁶⁶. Ces derniers ne sont pas pris convenablement en compte dans le système de transport urbain. Leurs attentes ne sont pas maîtrisées, car la plupart des services leur sont inaccessibles. En revanche, grâce au développement de nouveaux services numériques de transport comme le covoiturage de proximité (*Allo-Taxi, TukkiJaam*, entre autres)¹⁶⁷ — bien qu'informel, l'informatisation de la location de voiture, la recrudescence de nouvelles entreprises innovantes dans le secteur du transport avec l'apport conséquent de *stratupers* de la diaspora sénégalaise ; les usagers dits « réduits » sont de plus en plus pris en compte dans les différentes formes de mobilité. Les outils

¹⁶⁶ Les personnes à mobilité réduite : handicapés, femmes enceintes, personnes âgées, etc.

¹⁶⁷ Système de taxi de proximité informel.

informels et semi-informels interviennent donc pour pallier les manques de services de transports formels.

Compte tenu des attentes de la population, il est difficile d'appréhender un système de transport efficace sans une bonne maîtrise des usagers et leurs différents besoins de mobilité. L'enjeu pour les usagers est d'avoir accès aux services urbains (santé, culture, emploi, éducation, etc.). Par exemple, la pertinence d'une ligne de transport est mesurée par son utilité pour les usagers, le respect des horaires, la sécurité du proposé, le coût du trajet favorisant la qualité de vie au quotidien¹⁶⁸. Les usagers sont au centre de toutes les innovations et toutes les politiques publiques et privées en matière de transport. La prise en compte et la maîtrise de leurs attentes est une condition nécessaire pour réussir la planification d'un système de transport¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Les effets structurants des infrastructures de transport in L'Espace géographique 2014/1 (Tome 43), pages 51 à 67, Belin

¹⁶⁹ MOOC : Introduction à la planification urbaine des villes africaines, Jérôme Chenal, https://www.coursera.org/learn/villes-africaines-1?ranMID=40328&ranEAID=7bhGe75fAQ8&ranSiteID=7bhGe75fAQ8-UhEA2HXmUdsBXu_o2j6fcw&siteID=7bhGe75fAQ8-UhEA2HXmUdsBXu_o2j6fcw&utm_content=15&utm_medium=partners&utm_source=linkshare&utm_campaign=7bhGe75fAQ8#syllabus : semaine 3, chapitre 5.

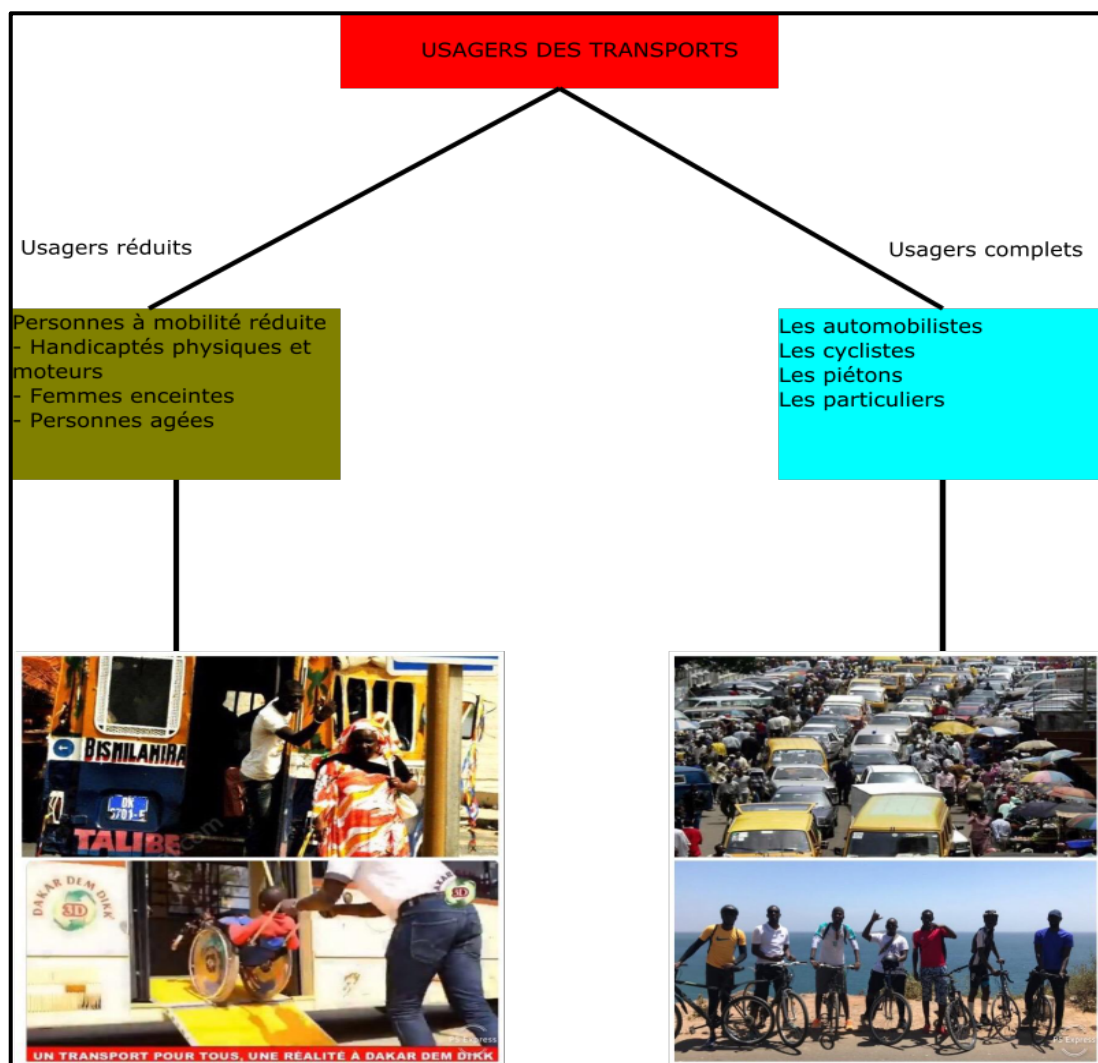


Figure 14 : les usagers des transports à l'échelle métropolitaine de Dakar

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022

5- Les retombées du système des transports terrestres dans la région de Dakar

Les services et infrastructures de transport existants à l'échelle de la région de Dakar ont des externalités positives : le gain de temps, la réduction des distances, le désenclavement des espaces périphériques sur la partie Est de la région. D'un point de vue économique, la diversité et l'augmentation des services de mobilité plus innovants en fonction des besoins des populations, ainsi que l'évolution des différents acteurs et usagers fait que l'offre de mobilité se transforme au niveau des prix, des coûts et des modèles économiques¹⁷⁰. L'augmentation des services de transports entraîne aussi des effets structurants dans le développement économique

¹⁷⁰ Corinne Blanquart, Guy Joignaux, Ludovic Vaillant. Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs. Colloque de l'ASRDLF : Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale - Développement économique et cohésion dans les territoires alpins, Sep 2010, Aoste, Italie. 17p. hal-00615189

de la ville. En effet, plus des services de transports sont disponibles, plus la population est mobile — plus l'économie est dynamique.

Encadré 5 : le Bus Rapid Transit (BRT)

La mise en service de nouveaux modes de transport institutionnels, comme les Bus Rapid Transit (BRT), développés sous différentes formes dans plusieurs villes africaines, s'inscrivent dans une logique de renforcement des services de transports existants et de la formalisation de l'informel. C'est un système de transport public et collectif basé sur la mise en place de voies dédiées avec une billettique propre réservée exclusivement aux transports collectifs avec un bus, permettant ainsi plus facile la mobilité des personnes en fluidifiant le trafic en sécurité et en permettant un gain de temps. Le BRT, déjà expérimenté dans plusieurs métropoles dans le monde, aussi bien au Nord qu'aux Suds – Jakarta, Dar es Salam, Atlanta – est marqué par un confort et une qualité de service aux usagers, une capacité de transit forte, un service performant, comparable aux moyens de transport ferrés (le tramway, le métro, etc.). Il est appelé autrement « Bus à Haut Niveau de Service ». Le modèle BRT témoigne aussi d'une circulation de pratiques d'aménagement urbain Nord-Suds et Sud-Sud.

À Dakar, le BRT en chantier fera 18,5 km de voies réservées avec 23 stations – dont 3 pôles d'échanges qui traverseront 14 communes (Guédiawaye – banlieue Est – à Dakar) – et transportera 300 000 voyageurs par jour sur une durée de 45 à 90 minutes en moyenne¹⁷¹. Le coût du projet est estimé à 300 milliards de FCFA. En plus des financements extérieurs provenant principalement de la Banque Mondiale, l'État du Sénégal a déboursé environ 250 milliards (soient 386 millions d'euros). De plus, au regard des problèmes de mobilité causés par les inondations récurrentes en période d'hivernage, le CETUD, structure publique qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet, a décidé de mettre 15 % des investissements du BRT dans l'assainissement du chemin traversé. Le projet du BRT a des retombées socio-économiques et environnementales non négligeables :

Des retombées positives : le projet s'inscrit dans les accords de Paris sur le climat, car un gain de près de 2 millions de tonnes de carbone, évaluées autour de 60 millions d'euros, est prévu. Cela peut être bénéfique pour le Sénégal qui peut avoir un financement marché carbone, mécanisme fond vert, etc. pour réaliser d'autres projets. Des retombées négatives : les nombreuses impenses liées aux travaux, difficultés de circulation pendant les travaux, etc.

En somme, le système Bus Rapid Transit (BRT), par son efficience, son efficacité et sa rentabilité (coût par rapport à la qualité des bus proposés) – déjà démontrées par plusieurs études – peut être considéré comme un modèle de transport collectif d'avenir sur le continent africain où les liens entre les mobilités fortement motorisées et polluantes et le développement durable sont des enjeux majeurs. En revanche, le modèle BRT nécessite une bonne coordination avec l'ensemble des composants et acteurs du système de transport – aussi bien formel qu'informel – afin de pérenniser les dynamiques socio-économiques produites par les transports urbains.

¹⁷¹ <http://www.brtdakar.sn>

Sur le plan environnemental, le parc automobile de la ville est vétuste : entre les « *car-rapides* »¹⁷² et les *Ndiaga Njaay*¹⁷³ qualifiés dans l'imagerie populaire de *cercueils roulants*. Il y a une propension à émettre d'émissions gaz à effet de serre (GES). Le renouvellement du parc automobile, la diversité des modes avec l'usage de nouveaux services moins émetteurs d'émissions de gaz à effet de serre et la mise en place de restrictions pour la préservation de l'environnement sont présentés comme des alternatives par le CETUD.

Cependant, il existe quelques externalités négatives : la pollution liée aux nombreux déplacements, car la ville de Dakar n'est plus compacte ; elle devient étalée. Une forte consommation d'énergie et une perte de temps sont notées à l'échelle régionale de Dakar : *le temps perdu lié aux embouteillages nuit à la prospérité ; on estime à plus de 100 milliards de FCFA le manque à gagner résultant des dysfonctionnements des systèmes de transport à Dakar* (Diop et Timéra, 2018.). Ce chiffre est confirmé par Oumar Sy, ancien Directeur Général de l'AGEROUTE, avant de poursuivre que la construction de nouveaux réseaux routiers s'impose, en raison de la saturation du réseau routier de Dakar¹⁷⁴. Le transport à Dakar c'est donc absorber du temps dans l'espace.

L'une des principales limites du système de transport à Dakar se trouve au niveau du lien entre la planification et les réels besoins des usagers pour la mobilité. En effet, malgré une politique de mise en place d'infrastructures et de services de transport structurants pour améliorer la mobilité métropolitaine, les chiffres de l'ONU-Habitat (2015) montrent qu'il y aurait 30 véhicules pour 1000 habitants à Dakar. Nos enquêtes au CETUD en 2019 renforcent ces chiffres, car selon Khadim CISSE, directeur des études de la structure, dans la région de Dakar, il y a 70 % de piétons, 24 % qui utilisent les transports en commun, et seulement 6 % se déplacent en voiture individuelle. L'utilisation de la voiture individuelle est faible, toutefois le taux de motorisation est croissant et est en corrélation avec la forte urbanisation. Selon l'ANSD, il y a plus de 800 000 véhicules sur le parc automobile en 2018 soit une hausse de 7 % par rapport à 2017 avec 57 % de véhicules particuliers, 11,3 % de camionnettes et 7 % de motocycles. Si on établit une projection sur le parc automobile des véhicules particuliers, on est à 1 499 070 voitures particulières qui circulent au Sénégal en fin décembre 2021, sur une

¹⁷² Bus de transport urbain semi-informels.

¹⁷³ Bus de transport urbain semi-informels.

¹⁷⁴ APA-MAG N°2 – février 2015 – *Pôles urbains entre confort et social*
<http://apanews.net/storage/app/media/magazine/APAmag2.pdf>

progression annuelle de 10 %. Il y a donc une nécessité à investir dans les transports en commun pour anticiper l'évolution démographique et polariser la croissance économique dans la partie Est de la région jusqu'à Diamniadio. En ce sens, Thierno Birahim Aw, directeur général du CETUD, fait le lien entre l'État, le secteur privé et les collectivités locales : « *on est dans une ville où la part des déplacements motorisés est seulement de 30 %. Il poursuit que le contexte de forte croissance économique fait qu'on assiste à une progression rapide du secteur automobile. Cela rend urgent le développement des transports publics* »¹⁷⁵.

Enfin, les transports créent une ségrégation dans la région de Dakar. En effet, l'accès aux transports est un facteur d'inégalités, car la régularité, l'accessibilité, le confort et la sécurité des services ne sont pas toujours garantis. Les zones périphériques de la région de Dakar sont enclavées et sous-équipées en transports en commun « officiels ». Les usagers y sont livrés à eux-mêmes. Sur ces endroits existent une tension duale entre les citoyens dépendants des transports en commun et ceux qui ont les moyens d'avoir un véhicule individuel. Les frais de transport quotidiens sont exorbitants pour ses principaux usagers (les plus pauvres), sachant que les services de transport informels – bien qu'alternatifs – ne sont pas non plus les plus compétitifs. Par exemple, le ticket du TER entre Dakar et Diamniadio coûte 1500 FCFA¹⁷⁶, pour le même trajet avec un minibus informel ou semi-informel le prix est de 500 FCFA¹⁷⁷ alors que le revenu moyen par habitant est de 1430 dollars (854 000 FCFA) par an (en 2020)¹⁷⁸, soit 3 dollars (1900 FCFA) par jour. Les plus riches utilisent leur propre voiture, car les routes sont prépondérantes et les services de transport en commun sont en deçà de la demande. Les plus pauvres ayant une voiture individuelle ne peuvent pas payer quotidiennement le péage pour aller au travail. Les riches ont donc la possibilité de se déplacer plus vite et plus loin, sans difficulté et les plus pauvres – se déplaçant principalement à pied ou en transport – ont un accès limité à l'emploi.

Le système de transport dans la région de Dakar (sur l'axe Dakar-Diamniadio) détermine aussi différentes formes de mobilités à la fois formelles et informelles.

¹⁷⁵ https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/25/train-express-et-bus-rapide-les-projets-qui-doivent-desengorger-dakar_5176701_3212.html#xtor=AL-32280270-%5Bdefault%5D-%5Bios%5D - article consulté le 26 novembre 2021.

¹⁷⁶ 1,50 euros

¹⁷⁷ 80 centimes euros

¹⁷⁸ <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/NY.GNP.PCAP.CD?locations=SN>

6- Entre des mobilités formelles et informelles à l'échelle métropolitaine de Dakar

Les mobilités sont conditionnées par plusieurs facteurs, tels qu'entre autres, les équipements et infrastructures de transport existants, ou en phase de projet, l'articulation agencée des lieux et des temps de la vie quotidienne, les localisations des activités économiques et les pratiques commerciales et culturelles. Par conséquent, elles favorisent significativement la mutation des territoires urbains¹⁷⁹. Les mobilités individuelles et collectives, de même que les flux économiques s'articulent dans l'espace et dans le temps. Ainsi, la morphologie urbaine, dépendante du rapport entre espaces de travail et espaces de vie quotidiens, conditionne les mobilités des personnes et des marchandises.

Le système de transport dans la région métropolitaine de Dakar façonne différentes formes de mobilités. En effet, ces mobilités de la région, bien qu'elles soient encadrées de façon formelle par des documents de planification, force est de reconnaître qu'elles sont aussi déterminées par des pratiques et des représentations sociales, ce qui explique en partie leur informalité. Le fonctionnement du système de mobilité allie de manière hybride la formalité et l'informalité.

Les mobilités sont d'abord formelles, car des documents et plans de mobilité existent et sont mis en place par l'État pour les organiser à l'échelle régionale. Dès le début des années 2000, des *Programmes d'Amélioration pour la Mobilité Urbaine* (PAMU 134 M\$) ont été lancés dans les grandes villes africaines avec l'aide de la Banque Mondiale. Ces PAMU visaient à renforcer la sécurité (des usagers des transports), l'efficacité (minimiser les congestions par exemple), l'accessibilité (rendre la mobilité fluide) et la qualité environnementale (réduction de la pollution). Puis, les PATMUR (50 M\$) conçu pour renforcer les PAMU, et destiné exclusivement à améliorer les transports en commun. Par conséquent, depuis l'année 2000, plusieurs équipements de transport et des opérations de réhabilitation sont réalisés dans les grandes villes africaines : à Dakar des infrastructures routières (gare régionale : *beaux maraîchers* à PIKINE — dans la banlieue — des autoroutes : *Dakar-Diamniadio*, réhabilitation de la RN1 et RN2, le prolongement de la VDN qui longe le littoral Ouest du Sénégal) ; ferroviaire (gares et rails pour le TER *Dakar-Diamniadio*), etc. Le renouvellement du parc

¹⁷⁹ Corinne Blanquart, Guy Joignaux, Ludovic Vaillant. Infrastructure de transport et développement économique : quelles dynamiques d'appropriation par les acteurs productifs. Colloque de l'ASRDLF : Identité, Qualité et Compétitivité Territoriale - Développement économique et cohésion dans les territoires alpins, Sep 2010, Aoste, Italie. 17p. hal-00615189

automobile : des bus de l'ancienne société publique de transport urbain de Dakar (SOTRAC)¹⁸⁰ à la nouvelle société Dakar-Dem-Dikk (DDD) ; mais aussi chez le privé : taxi et minibus. Il y a une volonté de l'État du Sénégal de se débarrasser des véhicules vétustes pour la préservation de l'environnement et donner du sang neuf dans le paysage urbain avec quelques restrictions. Par exemple, le décret n° 2012-444 du 12 avril 2012 interdit l'importation des véhicules ayant roulé plus de huit ans à l'étranger.

Il existe également un document de planification générale des transports dans la région de Dakar : le PDUD (Plan de Déplacement Urbain de Dakar, horizon 2007-2025). Puis en 2016, un nouveau Plan Directeur d'Urbanisme (PDU) a vu le jour. D'où la nécessité d'actualiser le PDUD pour lui donner plus de cohérence. Avant, les politiques de transport étaient centralisées, conçues au niveau national. Le PDUD est le premier plan du genre qui a existé et porté par le CETUD et il se limite à Dakar. Cependant, le PDUD n'a pas de pouvoir exécutoire ; l'État et les collectivités continuent de mener des politiques sur la mobilité sans s'interroger sur leur conformité avec le PDUD. Le CETUD prévoit ainsi la mise en place d'une coordination juridique avec l'État pour résoudre ce problème et donner plus de légitimité et de considération au PDUD. Si ces différents plans et politiques assurent une régulation, toutefois leur défaillance désorganise tout le système. Les documents ne sont pas réactualisés régulièrement, sachant que les données démographiques et économiques évoluent rapidement. La société Dakar-Dem-Dikk (DDD) a un parc de véhicules de 600 Bus, 44 lignes desservies pour de 50 Millions de voyageurs par an, selon le CETUD. Cependant, la société a un taux d'immobilisation de plus de 50 % des Bus, selon l'ANSD. Ces situations créent un problème d'adaptabilité : la demande étant régulièrement supérieure à l'offre de bus de la société publique de transport urbain ; par conséquent naissent des initiatives et pratiques informelles. La mobilité évolue ainsi avec l'informalité résultant d'un mauvais contrôle des pratiques formelles et d'un déficit des services de transports publics.

En effet, en 2005, l'État du Sénégal avait un programme de renouvellement du parc des transports publics informels. L'objectif était la formalisation de l'informel dans le secteur avec l'achat de minibus de la marque indienne *TATA* qui transportent trois fois plus que les bus classiques de la société nationale *Dakar Dem Dikk* pour des Groupements d'Intérêts Économiques (GIE) identifiés et sélectionnés. Cette initiative est gérée par l'Association de Financement des professionnels du Transport Urbain (AFTU), un regroupement d'opérateurs

¹⁸⁰ Société de Transport du Cap-Vert.

privés de transport urbain par minibus. Selon le CETUD, l'AFTU a un parc automobile de 1607 bus, 64 lignes desservies et un nombre de voyageurs estimé à 266 millions par an. Les chauffeurs de *carrapide* intéressés bénéficient alors d'un financement pour s'y lancer. La condition est d'adhérer à un des quatorze GIE de l'AFTU pour avoir un prêt remboursable en cinq ans. Ensuite, ces chauffeurs sont formés par le CETUD et embauchés par l'AFTU. L'acteur informel peut en quelque sorte être formalisé. « *Le projet était efficient au début, car il a permis une petite régulation des transports publics* », d'après Khadim CISSE (2019). Toutefois, toutes les attentes ne sont pas atteintes, car la gestion est passée entre les mains d'entrepreneurs privés et des Sénégalais de la diaspora qui considèrent le secteur du transport comme un raccourci pour faire un investissement rentable. Le transport est considéré comme un moyen de survie économique. Selon les chiffres de l'ANAT (cf. PNAT, décembre 2018), « *en termes de création de richesses, les entreprises de transport du secteur moderne ont totalisé un chiffre d'affaires de 451,5 milliards de FCFA en 2013, contre 438,0 milliards en 2012, soit une hausse de 3,1 %. La valeur ajoutée créée par les entreprises du secteur est passée de 138,6 milliards de FCFA à 144,8 milliards de FCFA entre 2012 et 2013, alors que la valeur des importations de matériels de transport s'établissait à 229 milliards de FCFA soit 7,7 % du total des importations* ». Ces entrepreneurs privés assurent une diversité dans les transports collectifs avec l'existence de plusieurs moyens de transport, mais souvent gérés de manière artisanale en se fixant comme objectif la maximisation des profits. Howe et Bryceson (2000) parlent de « *privatisation par défaut* » pour caractériser une forme de gestion artisanale du transport par le secteur privé.

Il y a donc une difficulté à formaliser les pratiques informelles dans le secteur des transports, car les acteurs sont nombreux avec des intérêts antagonistes. De plus, les contextes institutionnels ne sont pas favorables pour y arriver, à cause d'un cadrage juridique souvent en décalage des réalités toujours complexes des pratiques. Ainsi, l'informel persiste : surcharge des véhicules, non-respect des règles de base du Code de la route, incertitudes des horaires et des trafics : « *à Dakar, le transport collectif est soumis au bon vouloir des chauffeurs, habitués à sectionner les trajets pour faire payer plusieurs fois l'utilisateur ou à débarquer avant le terminus la clientèle alors obligée de rembarquer dans un autre véhicule* » (Lombard, Ninot, 2010). De plus, il n'existe pas de parc de maintenance pour les bus *TATA* chez AFTU. C'est une limite de cette politique de formalisation des transports et des mobilités. Malgré les nouveaux services déployés, certains transports publics informels demeurent une offre très importante et prépondérante dans les déplacements (exemple des taxis-clandos et des mototaxis *tiak-tiak*).

Encadré 6 : Les moto-taxis tiak-tiak ou l'émergence d'une nouvelle alternative de transport informel

Face à la recrudescence du chômage (environ 20,5 %) ¹⁸¹, les jeunes sont livrés à eux-mêmes. Tous les moyens sont bons pour gagner de l'argent et survivre. Dans un pays où les transports se développent de plus en plus, mais qui ne répondent pas véritablement aux demandes de la majorité – en plus des coûts élevés des quelques services de transport formel privé existant (exemple des taxis) – les populations s'adaptent en inventant de nouveaux services de transport informels de personnes et de marchandises. Ainsi, à l'instar des clandos, les *tiak-tiak*, un service de transport en deux roues (motocyclettes, scooters, cyclomoteurs, etc.), prennent le jour. Pratiqués principalement par les jeunes, ils assurent des services de livraison d'un point à un autre. En effet, sans une tarification standard, encore moins de règles communes, les pratiquants s'organisent selon leur propre logique et s'adaptent aux demandes de leurs clients. Selon les mots de Youssou – un jeune de 25 ans habitant à Pikine, que nous avons enquêté le 28 décembre 2021 – « *Je suis un footballeur de quartier en période de Navétane* ¹⁸², à Pikine. Je fais du tiak-tiak pour avoir des revenus et ne plus dépendre de mes parents. Je pratique de la livraison à domicile et je détermine mes prix en fonction de la distance (qui détermine la consommation du carburant) et des risques que la destination présente (la probabilité à croiser un policier de la circulation) ». Les *tiak-tiak* jouent ainsi un rôle économique et social très important. En effet, ils permettent d'employer les jeunes tout en leur assurant des revenus quotidiens. Cependant, l'absence de réglementation dans le secteur fait que les pratiquants s'exposent à de nombreux risques sur la circulation routière. Il n'est pas étonnant de les voir rouler à une forte allure sur la circulation sans casque de sécurité, quitte à contourner les agents de circulation sur la route pour éviter la verbalisation. Selon Youssou, « *j'ai des revenus incertains, car même si j'ai quelques clients fidèles, ces derniers n'ont pas toujours besoin de moi pour envoyer leur colis. De plus, tu peux beau avoir des clients dans la journée, il suffit de rencontrer un policier de la circulation, tu peux perdre tout ce que tu as gagné, même en étant en "règle"* ».

De leur côté, les taximen crient leur ras-le-bol. La plupart d'entre eux continuent de protester le fait que les *tiak-tiak* soient informels, mais qui commencent à occuper le rôle qui est censé être le leur dans le transport urbain. Ils dénoncent un énorme manque à gagner, lié à l'émergence de ce phénomène informel alors qu'ils payent pour avoir une licence de circulation ainsi que de nombreuses autres taxes. En réalité, là où un(e) client(e) paye en moyenne 2000 FCFA de la banlieue Est au centre-ville de Dakar en passant plus de temps dans les embouteillages, il/elle paye environ 1000 FCFA pour moins de temps (environ 3 fois moins – soit une dizaine de minutes). Pourtant, le gouverneur de la région de Dakar, par un arrêté, a interdit depuis le 4 mars 2021 la circulation de toutes les formes de véhicules deux roues faisant le transport de personnes et de marchandises, en ordonnant aux agents de la circulation renforcer les contrôles.

¹⁸¹ http://www.ansd.sn/index.php?option=com_rapports&view

¹⁸² Compétition de football de quartiers, pratiquée par des associations sportives et culturelles en période de grandes vacances scolaires au Sénégal.

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un peuple – un but – une foi
 REGION DE DAKAR
 GOUVERNANCE

N°047...../GRD
 Dakar, le 04 mars 2021

ANALYSE : Arrêté portant interdiction temporaire de circulation de motos

Le Gouverneur de la Région de Dakar

Vu la Constitution ;
 Vu la loi 72-02 du 1^{er} février 1972 relative à l'organisation de l'administration territoriale, modifiée,
 Vu le décret n°72-636 du 29 Mai 1972 relatif aux attributions des chefs de circonscription administrative et des chefs de village, modifié ;
 Vu le décret 2019-881 du 08 mai 2019 portant nomination du Gouverneur de la Région de Dakar ;

ARRETE

Article premier : Pour des raisons de sécurité, la circulation des motocyclettes et cyclomoteurs est interdite sur toute l'étendue du territoire de la région de Dakar du vendredi 05 mars 2021 à 11H au samedi 06 mars 2021 à 21H.

Article 2 : Ne sont pas concernés par les dispositions du présent arrêté, les motocyclettes et cyclomoteurs des personnels des forces de défense et de sécurité ainsi que ceux mobilisés par les autorités sanitaires.


Article 3 : Pour des raisons dûment motivées, une dérogation peut être accordée par les Préfets de département.

Article 4 : Tout contrevenant aux dispositions du présent arrêté, sera passible des sanctions et peines prévues par les lois et règlements en vigueur.

Article 5 : Les Préfets des départements de Dakar, Guédiawaye , Pikine et Rufisque, le Commissaire Central de Dakar, Chef du Service Régional de la Sécurité Publique, le Commandant de la Légion Ouest de Gendarmerie, sont Chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié et communiqué partout où besoin sera.

Ampliations:

- MINT (ATCR)
- Préfets
- Commandant de la Légion Ouest de Gendarmerie,
- Commissaire Central, Chef du Service Régional de la Sécurité Publique,
- Chrono Archives


Le Gouverneur
Al Hassan SALL
 Région de Dakar

Gouvernance de Dakar, 1 place de l'Indépendance ; BP : 255 ; TEL : 33 889 82 92 / FAX : 33 821 19 73 ; Email : gouv.dakar@gmail.com

Source : <https://www.pressafrik.com/attachment/2115071/>

Cet arrêté a été renforcé par une déclaration du gouverneur de Dakar, Alassane Sall, le 4 janvier 2022¹⁸³. Toutefois, cette interdiction est loin d'être respectée, car les pratiquants de tiak-tiak continuent leurs activités avec leurs propres méthodes de contournement des entraves rencontrées.

En définitive, les *tiak-tiak* jouent un rôle important pour l'insertion économique et sociale des jeunes. Cependant, face aux nombreux problèmes de sécurité ainsi que les déréglementations existantes dans le secteur ; les pouvoirs publics sénégalais prennent en main le secteur et mettent une législation pour l'interdire. Dès lors, il est nécessaire de se demander la pertinence d'une telle mesure, si l'on sait le rôle que ce secteur joue dans l'emploi des jeunes, l'économie d'argent pour les plus pauvres et le gain de temps des usagers.

¹⁸³ https://www.youtube.com/watch?v=MquRugeLpd4&feature=emb_imp_woyt

7- Entre solution et gouvernance conflictuelle des mobilités de Diamniadio à la région métropolitaine de Dakar

Dans la région de Dakar, les mouvements pendulaires expliqués par les déplacements Centre (Dakar) et Périphéries (partie Est de la région) sont des conséquences de l'urbanisation et de l'étalement. En effet, la polarisation des activités et des services dans la capitale positionne la ville comme la centralité et le terminus de multiples trajets au quotidien : *80 % des lignes de transport au niveau domestique ont pour origine et destination Dakar* (Diop et Timéra, 2018). Une étude de la Banque Mondiale (2017)¹⁸⁴ montre que « *la région de Dakar concentre 80 % du parc automobile du Sénégal, soit près de 24 000 véhicules sur les 30 000 véhicules immatriculés en 2017 ; le nombre de véhicules pour 1 000 habitants est donc estimé à 10 dans la région de Dakar et à moins de 1 dans le reste du pays. Les deux tiers des véhicules sont détenus par des particuliers. Le nombre de véhicules de transport collectif assurant les liaisons interurbaines (hors agglomération de Dakar) est estimé à 64 pour les taxis interurbains et à 356 pour les cars interurbains* ».

La mise en place d'une ville nouvelle à Diamniadio crée une nouvelle centralité et reconfigure la mobilité urbaine. Ainsi, une autoroute à péage de 30 km est construite entre Dakar-centre et Diamniadio, perçue comme un moyen pour l'amélioration du trafic routier, mais aussi pour le désenclavement de Diamniadio présenté comme un pôle urbain résultant de la métropolisation de Dakar. Le transport ferroviaire est également conçu dans le projet de la ville nouvelle : la mise en place d'un Train Express Régional (TER) qui dessert 14 gares entre Dakar (la gare de départ) et l'AIBD (la gare d'arrivée). En décembre 2021, le TER est mis en circulation de Dakar jusqu'à Diamniadio et, selon les autorités publiques, à terme, il reliera l'aéroport international de Diass à cinquante minutes (50) du centre-ville et trente minutes (30) de Diamniadio, avec une capacité de 115 000 voyageurs par jour. Le TER est réalisé entre autres par les groupes français Alstom, Engie et Thalès. D'un montant total de plus de 800 millions d'euros, selon les chiffres officiels – même s'il existe des critiques acerbes de la société civile sur la véracité de ce montant –, il est financé par la Banque islamique de développement (300 millions), la Banque Africaine de Développement (180 millions), l'AFD (100 millions), le Trésor français et l'État sénégalais.

¹⁸⁴ *Villes émergentes pour un Sénégal Émergent*, Revue de l'urbanisation, 2017

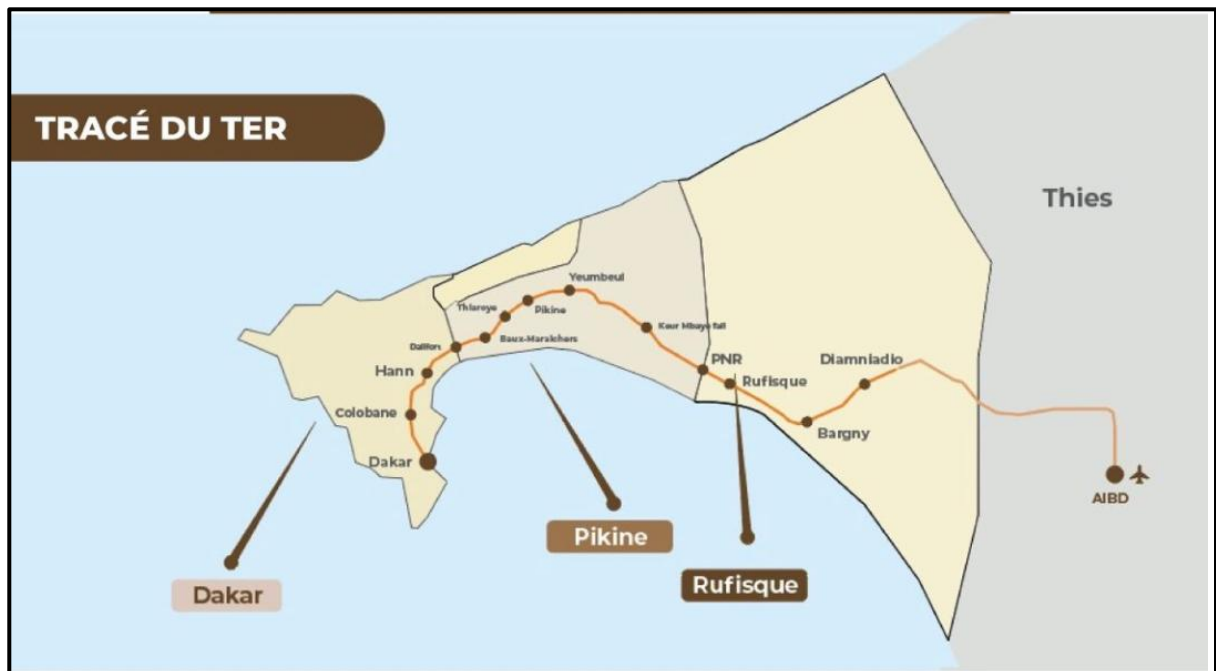


Figure 15 : tracé du Train Express Régional à l'échelle métropolitaine de Dakar

Source : APIX S.A, décembre 2021 : <https://investinsenegal.com>

Dans une logique de compétitivité territoriale, l'État sénégalais voudrait ériger, à travers les infrastructures de transport, la ville nouvelle de Diamniadio comme une vitrine de la mondialisation via des connexions avec les aéroports, les ports aussi bien nationaux que régionaux pour favoriser une interconnexion avec les grandes métropoles régionales ouest-africaines. Il y'a d'une part, une volonté de développer l'interconnexion entre Dakar et les autres régions du Sénégal à travers l'amélioration des réseaux et infrastructures de transport ; et d'autre part, l'ambition de placer Dakar comme un hub régional en termes d'aménagement du territoire moderne alliant le numérique, la recherche, les entreprises, etc.

Cependant, nous avons compris lors de nos enquêtes que Diamniadio est un cas assez complexe. Il existe un problème de cadrage institutionnel. En effet, le CETUD est la structure technique en charge des études sur les transports urbains dans la région de Dakar. Diamniadio faisant géographiquement partie de Dakar est pourtant géré par la DGPU. En d'autres termes, d'après Khadim CISSE (2019), « *le CETUD ne maîtrise pas le transport de Diamniadio. Il n'est pas intervenu en amont, lors de la phase de réflexion sur la mobilité, si ce n'est un travail sur la hiérarchisation des voies et la mise en place de voies structurantes : axe 70m de communication à Diamniadio* ». La collaboration entre le CETUD et la DGPU en aval, c'est-à-dire en phase d'opérationnalisation, relève ainsi d'une démarche incohérente. Il existe ainsi une forme de

déconcentration, de décentralisation incomplète ; une situation qui explique une marge de manœuvre faible des agences techniques dans la gouvernance des transports urbains. Les décisions, émanent essentiellement de l'État ou du Ministère de tutelle, en l'occurrence du Ministère des Transports, à l'échelle de métropolitaine et via la DGPU au sein de la ville nouvelle. La ville de Diamniadio, le CETUD ou encore la région, a très peu de prérogatives sur les décisions. Dès lors, les décisions prises sont en déphasage des études réalisées ou des grands enjeux pointés par les structures compétentes. On est dans une logique de rattrapage dans les jeux d'acteurs face aux changements économiques, démographiques, politiques très rapides.

En même temps que les orientations structurantes de la ville planifiée de Diamniadio à l'échelle métropolitaine de Dakar, s'organise une autre forme de ville organique, reflet de la société, des habitants et de leurs pratiques dominantes dans des lieux publics, commerciaux, de transport, d'habitation temporaires et/ou permanents en jeu et à enjeu dans l'espace urbain, marquée par des pratiques hybrides formelles et informelles et des interrelations complexes entre une multitude d'acteurs – institutionnels et non institutionnels – avec des temporalités spécifiques.

Chapitre 8 : La ville organique, réelle de Diamniadio, une limite à la ville nouvelle planifiée

Nos recherches documentaires et notre monographie faite à Diamniadio nous permettent de comprendre qu'il existe la production d'une ville spontanée, très ancrée dans les pratiques et des savoir-faire vernaculaires, artisanaux qui évoluent dans le temps et dans l'espace. Cette forme de ville organique – bien que qualifiée informelle– n'est pas totalement à l'antipode de la ville formelle, planifiée, inspirée du Nord. Elle est complexe, car les formes et les pratiques urbaines proviennent de multiples acteurs selon les activités et les circonstances dans un temps qui est difficilement percevable.

Les différentes pratiques des habitants (et d'autres acteurs circonstanciels) dans la production de la ville organique, réelle, sont principalement dites informelles. Pourtant, cette non-reconnaissance officielle des pratiques ne signifie pas une absence d'organisation dans l'espace urbain, c'est une production urbaine qui cache une forme d'intelligence pratique qu'on ne peut concevoir à partir d'une vision extérieure des réalités locales. En effet, sur notre terrain d'étude, plusieurs habitants ont des pratiques dites « informelles » avec leur propre logique d'organisation déterminée par des conditions sociales et des codes culturels spécifiques que seuls les concernés comprennent totalement. Les habitants ont une culture de la débrouille en faisant diverses activités dans l'espace : l'artisanat, le commerce de proximité, la restauration rapide, la vente à la sauvette, etc. Ces activités, principalement non déclarées, – donc qualifiées officiellement « informelles » – sont pourtant acceptées, tolérées à bien des égards par les autorités institutionnelles qui y trouvent aussi leur compte. L'articulation hybride des pratiques formelles et informelles dans les différents espaces urbains permet de rapprocher les différents types d'acteurs dans la co-production de la ville qui devient à la fois planifiée administrativement et organique, voire vernaculaire. Cette ville produite en dehors de la planification officielle est « *le résultat de pratiques quotidiennes, de logiques endogènes et locales, notamment celles portées par les habitants bâtisseurs* » (Choplin, 2021). Elle est portée par des « *bâtisseurs de périphérie* » (Dubresson-Raison, 1998) qui sont des « *vendeurs de terrains, géomètres, et acquéreurs de parcelles se sont approprié les normes officielles créant des formes urbaines anticipant une légalisation* ».

À partir des situations de production urbaine soulevées, il est important de comprendre non seulement dans quelles conditions les pratiques, les savoir-faire et expériences locaux des populations, matérialisés par la spatialisation de l'organisation de la vie à différentes échelles, produisent des connaissances variées et constituent des éléments d'expertise pour proposer des

transformations locales, mais également comment ces connaissances sont prises en compte, ou au contraire, rejetées dans les modèles de ville importés. En outre, considérer et intégrer les expertises, les intelligences et les savoir-faire locaux et leurs modes de fonctionnement portés par les habitants est ainsi essentiel pour mieux appréhender la ville organique et réelle. Dès lors, l'enjeu est de s'inspirer du pouvoir planificateur des citoyens, en se décalant des préjugés substantialistes, des qualificatifs (informels, anarchiques...) en provenance d'une lecture exogène de la ville. En somme, analyser seules les pratiques informelles permet de comprendre leurs logiques d'organisation et les expertises qu'elles dégagent dans la production de la ville.

1- Une approche systémique du modèle urbain organique, réel, de notre terrain d'étude

Pour comprendre la production de la ville réelle, organique de notre cas d'étude, abordée à l'échelle locale et métropolitaine nous nous inspirons des travaux de Moine (2004, 2006, 2007, 2015) qui s'appuie pour sur le concept de territoire qu'il considère comme un système complexe. Il considère la démarche systémique comme une approche d'analyse opérationnelle qui permet de ressortir des sous-systèmes et leurs interrelations, représentant en même temps la structure et les dynamiques. Avec la méthodologie, une désagrégation opérationnelle des sous-systèmes et de leurs interactions en fonction de la problématique traitée et des objectifs fixés est possible pour le chercheur. Pour démontrer l'usage de l'approche systémique comme méthodologie opérationnelle, il décompose le système territoire en cinq sous-systèmes ou dimensions opératoires : d'abord, *l'espace géographique* qui est un espace naturel, puis anthropique, résultant d'une organisation des sociétés humaines (aménagement, peuplement) ; ensuite, *les représentations individuelles et collectives de l'espace* faites par les acteurs (institutionnels et non institutionnels) qui s'occupent de l'aménagement et de la gouvernance du territoire par les différents acteurs qui se chargent de l'orientation des projets qui sont programmés dans l'espace ; des interrelations incessantes, qui évoluent dans *le temps*, basées sur des principes de construction-déconstruction ; enfin, la place des jeux d'acteurs (individus et groupe d'individus) au cœur des territoires, produisant des lieux dans le temps qui est difficilement déterminable, et en fonction des représentations en jeu.

Notre démarche systémique reprend les mêmes bases, tout en approfondissant quelques sous-systèmes – les acteurs, les représentations, le temps et les lieux – pour appréhender plus fidèlement la production de la ville organique qui provient des expériences, des savoirs et savoir-faire d'une multitude d'acteurs – principalement les populations – marquée par des

spécificités strictement locales et qui méritent d'être abordées en profondeur. Par exemple, Simone (2004) théorise le concept de « *populations comme infrastructure* » ou « *people as infrastructure* », en démontrant que les habitants eux-mêmes, à travers leurs savoir-faire ingénieux, sont des acteurs clés et à part entière du processus de la production quotidienne de la ville.

- **L'espace géographique naturel et anthropisé**

L'espace géographique se décompose en deux parties :

- L'espace naturel révélateur d'aménités naturelles telles que la biocénose, l'hydrographie, le climat et le relief qui expliquent les formes de représentations et d'appropriations de l'espace par les acteurs ;
- L'espace anthropisé, habité, approprié, représenté, vécu et perçu par les différents acteurs pour des raisons sociales, politiques, économiques et professionnelles (espace social, espace politique, espace économique, espace professionnel).

L'espace géographique est, en somme, un cadre de référence qui détermine les formes de représentations et d'appropriations faites par les acteurs en fonction des contraintes et des aménités identifiées et de leur statut professionnel, social ou culturel. L'espace devient anthropique et fonctionnel. La représentation de l'espace géographique permet de comprendre les relations entre l'environnement naturel et les objets anthropiques. Elle permet également de comprendre comment les acteurs (l'homme selon les différentes fonctions qu'il occupe) produisent de multiples objets anthropiques qui vont faire la ville, représenter les formes d'appropriations de l'espace, etc.

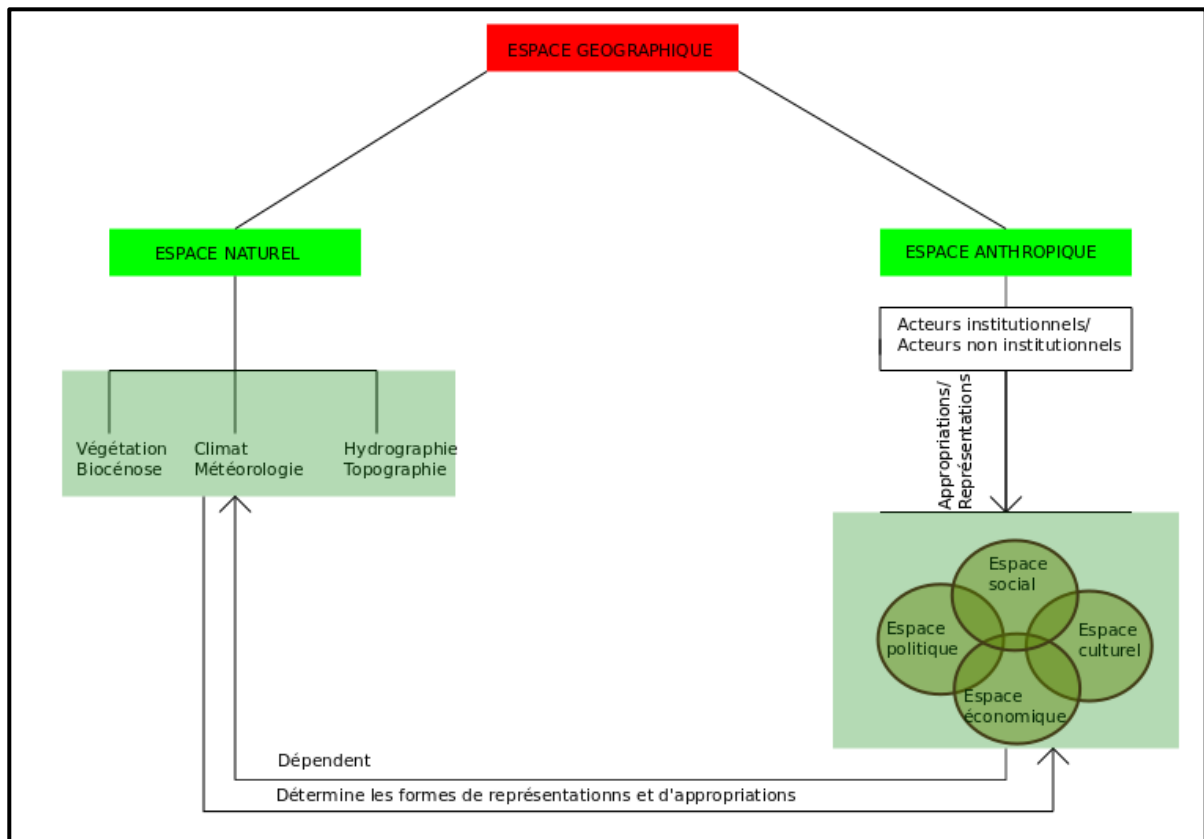


Figure : l'espace géographique

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2020

Ensuite, nous avons appliqué une désagrégation hiérarchique descendante pour identifier les acteurs et leurs interrelations dans la co-production urbaine. Dans notre terrain d'étude, nous avons identifié plusieurs types d'acteurs que nous regroupons dans deux groupes distincts : les acteurs institutionnels et les acteurs non institutionnels. À ces différents acteurs, nous appliquons une grille d'analyse qui permet de comprendre leurs interrelations autour de la gouvernance et de la production de la ville. Cependant, les types d'acteurs peuvent changer (diminuer ou augmenter) en fonction de l'échelle territoriale et des domaines analysés dans la ville. Notre échelle d'analyse est départementale et quelquefois régionale selon la pertinence de ce que nous démontrons. Ainsi, nous avons entre autres les acteurs suivants :

- **Les acteurs institutionnels** concernent l'État, l'administration territoriale (les représentants locaux de l'État : le gouverneur, le préfet et le sous-préfet), l'administration locale (les collectivités locales et leurs élus), les services techniques centralisés et décentralisés de l'État (CETUD, UCG, FONGIP, etc.). Chaque acteur institutionnel a une marge de manœuvre, d'action selon une échelle territoriale bien

définie par l'administration. D'une part, la commune de Diamniadio (ville historique) est détachée administrativement de la ville nouvelle, et est administrée — comme les 557 communes que compte le Sénégal — par l'équipe municipale (maire et conseillers municipaux) avec des interventions ponctuelles de la DGPU et des conseillers départementaux au niveau départemental. D'autre part, Diamniadio a une spécificité, car une ville nouvelle est programmée sur sa partie Nord. Celle-ci est gérée conjointement par l'État via un aménageur, la DGPU, avec des interventions directes et indirectes des services techniques étatiques comme l'ANAT, le CETUD, l'UCG. D'autres acteurs institutionnels peuvent être signalés dans le cadre de la production de la ville nouvelle de Diamniadio : ils s'agissent des acteurs des coopérations bilatérales Nord-Sud (France- Sénégal, Allemagne-Sénégal, etc.) et Sud-Sud (Sénégal-Turquie, Sénégal-Maroc, Sénégal-Chine, etc.), mais aussi de la coopération décentralisée entre la commune (ville historique) de Diamniadio et une commune française.

- **Les acteurs non institutionnels** sont, en autres, selon qu'on se trouve dans la commune de Diamniadio ou dans la ville nouvelle, la société civile (associations, mouvements citoyens et ONG locales), la population (jeunes, adultes, personnes âgées), les coutumiers (présents sur le site depuis plusieurs décennies : les Lebou, les Sérères), les acteurs privés (entreprises et promoteurs nationaux et internationaux, des GIEs) et de nouveaux acteurs non institutionnels (bailleurs internationaux : la banque mondiale, AFD, PNUD, GIZ, etc.).

Il est important de comprendre que derrière ces acteurs se cache une multitude d'autres acteurs que nous pouvons décomposer à nouveau, selon les domaines et leur échelle d'analyse. Dans le cadre de notre analyse, nous avons sélectionné les acteurs les plus déterminants en fonction de nos objectifs de recherche. Les interrelations, les rôles, les responsabilités des acteurs sont complexes selon l'échelle à laquelle on se trouve.

- Le système des acteurs

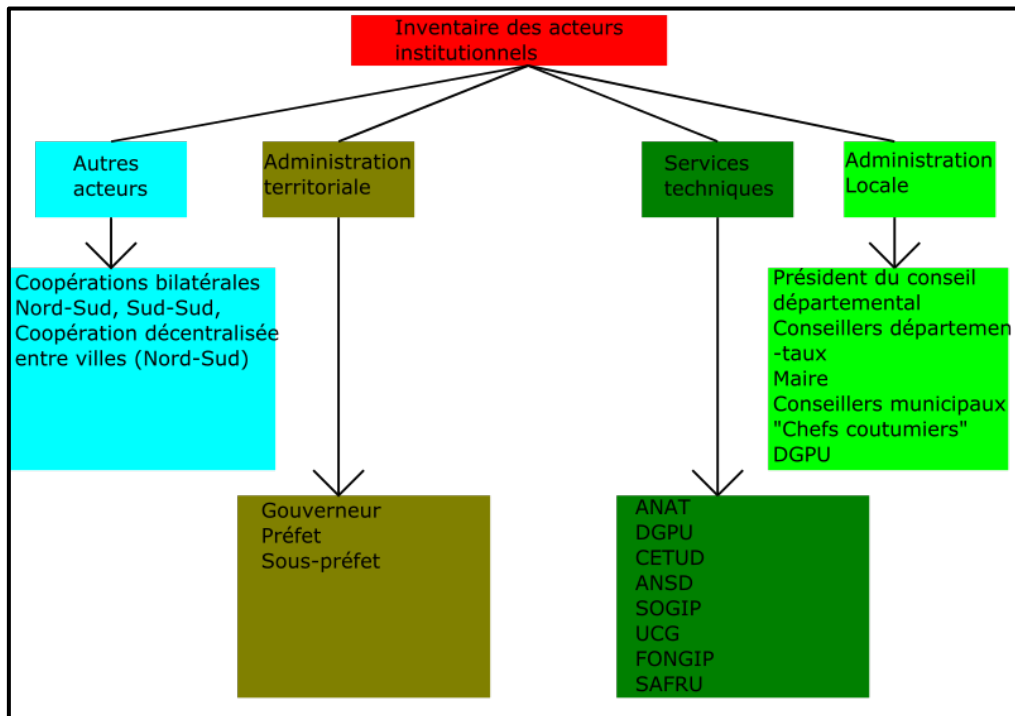


Figure 16 : Inventaire des acteurs institutionnels de la ville

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022¹⁸⁵

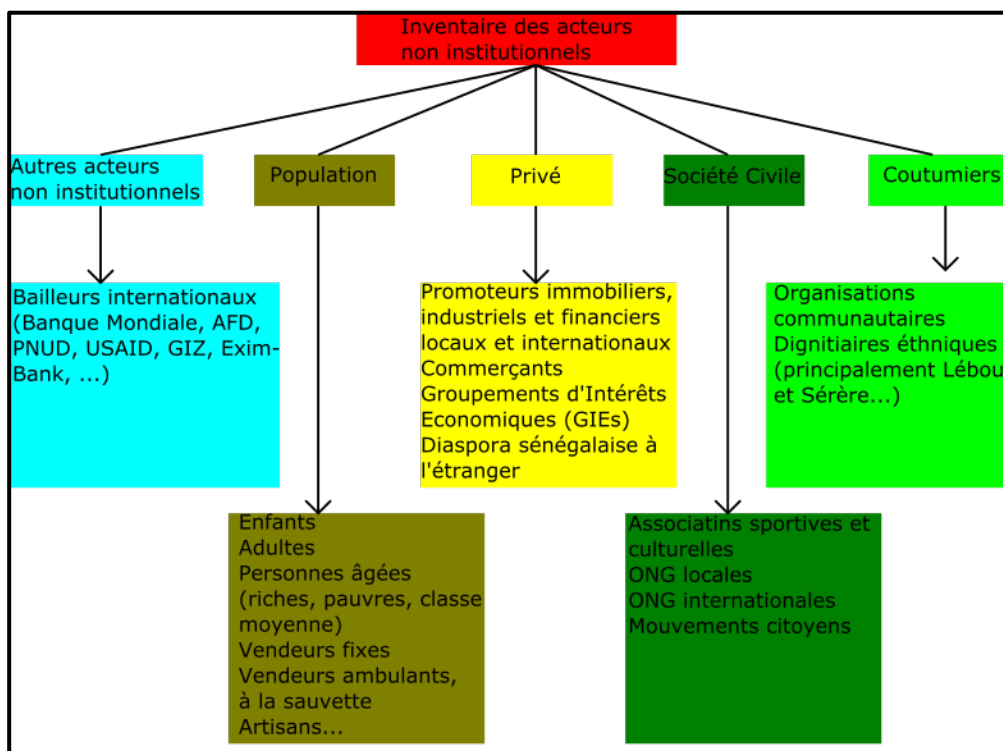


Figure 17 : Inventaire des acteurs institutionnels de la ville

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022¹⁸⁶

¹⁸⁵ Cette figure est enrichie par notre approche de terrain entre 2017 et 2020

¹⁸⁶ Cette figure est enrichie par notre approche de terrain entre 2017 et 2020

Les acteurs institutionnels et les acteurs non institutionnels entretiennent des relations directes ou indirectes, formelles ou informelles selon les circonstances et les besoins présents. Les pratiques des différents acteurs permettent d'aborder l'espace urbain sous l'angle de la territorialité qui renvoie aux interactions entre les populations et les autres acteurs avec lesquels elles sont en interrelation permanente dans leur milieu de vie. En ce sens, Guy DI Méo (2002) pense que le territoire « *témoigne d'une appropriation à la fois économique, idéologique et politique de l'espace par des groupes qui se donnent une représentation particulière d'eux-mêmes, de leur histoire, de leur singularité* ». Le territoire peut être ainsi assimilé à un espace urbain faisant l'objet de compétitions entre des acteurs aux intérêts antagonistes. Les jeux d'acteurs révèlent alors des tensions multiformes, expliquant, voire rendant parfois difficile la gouvernance urbaine. Dans cette perspective, Étoungué, Mayer et Soumahoro (2010) constatent que les politiques urbaines en Afrique ont, soit, maintenu le statu quo, soit exacerbé les inégalités sociales transformant ainsi la ville en un champ de confrontations acerbes entre les différents acteurs inégalement outillés face à la montée des enjeux. En effet, les acteurs institutionnels ont besoin des acteurs privés pour financer la ville. Par exemple, les acteurs privés (non institutionnels) entretiennent des relations de partenariats, de subordination, d'ententes et de conflits avec les acteurs institutionnels dans le cadre du financement de la ville. De même, parmi les acteurs non-institutionnels, il y a les habitants qui participent au financement de la ville à travers le paiement d'impôts (légaux ou la patente sur la production de lieux commerciaux, professionnels, formels et informels, etc.) et l'autofinancement de l'habitat.

L'administration territoriale, composée du gouverneur, d'un préfet et d'un sous-préfet, s'appuie sur l'État central pour administrer localement son territoire, car elle ne dispose pas de services techniques spécifiques et a recours aux agences techniques de l'État à travers des accords par l'intermédiaire de l'administration territoriale. De plus, elle est aidée ponctuellement par les habitants et les ONG locales sur des actions spécifiques : gestion des déchets, assainissement ponctuel, etc.

En quelque sorte, tous types d'acteurs interagissent et entretiennent des relations de partenariats, d'assistances techniques mutuelles, des tensions et conflits dans les différentes pratiques quotidiennes. Ces ententes, conflits et reconnaissances mutuelles entre l'administration locale, les services techniques de l'État, l'administration territoriale, la

population, la société civile, les acteurs privés et les chefs coutumiers dans les différentes affaires renvoient à la production de la ville et à sa gouvernance. Ces relations et ces pratiques relèvent à la fois du formel et de l’informel, selon les circonstances. En effet, les acteurs institutionnels coproduisent et cohabitent la ville avec des acteurs non institutionnels : des acteurs privés (promoteurs, entreprises, bailleurs internationaux) en lien avec des acteurs publics et une société civile composée de la population, des chefs coutumiers, des associations et des mouvements citoyens. Si les acteurs institutionnels décident et orientent la planification, ils s’appuient sur les acteurs privés pour financer et investir en partie la ville, et la société civile, notamment la population, propose et produit sa ville organique, réelle au quotidien à la fois décalée et complémentaire de celle qui est programmée par le politique. En somme, les jeux entre ces nombreux acteurs, en plus d’autres qui émergent ponctuellement selon les types de projets et les domaines considérés dans la ville, méritent d’être analysés pour comprendre la complexité de la production urbaine. L’hybridité des pratiques formelles et informelles, la variété des acteurs et de leur échelle d’intervention (local, régional, national, continental, international) pose la problématique de la superposition entre la ville planifiée institutionnellement et la ville réelle produite principalement par les populations.

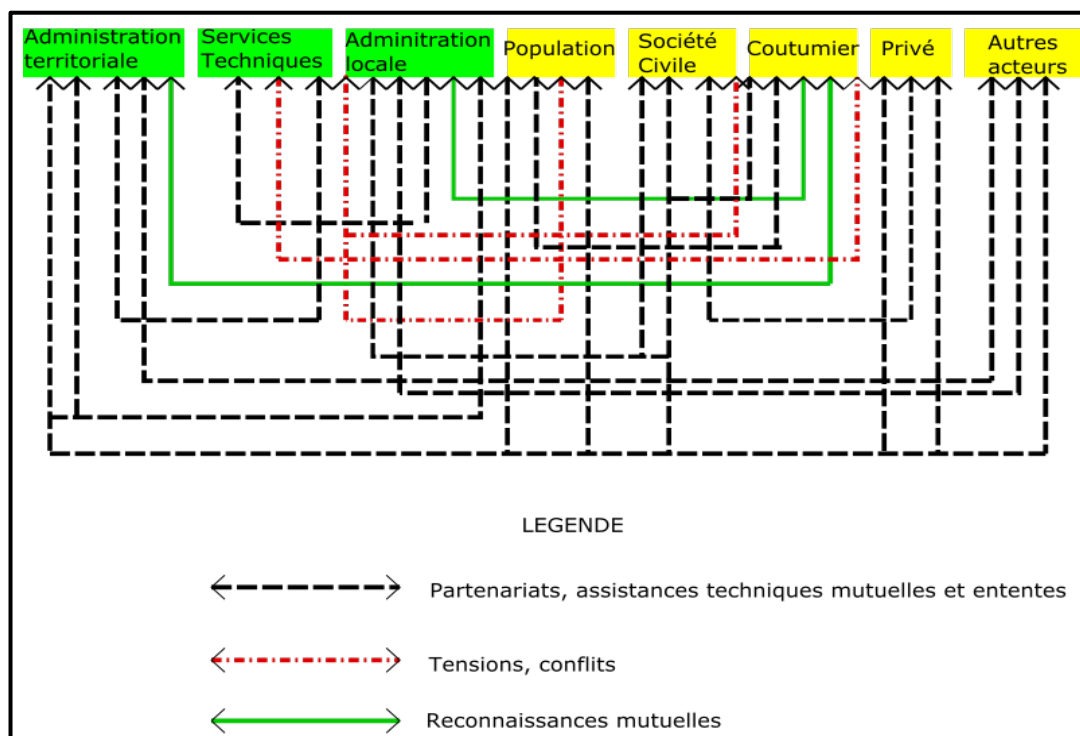


Figure 18 : interrelations entre les différents acteurs de la ville

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022¹⁸⁷

¹⁸⁷ Cette figure est enrichie par notre approche de terrain entre 2017 et 2020

- **Les appropriations, représentations individuelles et collectives**

La structuration de la ville réelle révèle une interrelation entre l'espace géographique naturel, composé des sols, de la biocénose, de l'hydrographie, du climat et de la topographie qui provoquent des contraintes ou offrent des aménités ; et un espace politique aménagé, un espace économique et un espace social produits par les sociétés africaines selon des dynamiques spécifiques. L'espace construit également des formes d'appropriation de l'espace urbain qui se transforme en espace vécu et perçu par les habitants selon une histoire et une culture spécifique. Cette appropriation de l'espace selon une tradition locale incite à la transformation de l'espace héritée de la colonisation (à l'échelle régionale, métropolitaine) par les habitants et les acteurs institutionnels locaux. Cela aboutit à la création d'un espace politique aménagé et géré conjointement par les acteurs institutionnels et quelques acteurs non institutionnels. Sous influences culturelles, sociales et religieuses, l'espace urbain est adopté et approprié par la société selon des dynamiques spécifiques, produisant un modèle urbain organique. Tous les types d'espace coexistent et entretiennent des relations selon des circonstances précises.

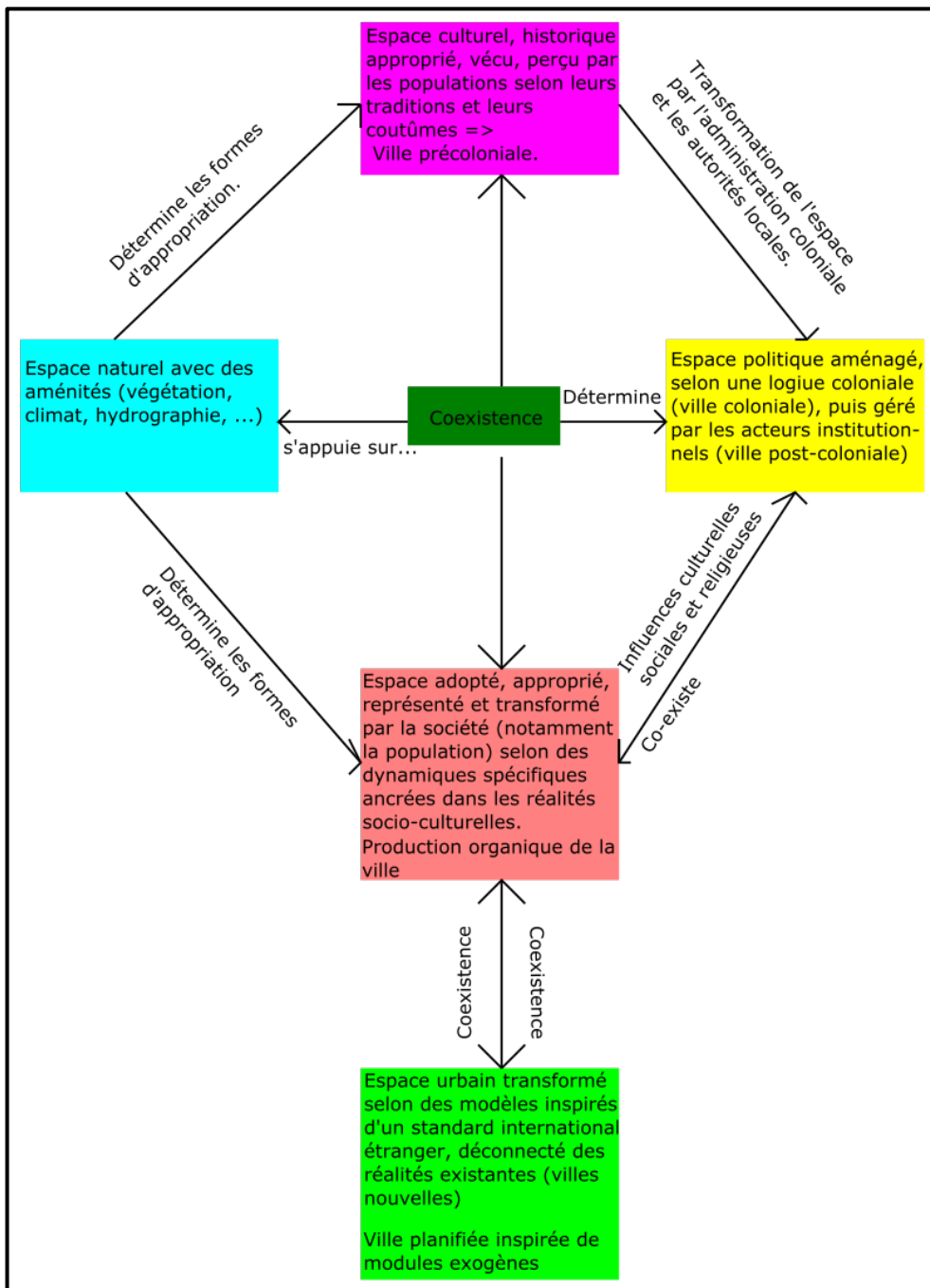


Figure 19 : l'espace de la ville : évolution et appropriation

Schéma réalisé par Cheikh CISSE, 2020¹⁸⁸

¹⁸⁸ Cette figure est enrichie par notre approche de terrain entre 2017 et 2020

- Le temps de la production urbaine

La complexité de la production de la ville réelle est aussi liée à un temps dont le rôle est difficilement percevable. Au-delà des repères temporels (le moment précis ou la date), de la durée, la dimension temporelle permet de questionner le déroulement des actions et des phénomènes dans le temps conduisant l'interaction action/observation. Ainsi, d'autres composants du système à l'instar des acteurs, de l'espace géographique et des lieux ont un sens dans une spirale, en tenant en compte et en révélant des dates clés caractérisées par la durée des phénomènes datés et leur conjonction¹⁸⁹ qui engendre la dynamique du système.

Le temps, en général, qu'il soit long, moyen, court ou très court, détermine les formes de représentations de l'espace urbain et la modification des lieux créés du fait de l'usage qu'en font les habitants dans l'espace, déclenchant des jeux d'acteurs permanents.

Dans notre terrain d'étude, il existe le temps des politiques, le temps des acteurs privés et le temps de la population. Le temps des politiques — principalement des acteurs institutionnels — s'inscrit en permanence dans la planification, donc sur le temps long. Par exemple, la ville nouvelle est produite suivant un temps programmé : la phase d'émergence (2014-2019), la phase de développement (2020-2025) et la phase de finition (2025-2035). Le temps des acteurs privés s'inscrit dans une durée courte ou moyenne, c'est-à-dire le temps d'un projet ponctuel ou périodique dans le cadre des partenariats publics-privés pour la production de la ville (financement et construction de logements, d'entreprises, etc.) Cependant, le temps des politiques (temps moyen ou temps long) et le temps des acteurs privés (le temps court ou moyen) ne suivent pas toujours le temps de la population qui évolue très vite en suivant des pratiques particulières dans les espaces. Or si les deux temps n'évoluent pas simultanément, cela crée des déséquilibres. Ce décalage temporel relève de la complexité et explique en partie les pratiques informelles dans la ville. Toujours dans une logique de complexité, les trois temps (court, moyen et long) peuvent se chevaucher en fonction des circonstances présentes, des pratiques habitantes et les marges de manœuvre accordée par les acteurs institutionnels en charge de la gouvernance de la ville.

¹⁸⁹ Moine et Sorita, 2015

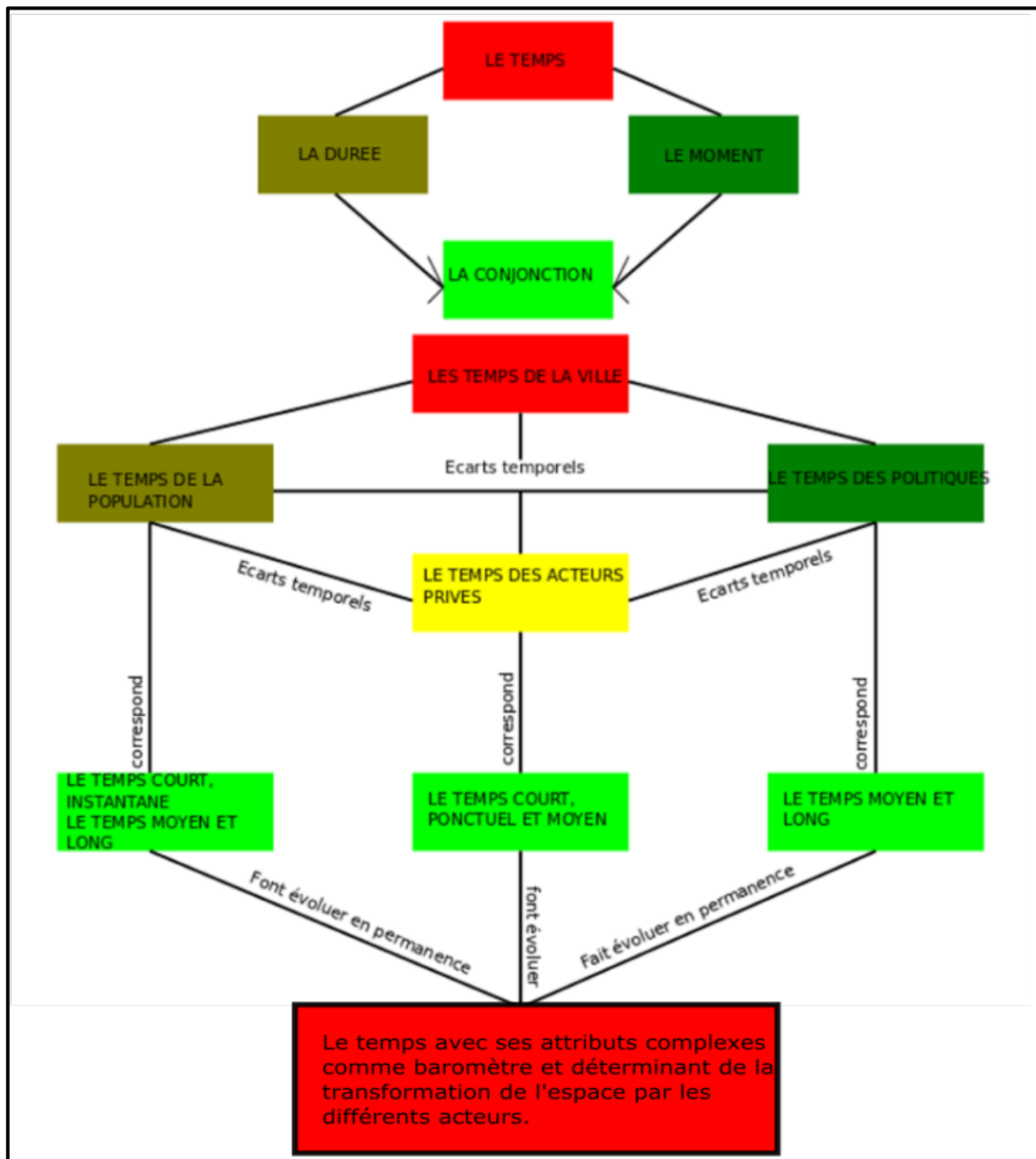


Figure 20 : le temps de la production urbaine¹⁹⁰

Figure réalisée par Cheikh CISSE à partir des enquêtes de terrain à Diamniadio entre 2017 et 2020.

¹⁹⁰ Cette figure est enrichie par notre approche de terrain entre 2017 et 2020

- Les Lieux de la ville

Les lieux apparaissent dans l'espace urbain à travers des perceptions et des représentations que les acteurs portent sur leur milieu de vie, provenant des jeux d'actions antagonistes, réciproques, continues impliquant des individus et des groupes sociaux et leurs environnements symboliques et matériels. Dans les lieux, existent ainsi différentes composantes l'espace géographique (morphologique), les acteurs (fonctionnelle) et les perceptions (symbolique) qui définissent le système territoire, évoluant et se modifiant dans le temps et en fonction du temps. Les lieux renvoient aussi à l'appropriation de l'espace qui permet de lire les inégalités dans l'occupation, l'usage et l'accès aux différents lieux de la ville. L'appropriation constitue également un cadre pour analyser les rapports de force entre les différents acteurs qui interagissent dans la société, cohabitent dans l'espace urbain tout en créant des lieux divers. Cet espace urbain est une ressource inégalement répartie dont la valeur est différente d'un lieu à un autre selon des opportunités qu'il présente et l'importance que lui donnent les individus et leur groupe. Selon Dupuy (1983), « *toute société définit des modèles d'appropriation de l'espace en fonction de sa culture. Les différents groupes sociaux qui la composent s'écartent de ces modèles, instaurant une relation à l'espace qui leur est propre, et qui est à la fois le résultat de leur spécificité et l'expression d'une différence sociale. Chaque individu s'approprie un fragment d'espace en transformant sa matérialité en fonction de sa personnalité, mais aussi de son statut social et de son positionnement culturel* ». Ainsi, nous pouvons comprendre que l'appropriation de l'espace participe à la construction d'une identité spécifique aux différents acteurs qui interagissent dans la société. Également, cette appropriation s'inscrit parfois dans la temporalité mouvante, changeante comme c'est le cas des lieux commerciaux temporaires, événementiels, etc. produits par les citoyens en fonction des paramètres spécifiques. À titre illustratif, sur le terrain, ceux qui habitent la ville produisent des lieux différents et les vivent quotidiennement dans une dialectique complexe. Ces lieux ont trois dimensions¹⁹¹ : structurelle (fréquentation d'un lieu), praxéologique et idéal (activité qui se déroule en un lieu) et cognitive (discours à propos d'un lieu). Ils sont faits de frontières sociales, fonctionnelles et symboliques, d'organisation formelle et informelle, d'homogénéisation et de ségrégation... Les modes d'occupation et d'appropriation de l'espace privé et de l'espace public de leur ville, les pratiques résidentielles, les formes de consommation, de sociabilité, de territorialisation sont autant d'éléments qui s'articulent de manière complexe, expliquant la production de la ville. Par exemple, la figure n° 26, inspirée

¹⁹¹ Moine A., Sorita N., 2015, Travail social et territoire, concept, méthode, outils, Rennes, Presses de l'EHESP,

de nos enquêtes de terrain, identifie quelques lieux créés — dans la complexité — par les pratiques sociales et les représentations des acteurs (institutionnels et non institutionnels) à Diamniadio. Ces lieux sont créés avec un caractère formel et informel selon les circonstances : des lieux commerciaux permanents (marchés, boutiques et stands « fixes ») et temporaires (gares routières, à l'intérieur des bus), des lieux de transport permanents (gare routière) et temporaires (parkings et arrêts de bus spontanés sur le long du carrefour central de la ville), des lieux d'habitat permanents (logements formels identifiés) et temporaires (hébergement temporaire dans des logements spontanés), des lieux publics permanents (occupation temporaire de l'espace public selon des activités spécifiques : commerce, sport, artisanat) et temporaires (palabre, voisinage). Toutes les pratiques dans les lieux et les interrelations entre les acteurs ont une organisation. Elles sont adaptées, car tous les acteurs — formels comme informels — y trouvent leur compte. Toujours sur le terrain, les lieux créés s'expliquent par des logiques d'appropriations à la fois multiples et spécifiques de l'espace.

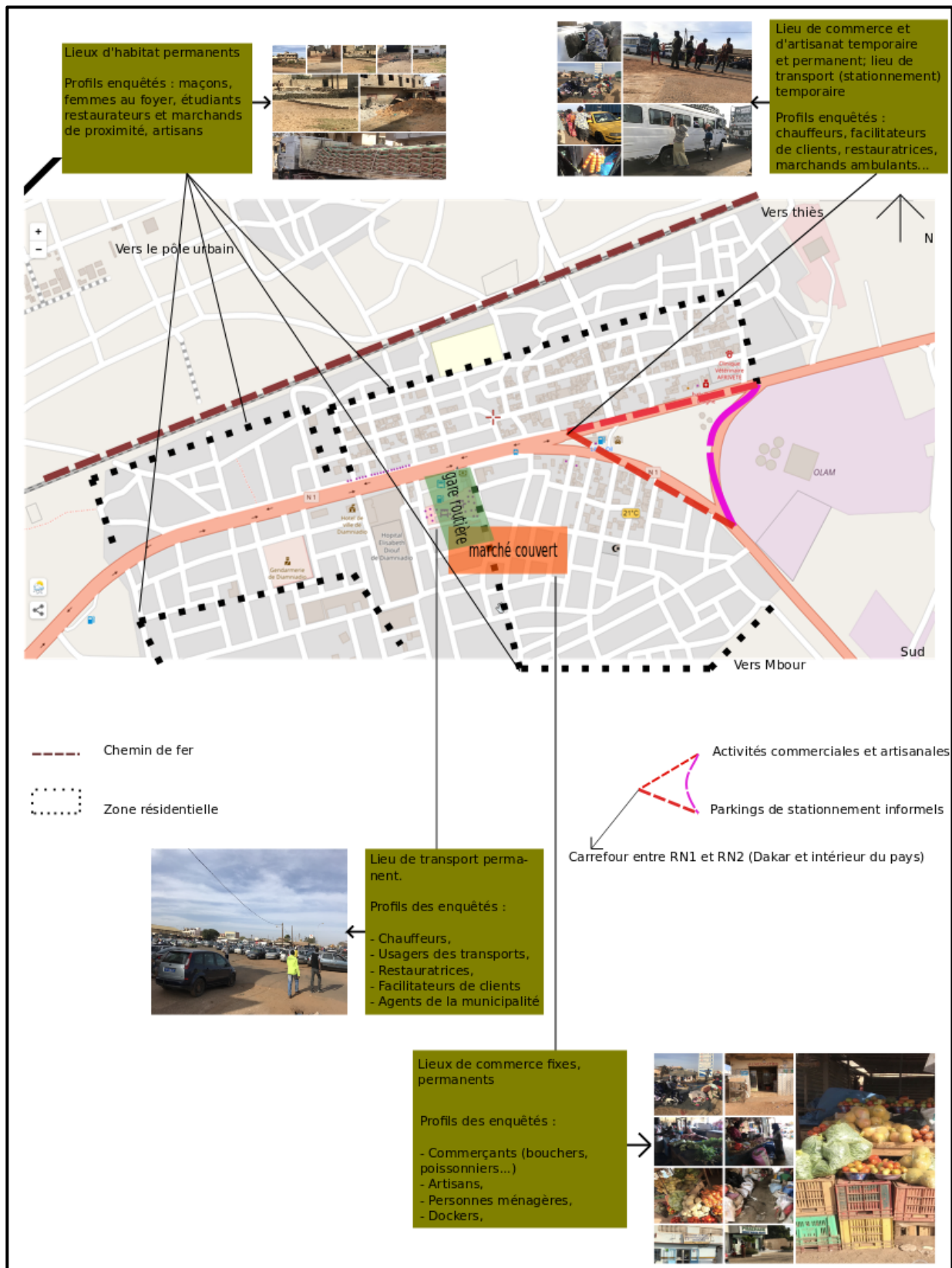


Figure 21 : les lieux temporaires et permanents produits dans l'espace urbain

Figure réalisée par Cheikh CISSE à partir des enquêtes de terrain à Diambiadio entre 2017 et 2020.

2- Dynamique de production de la ville réelle, sur les lieux produits dans les espaces

En même temps que la ville nouvelle planifiée au Nord de la ville historique de Diamniadio existe une ville réelle et organique qui s'organise par le bas, en dehors d'une planification officielle, mais possédant une organisation. Cette ville n'est pas uniquement celle des habitants, elle est coproduite avec d'autres acteurs. Elle n'est ni seulement formelle ni seulement informelle ; l'articulation hybride, ou précisément l'imbrication des pratiques formelles et informelles est quasi permanente, que cela soit dans les relations commerciales, politiques ou encore dans la circulation des travailleurs d'un secteur à l'autre. Plusieurs pratiques dites formelles ne le sont pas totalement ; elles contiennent aussi une dimension informelle. En d'autres termes, les deux formes de pratiques sont inséparables dans la production urbaine. À toutes les échelles, dans tous les secteurs, la ville prend forme de manière spontanée dans un espace organisé par des pratiques spécifiques aux habitants.

En nous basant sur une démarche centrée sur une recherche scientifique mêlant à la fois approche théorique et démarche pratique ayant pour but de mobiliser un ensemble d'acteurs pour la production de connaissances locales et vernaculaires, nous montrons, avec des résultats de terrain et de quelques expressions recueillies de la population, la production de la ville organique – par la population et d'autres acteurs identifiés. Nos observations de terrain nous ont permis de mesurer la pertinence des pratiques dans les différents espaces thématiques sélectionnés qui mettent en évidence nos principaux objectifs de recherche. En effet, la production de connaissances au niveau local renvoie à l'analyse des choix, des pratiques et des processus de production des lieux où les actions des habitants sont à l'œuvre. La mobilisation de ces connaissances permet de mieux appréhender la production des lieux par les habitants (lieux publics, lieux commerciaux, lieux des transports, lieux d'habitat). La production des lieux nous renseigne sur les expertises, les savoir-faire locaux, en somme, sur la ville réelle.

En outre, en admettant le choc qui caractérise souvent les liens entre invention (des habitants) et intervention (des acteurs institutionnels) (Obrist et al., 2013), et en adoptant une démarche orientée vers les acteurs qui analyse les nombreuses pratiques urbaines, nous avons l'ambition de dépasser la vision normative conjuguant développement et modernité, la dualité radicale ville planifiée et ville informelle. Nous centrons, dès lors, notre réflexion sur la façon dont les nombreux acteurs créent – dans la complexité – des lieux, y cohabitent, heurtent, manœuvrent, adaptent avec maîtrise leur vie quotidienne dans un espace urbain en constante mutation.

2-1- Production de la ville réelle par des représentations, pratiques et appropriations des lieux dans les espaces publics

En géographie et en urbanisme le concept d'espace public repose sur une interprétation matérielle qui renvoie à des espaces publics urbains (les équipements, les infrastructures, les rues, etc.) descriptifs et normatifs : c'est « *l'accessibilité et l'intersubjectivité* » (Khohn, 2008)¹⁹². On pouvait utiliser l'expression « *un espace public* » à la place de « *l'espace public* ». L'usage des deux types d'articles (défini et indéfini) change le sens des expressions en mettant en avant une relativité du sens selon les différentes pratiques résultantes d'une culture et d'une histoire spécifiques à chaque société. La définition et la façon de produire l'espace public nécessitent une analyse locale et contextuelle.

Dans le contexte sénégalais, les espaces publics sont à la fois des espaces pour tous et de personne, car ils ne sont pas perçus comme des espaces communs, mais plutôt comme des espaces « sauvages » ou encore les espaces du « *Buur* »¹⁹³, signifiant qu'ils n'appartiennent à personne¹⁹⁴. Le « *Buur* » signifie littéralement le roi qui renvoie, dans ce contexte, à la neutralité. Cette représentation fait référence à la dimension cognitive¹⁹⁵ des espaces. Ainsi, à partir de cette considération, les espaces publics permettent à toutes les classes sociales de se rencontrer, de palabrer, de commercer et de travailler dans l'artisanat¹⁹⁶. Ils abritent des lieux temporaires et permanents de contact, d'urbanité et de pratiques multiformes.

Les espaces publics appropriés par les individus renvoient, par ailleurs, au cadre de vie non circonscrit à une propriété privée, donc aux espaces et équipements publics. Ces espaces ont deux sens qui tournent autour de deux notions résultantes d'un déterminisme social : le concept (sa dimension symbolique ou l'idée que l'on en fait, donc une construction mentale, une représentation idéelle des individus : l'espace du Buur, l'espace de personne) et le modèle (sa matérialité, sa représentation morphologique, physique et concrète avec les différentes formes

¹⁹² *L'accessibilité* détermine les rôles politiques et sociaux des espaces publics : elle favorise la rencontre, l'urbanité et la coprésence des différents habitants dans un même espace urbain permettant l'exercice de la démocratie à travers protestations, des revendications, etc. Toutefois, l'accessibilité dans l'espace public n'est pas toujours visible dans la réalité.

L'intersubjectivité renvoie à l'urbanité, la rencontre, la sociabilité dans les espaces publics. Ces derniers deviennent ainsi des lieux d'échanges, d'interaction entre des personnes de catégories sociales différentes.

¹⁹³ L'espace du roi – l'espace neutre – l'espace de personne.

¹⁹⁴ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « lieux publics »

¹⁹⁵ Perception d'un lieu

¹⁹⁶ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « lieux publics »

d'appropriations des habitants, donc espace de rencontre, de co-présence...). Il existe alors des espaces publics ou lieux publics comme « existence physique ou matérielle » et « l'esprit des lieux » comme une représentation idéelle et une perception des espaces concernés¹⁹⁷.

D'une part, la matérialité ou l'existence physique des espaces est liée à sa structure physique, climatique, sociale, géologique, à la présence éventuelle de l'eau, à sa végétation, mais également aux actions anthropiques... Cette matérialité évolue dans le temps, ses couches s'accumulent, se superposent ou se dissimulent à l'échelle historique, géologique, géographique, produisant ou façonnant le paysage. Cette matérialité est ainsi intrinsèque aux lieux. D'autre part, la dimension idéelle, immatérielle ou l'esprit des lieux dépend de la vision, de la perception que l'on en a. Dans notre terrain d'étude, la perception des espaces par les habitants interrogés comme des espaces neutres, appartenant au *Buur* – donc à personne – s'inscrit dans cette logique. On peut aller plus loin dans l'explication de l'immatérialité des espaces en exposant différents éléments : (1) le temps (l'histoire) proche ou lointain, la légende, l'imaginaire, et la perception de ces éléments — qui évolue avec le temps, en fonction des modes, de « l'air du temps », mais également de la perception des espaces, qualifiée « d'atmosphère » par Carné¹⁹⁸. Elle est en lien avec l'organisation de l'espace, de la façon dont la population perçoit et représente l'espace selon des réalités historiques, sociologiques, politiques, culturelles et économiques. (2) Les différents usages des espaces et leur évolution à travers le temps. Cela renvoie au caractère festif, événementiel des espaces qui abritent des manifestations culturelles. (3) L'image voulue ou ressentie qui peut être symbolique, spontanée, commerciale, etc. Autrement dit, les espaces produits sont une forme d'impression ou de représentation concrète et matérielle des perceptions qu'ont les habitants dans l'espace géographique.

Les espaces publics peuvent ainsi être considérés au final comme une alchimie complexe de perceptions diverses et de matérialités multiples. C'est une existence matérielle (les équipements urbains, etc.) et une sphère communicationnelle (dimension immatérielle, lieu de communication, de protestation). Ces espaces abritent des lieux matériels et immatériels (marchés, les rues, les gares, etc.) qui sont circonstanciels et/ou permanents produits par les habitants et d'autres acteurs. Dans notre terrain d'étude, il existe une planification ancienne, héritée en partie de la colonisation, mais aujourd'hui la ville se construit en permanence à

¹⁹⁷ Exemple des espaces du « Buur ».

¹⁹⁸ <https://www.humanite.fr/dans-latmosphere-de-marcel-carne-362118>, consulté en 2021

travers différents espaces publics produits et appropriés par des groupes sociaux et la population qui les transforment – à leur manière – en espace de vie, de commerce, de transport, de loisir, d’habitat. Cette forme de ville non planifiée officiellement se produit en même temps que la ville planifiée par une multitude d’acteurs. Les différentes pratiques permettent d’aborder l’espace public sous l’angle de la territorialité qui renvoie aux interactions entre les populations et leur espace de vie.

Nous avons également compris sur le terrain que l’occupation des espaces publics est déterminée par des pratiques quotidiennes de la population en fonction de leurs profils socio-économiques, mais également par des éléments climatiques, spatiaux et politiques. Les habitants s’installent en fonction des ressources qu’offrent les espaces : ils cherchent à se mettre à l’ombre, loin du soleil ; près des transports, des clients, etc. Des rues entières sont occupées de manière temporaire pour des cérémonies « sociales » (baptême, mariage), politiques (meeting) et religieuses (des « thiants »)¹⁹⁹ et permanente pour des activités professionnelles (artisanat, menuiserie, mécanique, etc.). De même, il existe des usages successifs d’un même lieu dans le temps, car chaque lieu est produit en fonction d’une circonstance sociale, professionnelle, politique, religieuse... particulière (illustrés avec les photos n° 8, 9, 10).

Photo 8 : atelier de mécaniciens dans le domaine public



Crédit photo : Cheikh CISSE, 2019

¹⁹⁹ Cérémonie de chants religieux célébrée dans les lieux publics.

De plus, les espaces publics abritent des lieux produits, représentés et occupés en fonction du sexe, de l'âge, de la classe sociale, des rôles, l'ensemble selon des circonstances différentes. Les plus jeunes y sont plus fréquents en y pratiquant des activités sportives (football de rue, etc.).

Photo 9 : l'espace public, un lieu de pratiques sportives pour les jeunes



Crédit photo : Cheikh CISSE. Village de Déni Malick GUEYE, le 16 août 2020

Toutefois, la présence de différentes catégories de population dans l'espace public diffère selon des pratiques : les femmes créent lieux commerciaux pour la vente de fruits et légumes devant les maisons ou dans des espaces spécifiques de la ville. Elles créent aussi des lieux pour des festivités (rues entières barrées pour des cérémonies), tandis que les hommes en majorité les utilisent pour des pratiques professionnelles.

Photo 10 : occupation entière d'une rue pour une cérémonie



Crédit photo Papa Dieng, 2020, réadaptée par Cheikh CISSE, 2020

La création de lieux dans les espaces publics est aussi déterminée par le climat. À cause de la chaleur intérieure des maisons, des habitants rencontrés et interviewés en août 2020 affirment qu'ils « *se regroupent tous les jours sous l'arbre après le déjeuner pour faire du thé, car ils n'ont pas de fraîcheur à l'intérieur des maisons à cette heure-ci²⁰⁰* » (cf. photo n° 11). Par conséquent, les ménages produisent des lieux périodiques et temporaires dans l'espace en période de chaleur, sous quelques rares arbres existants à l'extérieur afin de trouver une fraîcheur. Cependant, la création de ces lieux temporaires dans l'espace concerne les quartiers populaires habités par les plus pauvres en manque d'activités professionnelles. Les habitants concernés occupent partiellement, voire entièrement les rues : aux pieds des immeubles, autour de l'arbre à palabre localement appelé « *grand-place* ».

²⁰⁰ Il était 15h.

Photo 11 : refuge climatique sous l'arbre à palabre



Village de Déni Malick GUEYE, Diamniadio, le 16 août 2020. Crédit photo : Cheikh CISSE

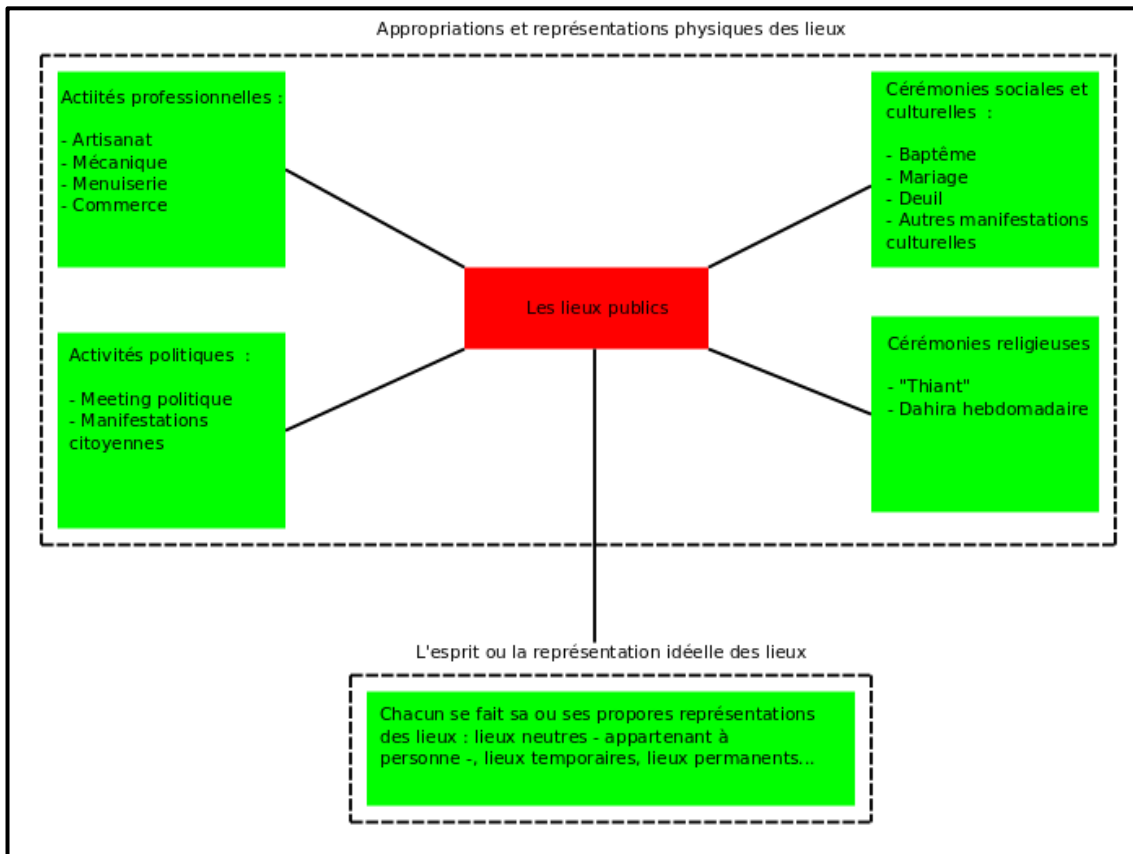


Figure 22 : la matérialité et l'esprit des lieux

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

La perception neutre des espaces publics, perçue comme n'appartenant à personne (dimension cognitive) par les personnes rencontrées, explique aussi la présence d'endroits de stockage temporaire et permanent de déchets et débris de bâtiments démolis. Ainsi, des pratiques informelles se manifestent dans les espaces publics à travers les déchets. En effet, dans les rues traversées lors de nos observations, nous constatons que le commerce informel dans les espaces publics détermine les formes de déchets produits par les populations. Il existe une typologie de déchets en fonction des activités présentes dans chaque lieu. Cependant, une forme de déchet est omniprésente, c'est le plastique. Partout dans la ville, des marchands ambulants de « café Touba »²⁰¹ distribuent des gobelets en plastique moyennant une pièce de 50 FCFA. Cette activité entraîne une prolifération de sachets d'eau en plastique, des gobelets et d'autres déchets plastiques dans les différentes rues. Cela a une double explication : une insuffisance de poubelles et les représentations de neutralité faites par les habitants sur les espaces publics. Il existe, dès lors, un problème de gestion de cette masse de déchets produits ; les personnes enquêtées citent deux méthodes informelles et traditionnelles : « *l'enfumage* » et le « *déversement dans des tranchées creusées* »²⁰². Ces méthodes présentent des risques tels que la pollution de l'air, de la nappe phréatique et des incendies. Ainsi, plusieurs types d'acteurs — formels et informels — interviennent dans la gestion des déchets.

Dans la commune historique de Diamniadio, un service de ramassage, co-géré par l'État via l'UCG et la municipalité, s'occupe administrativement des déchets. Toutefois, ce service est défaillant en raison d'un manque de personnel et d'équipements efficaces auxquels s'ajoute le ramassage irrégulier des déchets, d'après les personnes enquêtées. De plus, il n'existe pas une politique locale qui contraigne les pratiques insalubres dans les espaces publics²⁰³. Étant en marge de restrictions strictes, les pratiques informelles participent à l'insalubrité des rues à cause des déversements sauvages des déchets sur les lieux publics, en plus des égouts mal-entretenus — de la défaillance d'un service de ramassage d'ordures —, des nuisances sonores, olfactives au niveau des axes principaux de la ville. Pour remédier à cette situation, certains commerçants enquêtés refusent le paiement de la patente quotidienne (diouti) afin de mettre la pression sur les autorités locales sur le problème des déchets urbains. Cependant, les plus précaires (les marchands ambulants) sont insensibles à cette problématique.

²⁰¹ Café spécialité sénégalaise.

²⁰² Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « collecte et gestion de déchets » : seize (16) personnes interrogées estiment qu'il existe d'autres pratiques telles que l'enfumage et le déversement des déchets dans des tranchées creusées.

²⁰³ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « collecte et gestion de déchets »

Ensuite, plusieurs acteurs privés interviennent dans la gestion des déchets (collecte et ramassage). La gestion est assurée depuis longtemps par des entreprises privées étrangères d'abord par le groupe italien *AMA* (contrat rompu en 2006) ; puis, par le groupe français *VEOLIA* (rompu en 2012). Au moment de nos enquêtes, la gestion est entre les mains de micro-entrepreneurs privés qui assurent le transport et la pré-collecte. Le coût moyen de collecte d'une tonne de déchets solides fixés par ces derniers est de 1000 FCFA²⁰⁴. Les petites entreprises privées qui s'occupent de la gestion des déchets sont aujourd'hui épaulées par l'UCG, une structure publique dépendante du Ministère de l'Urbanisme, du Logement et l'Hygiène Publique (MULHP).

Toujours, au niveau communal, l'équipe de l'UCG, aidée par un service spécial de la municipalité, assure le ramassage des déchets. Selon Samuel Badji (2019), chef de service en charge des déchets dans la commune de Diamniadio, « *des lieux de collecte sont produits dans l'espace par la mairie, permettant aux agents de l'UCG d'assurer quotidiennement le ramassage* ». Le tri sélectif n'y est pas encore pratiqué²⁰⁵. Il n'y a pas une prise de conscience des dangers environnementaux ni de mesures restrictives qui sanctionnent les pratiques insalubres dans les espaces publics, si ce n'est par des sensibilisations. En revanche, la municipalité travaille périodiquement avec des délégués de quartier, des Associations Sportives et Culturelles (ASC) en organisant des journées de *Set-Setaal*²⁰⁶ pour résoudre ces problèmes.

À l'échelle métropolitaine de Dakar, la principale difficulté est l'absence d'un centre de traitement des déchets collectés comme un centre d'enfouissement technique avec des normes environnementales standards. La collecte des déchets est une problématique majeure à cause d'une inégalité de services de ramassage : les espaces les plus huppés de la région ont un des services plus réguliers et efficaces, tandis que les espaces les plus enclavés et pauvres ont des services limités. Par conséquent, cela fait naître des pratiques anarchiques : déversement des ordures dans les espaces publics, auto-fabrication de poubelles artisanales entraînant des risques et pollutions de toute forme.

²⁰⁴ 1,55 euros

²⁰⁵ Très peu de personnes interrogées connaissent le tri sélectif et ne l'appliquent pas

²⁰⁶ Campagne de nettoyage général.

À l'échelle nationale, conscient de l'insalubrité des villes sénégalaises, l'État du Sénégal a décrété en janvier 2020 une journée nationale de nettoyage appelée « *Cleaning-Day* » consistant à organiser un nettoyage général des villes le premier samedi de chaque mois, mais cette initiative « mort-née » n'a pas atteint les objectifs escomptés.

Photo 12 : auto-fabrication d'une poubelle artisanale



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019

En outre, la gestion des déchets a des coûts et nécessite donc des sources de financement. « *Les recettes propres de la collectivité locale sont faibles* », d'après Samuel Badji (2019). C'est pourquoi le financement provient principalement des subventions de l'État et des programmes d'appuis des bailleurs internationaux. À côté de ce financement officiel, il existe un type de financement traditionnel et informel provenant du bas, des habitants. Pour faire face à la collecte irrégulière des services de la municipalité et de l'État, quelques personnes interrogées²⁰⁷ dans la commune révèlent qu'ils ont un abonnement auprès d'acteurs artisanaux qui font du porte-à-porte tous les jours avec leur charrette moyennant une somme de 1000 FCFA par mois. Cette forme de collecte et de ramassage d'ordure est organisée et

²⁰⁷ Les seize (16) personnes interrogées sur la thématique « collecte et gestion de déchets » lors de notre deuxième phase de focus group

constitue une alternative face au manque de services publics dans ce secteur. C'est la défaillance de services officiels de gestion des déchets qui a favorisé cette gestion traditionnelle émanant directement de la population. Cette dernière fait des pratiques certes informelles, mais bien organisées.

Planche de photos 3 : des déchets à ciel ouvert



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019

Enfin, les activités informelles sont génératrices de plusieurs formes d'insécurité. En raison de l'absence de régulation, elles sont des aléas qui entraînent des risques sanitaires d'incendies, et d'accidents. En effet, nous avons observé sur le terrain qu'il n'y a pas de restriction sur les produits vendus et ces derniers exposés à côté des décharges de poubelles. Également, les véhicules roulent ou stationnent, acheteurs et vendeurs ambulants s'entremêlent aux mêmes endroits.

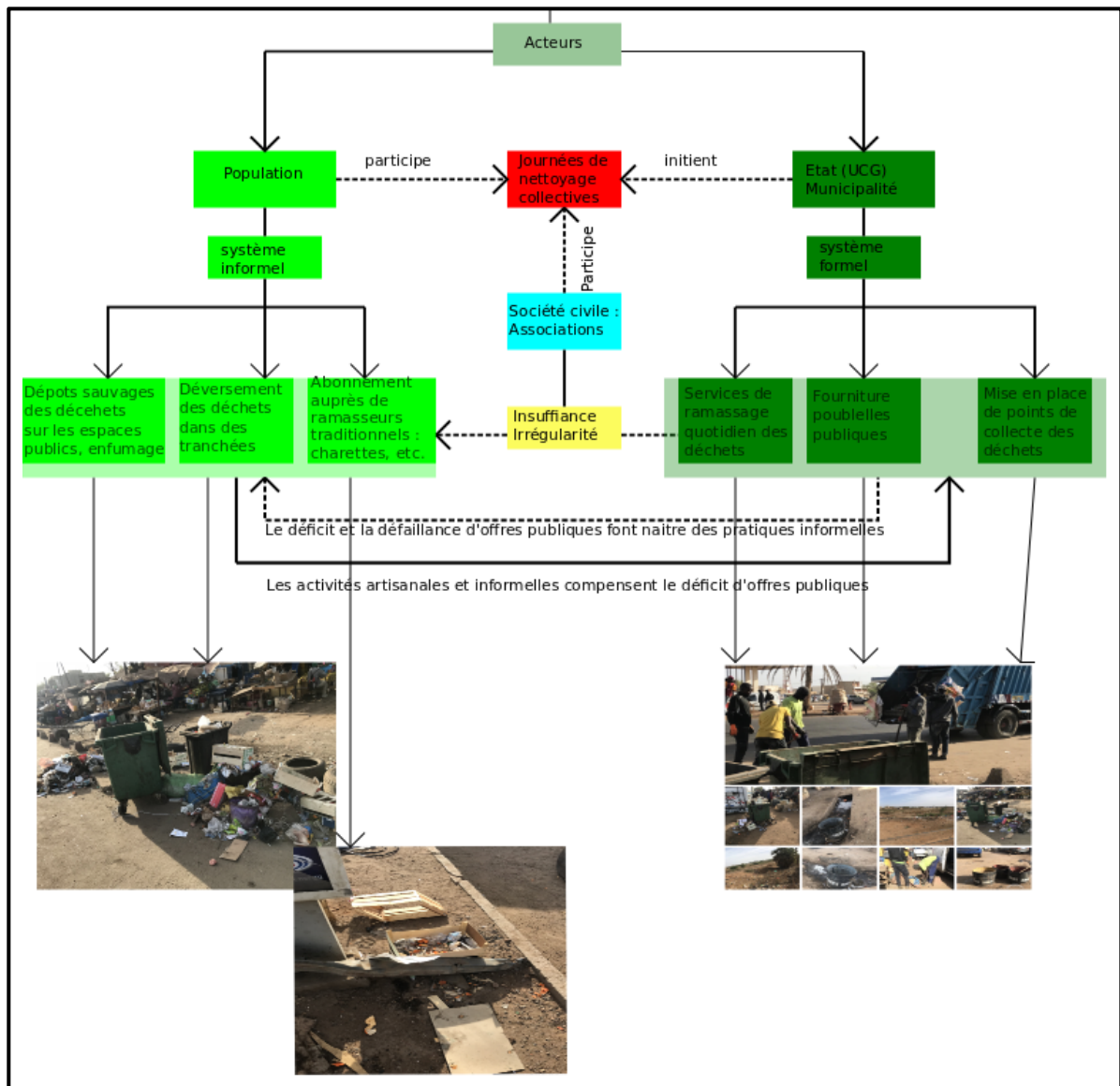


Figure 23 : co-collecte et co-gestion (formelle et informelle) des déchets dans la commune de Diamniadio

Figure réalisée par Cheikh CISSE à partir des résultats de terrain entre 2017 et 2020

2-2- Production de la ville réelle par des pratiques et appropriations dans lieux commerciaux

Les pratiques et la création de lieux commerciaux dans les espaces urbains sont marquées par des activités commerciales et des interactions complexes entre des acteurs institutionnels et des acteurs non institutionnels. Les lieux sont produits par ces derniers dans le temps et en fonction des événements (culturels, religieux, cf. planches de photos n° 5 et n° 6). Les

pratiques commerciales traduisent des logiques multiples d'appropriation de l'espace urbain. En effet, lors de nos observations, nous en avons vu différents profils révélateurs d'inégalités sociales : les commerçants les plus aisés ont des boutiques dans des espaces de vente planifiés dans l'espace, les commerçants à revenus moyens ont des stands délimités et « formalisés » par la municipalité et les plus pauvres sont des ambulants.

Planche de photos 4 : stands de vente formels et informels



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019

Les marchands de rues façonnent leur lieu de commerce sous forme de stand de vente dont dépend le succès de leur investissement. Ils circonscrivent aussi des lieux dont ils s'approprient les usages. L'installation est faite sous deux formes : soit durablement dans un endroit sans

autorisation ni une régularisation dans le temps ; soit temporairement dans un endroit illégal, mais déclaré au niveau de la municipalité²⁰⁸. Les deux formes d'installation sont informelles, mais relativement organisées. En revanche, la majorité des marchands et des artisans rencontrée lors de nos enquêtes ont un stand leur permettant d'exercer une activité professionnelle tout en payant la patente quotidienne. L'informalité se trouve dans le non-respect des préconisations de l'autorité administrative locale et l'occupation des espaces en amont, sans avoir une autorisation. Néanmoins, avec la complicité et la supervision des acteurs des agents de la municipalité et de la sûreté publique, les marchands installés durablement avec leur stand sont présents dans toutes les artères de la ville. Les structures totalement informelles sont quasi-inexistantes et concernent principalement les marchands ambulants, à la sauvette, qui font du commerce en mouvement, car ne disposant pas d'un lieu fixe, permettant de payer la patente quotidienne (diouti). En revanche, la municipalité accepte toujours les installations informelles sur le long des chaussées, à côté de la route principale et dans plusieurs autres espaces de la ville pour récupérer le diouti auprès des marchands. Pourtant, le décret n° 76-018 du 06 janvier 1976 interdit « *toute vente ambulante sur la voie publique et dans les lieux publics, même de façon occasionnelle. De même est interdite l'installation d'étals aux abords des marchés, boutiques et magasins mettant en vente des objets similaires à ceux qui y sont offerts. Le racolage de la clientèle sur la voie publique est aussi interdit* ». Le caractère informel des usages peut donc être nuancé. C'est une pratique qui n'est pas alors l'apanage de la population et des autres acteurs non institutionnels ; il concerne aussi des acteurs institutionnels dans le cadre de la compensation des recettes municipales. Selon, le chef des services techniques de la ville de Diamniadio (2019), Arona Ngom, « *la municipalité est obligée de récupérer le diouti, même sur des activités commerciales non réglementées, pour remplir ses caisses. Elle ne dispose pas de fonds suffisants qui lui permettent de financer ses politiques locales. Elle essaye, en revanche de mettre de l'ordre dans l'espace, une tâche qui paraît difficile face à l'ampleur des installations spontanées* ».

²⁰⁸ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « les lieux publics » : il n'existe pas véritablement un permis d'occuper l'espace public, selon ce groupe. En effet, ces commerçants l'occupent pour y faire du commerce en y installant des stands. L'installation se fait, dans un premier temps, de manière informelle, car il n'existe pas, selon les mots recueillis, de permis d'occuper ou, si celui-ci existe, les démarches ne sont pas bien comprises par les occupants. Ensuite, la municipalité, par le biais de ses agents, récupère quotidiennement ou mensuellement une patente (« diouti »).

Planche de photos 5 : activités commerciales informelles à l’occasion de la Tabaski sous la surveillance d’un agent de municipalité



Crédit photo : Cheikh CISSE, août 2019

Au moment de nos recherches, nous nous adaptions aux différents moments et temps de la ville et de ses usagers. Nous comprenions que le temps n’est plus une limite de la pensée urbaine, mais une composante à part entière à concevoir pour comprendre la ville, sa production et son fonctionnement quotidien. En effet, la fréquence de production de lieux commerciaux dans l’espace urbain dépend de la saison, du temps et des événements. Des espaces peuvent être plus fréquentés que d’autres en fonction du soleil, de la température extérieure. La création et la fréquence des lieux dans l’espace dépendent aussi des événements culturels et religieux : nous remarquons une augmentation de lieux temporaires et une forte affluence de stands commerciaux en période de fêtes religieuses²⁰⁹. Après les fêtes, ils y restent

²⁰⁹ *La Tabaski*, célébrant le sacrifice d’Abraham dans le Coran, et *la Korité*, cérémonie qui marque la fin du mois de Ramadan

et y forment petit à petit un marché temporaire, puis pérenne. Leurs stands mal placés sur les chaussées obligent les piétons à emprunter la route, provoquant une situation d'insécurité. De plus, les marchands occupent des surfaces qui ne leur sont pas attribuées au préalable et ne respectent pas des restrictions imposées par la municipalité. Les espaces publics, assimilés à des entrepreneurs informels à un espace ouvert, deviennent des lieux de passage et d'échange... est donc les lieux à forte valeur marchande qui perdent de ce fait bien vite leur caractère commun pour devenir synonyme de cible commerciale. Cependant, il existe des conflits d'usages dans les lieux commerciaux liés aux opérations de déguerpissement²¹⁰ périodiques et initiées par la municipalité²¹¹, créant différentes formes de protestations.

Ces pratiques commerciales rythment le paysage urbain et créent de l'encombrement. Pourtant, elles ne sont pas désorganisées ; elles ont une forme d'organisation particulière. Par exemple, les petits commerçants s'organisent en Groupements d'Intérêts Économiques (GIE) pour défendre leurs intérêts. Le GIE²¹² est un statut juridique ayant une reconnaissance légale qui permet aux membres de s'organiser et de mettre en place des actions communes afin d'améliorer leurs activités commerciales et leurs conditions d'installation sur les lieux.

²¹⁰ Blot et Spire (2014) définissent le déguerpissement comme « *une expulsion collective et contrainte d'individus qui ne possèdent pas de droits reconnus sur les parcelles qu'ils occupent. Le recours à la violence, physique ou symbolique, accompagne généralement la procédure : les déguerpis sont le plus souvent déplacés de par la force, ou brutalement sommés de quitter leur lieu de résidence* ».

²¹¹ Selon Moussa Sow, photo-élicitation interview, 2022 : « *l'occupation anarchique de la voie publique par marchands de fruits et légumes sur la route nationale allant vers Mbour explique les déguerpissements répétitifs faits par la municipalité. Cela ne décourage pas les occupants qui reviennent à chaque événement* ».

²¹² Le G.I.E. est établi par contrat écrit entre deux ou plusieurs personnes physiques ou morales qui constituent entre elles, pour une durée déterminée, un cadre juridique en vue de mettre en œuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique des membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité. <https://www.legafrik.com/creation-entreprise-sg/gie/index.html>

Planche de photos 6 : appropriations et usages commerciaux de l'espace, à l'occasion de la fête de Tabaski



Crédit photo : Cheikh CISSE, août 2019

D'autres formes de boutiques sont déclarées. Elles se situent au pied des immeubles privés. Le propriétaire loue un espace au pied d'une maison appartenant à un particulier. Cette forme de boutique, principalement gérée par des vendeurs étrangers²¹³, est un commerce de proximité implanté dans presque toutes les rues de la ville (cf. planche de photo n° 4).

²¹³ *Maures* mauritaniens dans le passé, *Peuls* guinéens de nos jours

Par ailleurs, l'espace est vécu et perçu par les habitants comme une ressource. Il n'appartient à personne, selon les enquêtés²¹⁴. Il est très difficile de dissocier le public et le privé dans la ville. Pour l'espace dit de la majorité ou de tout le monde, chacun essaye d'en créer et de s'en approprier une portion pour ses activités et se charge de la gérer. Cette appropriation de l'espace urbain à des fins personnelles résulte de la volonté de subvenir aux besoins primaires. Par exemple, les restaurateurs rapides de rues, installés de façon informelle sur les trottoirs génèrent des revenus essentiels pour nourrir leur famille et en même temps au quotidien les agents de la municipalité y passent tous les matins pour y déjeuner et récupérer le diouti, en y croisant en même temps des chauffeurs et d'autres acteurs difficilement cernables. Le diouti est ensuite réutilisé par la municipalité pour le financement des politiques locales destinées à la population. Ces différentes réalités nous permettent de penser à la ville vivante avec l'appréhension de ces techniques et pratiques, d'aller au-delà des divisions habituelles en incitant les acteurs à sortir de leur fonction et en promouvant des modes de production plus ouverts. Quelles que soient la nature et la forme des activités, celles-ci sont au cœur d'un dispositif urbain marqué par des jeux ou interrelations complexes entre plusieurs acteurs (impliqués directement ou indirectement) dans un espace urbain façonné et transformé par les types d'activités commerciales qui s'y trouvent : « *l'espace urbain est, en effet, une ressource et un enjeu* » (Thérasme, 2011).

Le maillage entre le formel et l'informel des activités commerciales s'explique également par la volonté entrepreneuriale des ménages, notamment les plus pauvres. La création des lieux et l'implantation des commerçants suivent des stratégies faites pour se rapprocher des potentiels clients. Certains commerçants interrogés nous affirment qu'ils créent et occupent des lieux où « *ils peuvent durer en sécurité, trouver du confort et faire du gain : à côté des lieux (temporaires et permanents) de transport, des marchés à ciel ouvert au niveau des carrefours, etc.* ». Le carrefour des axes principaux de la ville de Diamniadio est une place privilégiée du commerce où des habitants et des automobilistes y font leurs courses quotidiennes. Les rues à proximité sont des espaces de rencontre entre des véhicules de transport stationnant, des piétons, des commerçants fixes et ambulants, aussi bien sur la chaussée que le long des parkings de stationnement et des véhicules roulant en recherche de clients. Les activités

²¹⁴ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « les lieux publics » : trois (3) sur douze (12) interviewées (marché, gare et rues) ont une perception neutre sur l'espace public en pensant que l'espace public n'appartient à personne. Les sept (7) pensent que l'espace public appartient à municipalité et les deux (2) autres n'ont pas une idée d'à qui appartient l'espace public.

commerciales rythment, façonnent la ville et la transforment en lieu de vie : « *dans les villes sénégalaises, les activités commerciales participent très activement à la vie urbaine. Elles répondent à des besoins exprimés par les populations, soit en les exerçant professionnellement ou occasionnellement, soit en y accédant comme consommateurs de produits et de services* » (Khouma, 2017). Ces stratégies d'implantation commerciale ne sont pas toujours officielles, mais elles relèvent d'une organisation renforcée par l'acceptation de la municipalité.

Enfin, à Diamniadio l'absence d'un système d'adressage fait que les activités commerciales dans les espaces façonnent des lieux et les transforment en repères spatiaux : les lieux de commerce produits par les différents acteurs sont des stations pour les transports et permettent aux populations de se repérer plus facilement. Le carrefour principal de la ville, situé sur l'intersection (Route Nationale I et Route National II) entre Dakar et l'intérieur du Sénégal, est non seulement un lieu de commerce, mais aussi un terminus des services de transports. Nous retenons que la production de lieux commerciaux temporaires et/ou permanents, marquée par un maillage des pratiques formelles et informelles et des interactions complexes entre des acteurs institutionnels et non institutionnels, est un facteur explicatif de la co-production organique, spontanée de la ville.

Planche de photos 7 : le carrefour de Diamniadio, un lieu de vie²¹⁵



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019

²¹⁵ Rencontres, commerce, stationnement, etc. Selon Moussa Dabo (photo-élicitation interview, février 2022) : « les bordures de la route nationale sont mal occupées. On note une cohabitation entre les commerçants et les automobiles. Cette situation est parfois source de difficultés. L'occupation de l'espace par le commerçant n'est pas bien organisée. Les espaces dédiés aux activités commerciales ne sont pas capables d'accueillir tous les commerçants. Cette situation crée un sérieux problème d'occultation de l'espace ».

2-3- Production de la ville réelle dans les lieux des transports

Différents acteurs produisent des lieux de transport dans l'espace. Ces lieux, en lien avec ses supports physiques (arrêts, gares, services, parkings), constituent des points de départ et de terminus des flux de mobilité et toutes les formes d'interactions sociales s'y déroulent. À Diamniadio, ils sont localisés au niveau des carrefours, à la gare routière aménagée et dans les différentes rues.

Nous prenons en compte trois types d'acteurs essentiels et leurs interactions complexes pour caractériser les lieux de transport dans l'espace urbain : les acteurs publics, les acteurs privés et la population. Ces acteurs œuvrent soit dans le secteur formel, soit dans le secteur informel ou artisanal, mais ils sont en interrelation permanente. À l'échelle métropolitaine, des services de transport publics formels passent par Diamniadio. Ces services publics sont entre autres les bus de transport interurbain (de la société *Dakar-Dem-Dikk*) qui assurent le transport des personnes et des marchandises entre Diamniadio et le centre-ville de Dakar, en passant par d'autres villes (Rufisque et Bargny) et des minibus de transport public appartenant à des privés et nommés *localement* « bus -Tata »²¹⁶. Ces services de transport publics sont portés par différents acteurs :

- Le Ministère des Transports ;
- La ville ou la région qui a très peu de prérogatives sur les décisions ;
- Le CETUD, le DDD et l'AFTU (formalisation) qui sont sous la tutelle du Ministère des Transports et du Désenclavement terrestre.

Cependant, face à l'insuffisance des services publics de transport et la forte demande de mobilité apparaissent des initiatives privées à la fois informelles et formelles, car bien organisées. En effet, à l'échelle métropolitaine existent des services de transport comme des taxis, des autobus formels et semi-informels²¹⁷ : les taxi-interurbains appelés localement « 7 places » ou encore les mototaxis « *tiak-tiak* ». Ces services assurent le transport des personnes et des marchandises entre Diamniadio et le centre-ville de Dakar, mais aussi entre Diamniadio et les régions intérieures du Sénégal. Toutefois, les services de transport formels

²¹⁶ Selon Moussa Sow, photo-élicitation interview, février 2022, « à Diamniadio commune, il n'y a pas de garage pour les bus Tata et le garage aménagé pour les taxis clandestins est trop petit pour accueillir les bus ».

²¹⁷ Reconnu par l'autorité publique, dont les pratiques échappent au contrôle.

et semi-informels ne sont pas suffisants face à la forte demande de mobilité. Cela explique la multiplication de services de transports informels et artisanaux qui assurent le déficit d'offre de transports publics en permettant à une majorité de la population d'avoir accès à des zones enclavées.

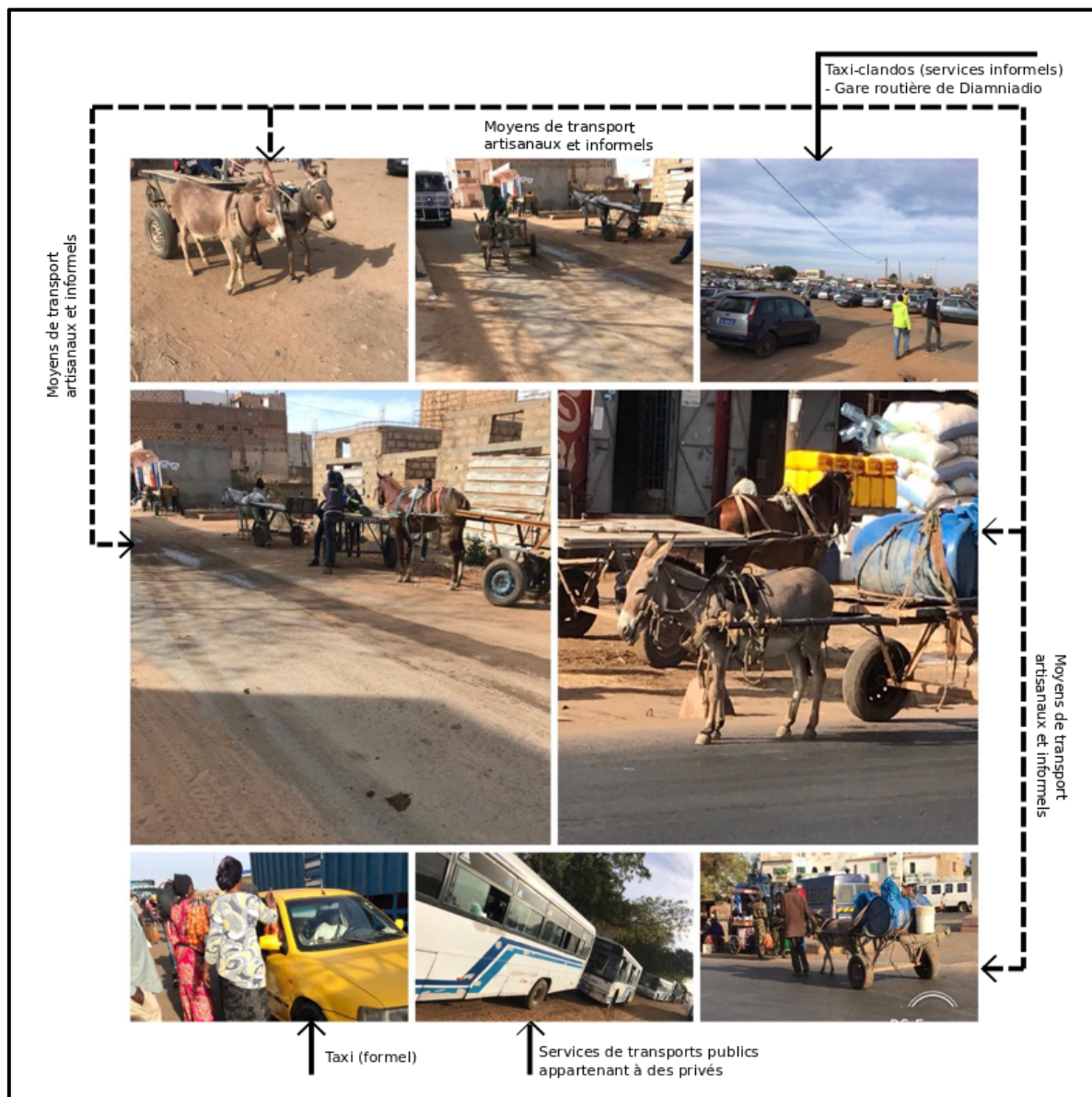
Le système de transport artisanal est un contre système du transport public formel qui offre des services de proximité parfois plus fidèles aux demandes des usagers. Cela explique son importance. Par exemple, il existe des services de transport atypiques dans la commune de Diamniadio : des calèches d'âne et de cheval. Les premiers services cités sont dits informels – car n'étant pas reconnus officiellement – ; mais ils sont organisés en fonction des besoins de mobilité de la population locale et parviennent à compenser le manque de services officiels. Si les habitants s'auto-organisent en permanence avec ces moyens de transport existants depuis plusieurs décennies, il est donc nécessaire de nuancer sa prétendue informalité.

Dans ce système de transport dit informel et artisanal, d'après nos enquêtes, se trouve en première ligne « le taxi-clando » qui illustre parfaitement le maillage entre le formel et l'informel. En effet, le taxi-clando, comme son nom l'indique, est un service de transport clandestin. Formellement interdit, il n'a pas le droit de rouler. Cependant, à travers son jeu d'alliance, sa forme d'organisation spécifique et la complexité de sa gestion, *il représente une utilité sociale considérable et constitue une alternative sociale face au déficit d'offres publiques de transports urbains*²¹⁸. Les chauffeurs de taxi-clando participent au dynamisme de la vie urbaine quotidienne. De plus, le taxi-clando crée une sociabilité et révèle que la ville est un lieu d'expérimentation pluriel avec des pratiques hybrides mêlant le formel et l'informel. Sollicités par toutes les couches de population – y compris les cadres de l'administration locale –, ils permettent de tisser de nouveaux rapports sociaux et contribuent à la socialisation urbaine. Ainsi, ces acteurs souterrains, « du bas », évoluant en dehors des circuits formels ou officiels, sont de grands artisans de la production quotidienne de la ville, même s'ils sont souvent dénigrés dans les discours officiels. Les acteurs du transport artisanal dans la commune de Diamniadio répertoriés lors de nos enquêtes sont :

²¹⁸ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « transports et mobilités » : les chauffeurs de clandos, bien que travaillant dans l'informel, font des trajets quotidiens entre les différents quartiers de la ville et les villes à proximité, compensant ainsi le déficit de transports publics selon les personnes interviewées.

- Les propriétaires, déclarés ou non, sont propriétaires du véhicule. Ils peuvent être aussi chauffeurs de leur propre véhicule ;
- Les conducteurs sont les exploitants quotidiens des véhicules ;
- Les apprentis-chauffeurs se chargent d'installer les clients dans le véhicule et d'encaisser les clients ;
- Les coxeurs aident les chauffeurs à remplir les véhicules ;
- Les usagers multiples (acteurs institutionnels et acteurs non institutionnels).

Planche de photos 8 : les modes de transport à Diamniadio



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019

Enfin, à côté des services et de leurs promoteurs et utilisateurs, il existe les infrastructures de transport telles que la gare routière, le carrefour principal des deux axes routiers principaux (RN1 et RN2), les rails, les parkings et les arrêts de stationnement officiels et officieux (en

permanence), de même que tous les endroits qui interviennent dans un trajet (points de vente, stations de services). Elles font partie des lieux associés à la mobilité, créés dans l'espace urbain. Ces lieux remplissent aussi d'autres fonctions : des activités de services et de restauration, facilités par leur accessibilité. En effet, les lieux associés aux mobilités sont des lieux de vie, de commerce, de rencontre qui créent une urbanité particulière. Les co-voyageurs deviennent des voisins sur un temps déterminé. Le service de transport représente leur espace de proximité, l'espace où ils fréquentent.

Photo 13 : restaurants et commerces de proximité à la gare routière de Diamniadio²¹⁹



Crédit photo : Cheikh CISSE, mars 2019.

²¹⁹ Selon Moussa Dabo (photo-élicitation interview, février 2022), « le manque d'espaces dédiés aux petits commerces est un problème sérieux pour les populations. Cette situation engendre des problèmes d'hygiène pour certaines activités commerciales comme la restauration ».

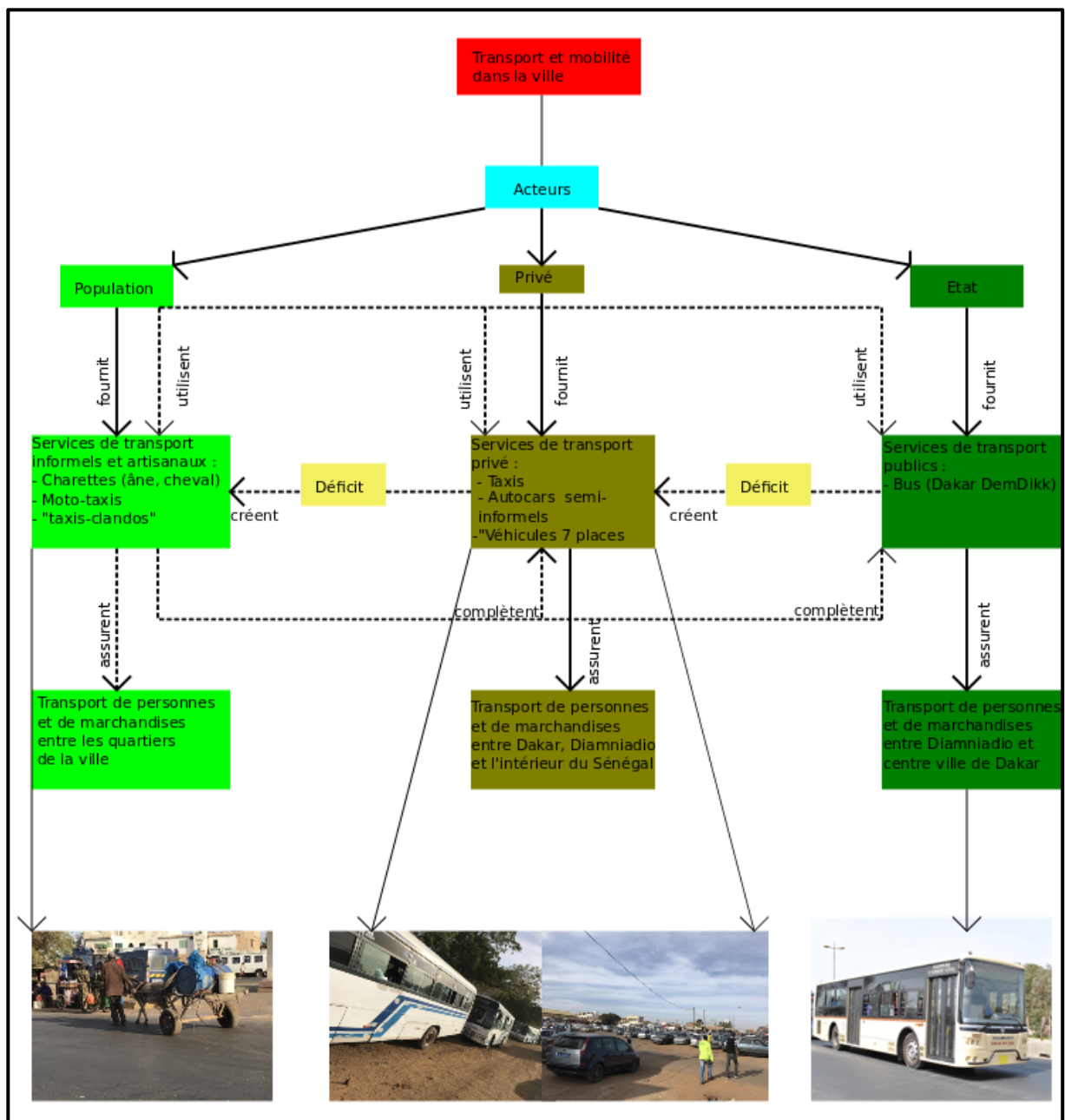


Figure 24 : transports et mobilité dans la ville

Figure réalisée par Cheikh CISSE à partir des résultats de terrain entre 2017 et 2020

2-4- Production de la ville réelle par des pratiques et appropriations dans les lieux d'habitation

Les lieux d'habitation produits dans l'espace à Diamniadio sont marqués par un agencement hybride de logements formels structurés et des logements informels bâtis de façon anarchique, formant un tout dans la production urbaine. Cela s'explique également par la nature des permis d'occupation du foncier.

En effet, les différentes formes d'occupation du foncier retenues lors de nos enquêtes — pour ceux qui en ont — sont : *l'acte de vente* et *la délibération municipale*²²⁰. À côté de ces permis d'occupation, plusieurs ménages interrogés ignorent l'existence d'un permis d'occupation du sol et créent des lieux d'habitat informels et permanents²²¹. Les permis d'occupation qui existent sont précaires, car ils ne sont pas définitifs. En effet, *l'acte de vente* est un titre qui n'a pas de valeur juridique et *la délibération municipale* est un titre de propriété temporaire ; sa légalité ne dépasse pas six (6) mois. Pour que le foncier soit une propriété exclusive, l'occupant doit faire des démarches auprès des autorités départementales afin d'avoir *un bail* ou un *titre foncier définitif*. Or, au regard des complications juridiques et de la lourdeur des démarches administratives et du manque d'informations fiables, beaucoup de ménages se contentent de cette forme d'occupation précaire du foncier. D'autres ménages créent des lieux d'habitat encore plus précaires, car n'ayant pas de permis d'occupation légal. Plusieurs d'entre eux occupent le foncier de manière informelle depuis plusieurs décennies jusqu'à finir à y avoir un droit définitif selon des codes de vie socioculturels dans la commune (droit coutumier). Les occupants illégaux du foncier finissent par avoir les mêmes droits que les occupants légaux. Avec le temps, l'occupation est régularisée.

²²⁰ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « habitat et foncier » : treize (13) parmi les vingt et trois (23) personnes interviewées disent que la parcelle occupée avec leur famille n'a pas de titre de propriété légale. Seulement, six (7) avouent avoir un titre de propriété légal (dont 2 baux et 4 délibérations municipales et un (1) acte administratif). Enfin, trois (3) estiment ne pas savoir s'ils ont titre de propriété ou pas.

²²¹ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « habitat et foncier » : l'occupation informelle ou précaire du foncier de la ville s'explique, selon l'ensemble des personnes interviewées, par le manque de transparence de la distribution des parcelles par la municipalité, la complication des démarches juridiques pour accéder à un titre de propriété, etc. En effet, occuper une parcelle de manière informelle n'est pas compliquée, car il existe de doubles attributions d'une même parcelle par la municipalité, c'est surtout la possession d'un titre légal qu'est difficile.

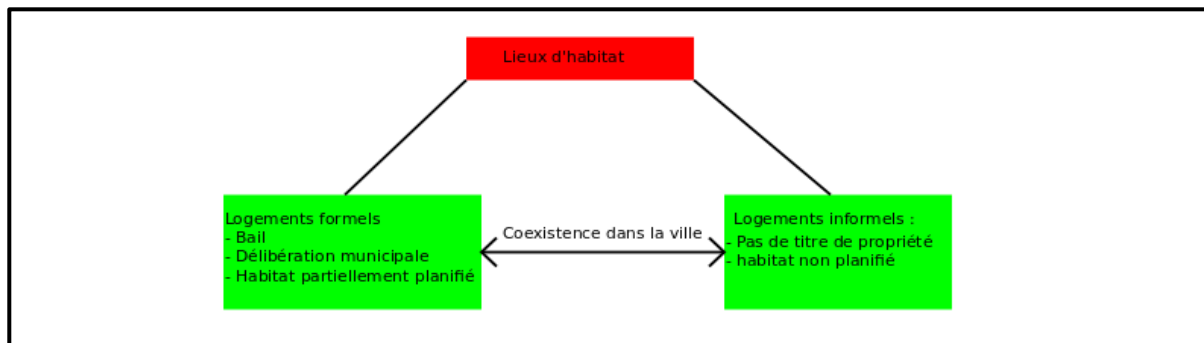


Figure 25 : les différents permis d’occuper les lieux d’habitat dans la commune de Diamniadio

Source : enquêtes et entretiens, août 2019, Cheikh CISSE

Il existe des pratiques semi-informelles dans les lieux d’habitation. D’après le directeur des services techniques de la commune de Diamniadio, Arona Ngom (2019), « *des propriétaires de champs décident souvent de morceler leurs champs en plusieurs parcelles pour les vendre. Ces pratiques ne sont pas encouragées, car n’étant pas conformes avec les politiques de l’État et de la collectivité en termes d’aménagement (pas cohérent avec le document d’urbanisme au niveau régional et/ou communal, etc.)* ». Cela entraîne aussi la prolifération de bidonvilles, de lotissements informels. En revanche, des conseils consultatifs de quartier, composés d’agents municipaux, de militants associatifs, de chefs de quartier et de groupements de commerçants se réunissent pour remédier aux différentes pratiques informelles sur le foncier à travers la sensibilisation par le biais du porte-à-porte, des affiches et des réunions publiques.

Nous avons aussi répertorié des acteurs fonciers semi-formels et formels composés d’une part, de chefs coutumiers, de courtiers et de la population autochtone et d’autre part de la municipalité, des services décentralisés de l’État au niveau départemental et des notaires agréés, qui entretiennent des interrelations complexes :

- Les chefs coutumiers, principalement d’ethnie Lebou et Sérère, exercent un droit coutumier sur le foncier au nom d’un leg ancestral. Le foncier est à leur possession depuis plusieurs décennies. Ils justifient ainsi la légitimité de l’occupation foncière en s’appuyant sur une possession ancienne, voire ancestrale. Leur droit coutumier est accepté à bien des égards par l’autorité municipale, car ils sont consultés périodiquement par les acteurs institutionnels locaux et par les services départementaux de l’État dans les séances d’affectation ou de régulation du foncier informel existant

dans la commune. De même, ils interagissent avec des courtiers pour des transactions foncières (vente de terrain) ;

- Les courtiers ne sont pas toujours reconnus officiellement, mais ils jouent un rôle de pont entre les acteurs institutionnels (la municipalité, les notaires) et les acheteurs de terrain. La population locale, autochtone et la population habitant en dehors de la commune les consultent pour la facilitation d'achat de terrain. Les courtiers assurent ensuite les démarches légales aux acheteurs en travaillant avec des notaires pour le contrôle de conformité et la légalisation des terrains, moyennant des commissions. La population autochtone et les chefs coutumiers peuvent par ailleurs être assistés par les courtiers dans les réclamations de droit coutumier sur le foncier ;
- La municipalité délivre un titre de propriété temporaire appelé « *délibération* », sur la base d'une loi²²² qui doit être régularisée au niveau des services décentralisés de l'État (le service des impôts et domaines). Ces derniers ordonnent des recommandations pour les affectations et la régularisation du foncier ;
- Les notaires travaillent avec les courtiers, les services décentralisés de l'État et la municipalité dans le cadre des contrôles de conformité du foncier acheté par la population.

En somme, pour analyser la production de la ville réelle au prisme des pratiques et réalités complexes, dans les lieux d'habitation planifiés, formels et/ou non planifiés, informels, il est nécessaire de considérer les interrelations directes et indirectes de l'ensemble des acteurs : l'Etat, les services décentralisés de l'État, l'administration locale (délégation de service public) (délégation de service public), les coutumiers, les acteurs privés (construction, investissement et financement de la fabrique urbaine), la société civile et la population (gestions communautaires, solidarités organiques). Dans cette dynamique de production organique de la ville réelle par l'habitation, Elong Mbassi²²³ dit que : « *la croissance urbaine dans la plupart des villes africaines se fait par addition de quartiers auto-construits par les habitants eux-mêmes, sans lotissement préalable, mais avec l'intervention des "chefs de terre" [...]. Ignorer ces dynamiques de co-création de la ville sous prétexte que les quartiers qui en résultent n'ont pas de statut légal, c'est refuser de voir la réalité en face* ».

²²² Loi de 1964 relative au foncier du Domaine National : <https://www.ipar.sn/Note-de-Synthese-no1-Cadre-juridique-et-institutionnel-du-foncier-au-Senegal.html>

²²³ Miran-Guyon M., (2019) De la brique au numérique. Les terrains de la fabrique urbaine Dans *Afrique contemporaine* 2019/1-2 (N° 269-270), pages 9 à 23.

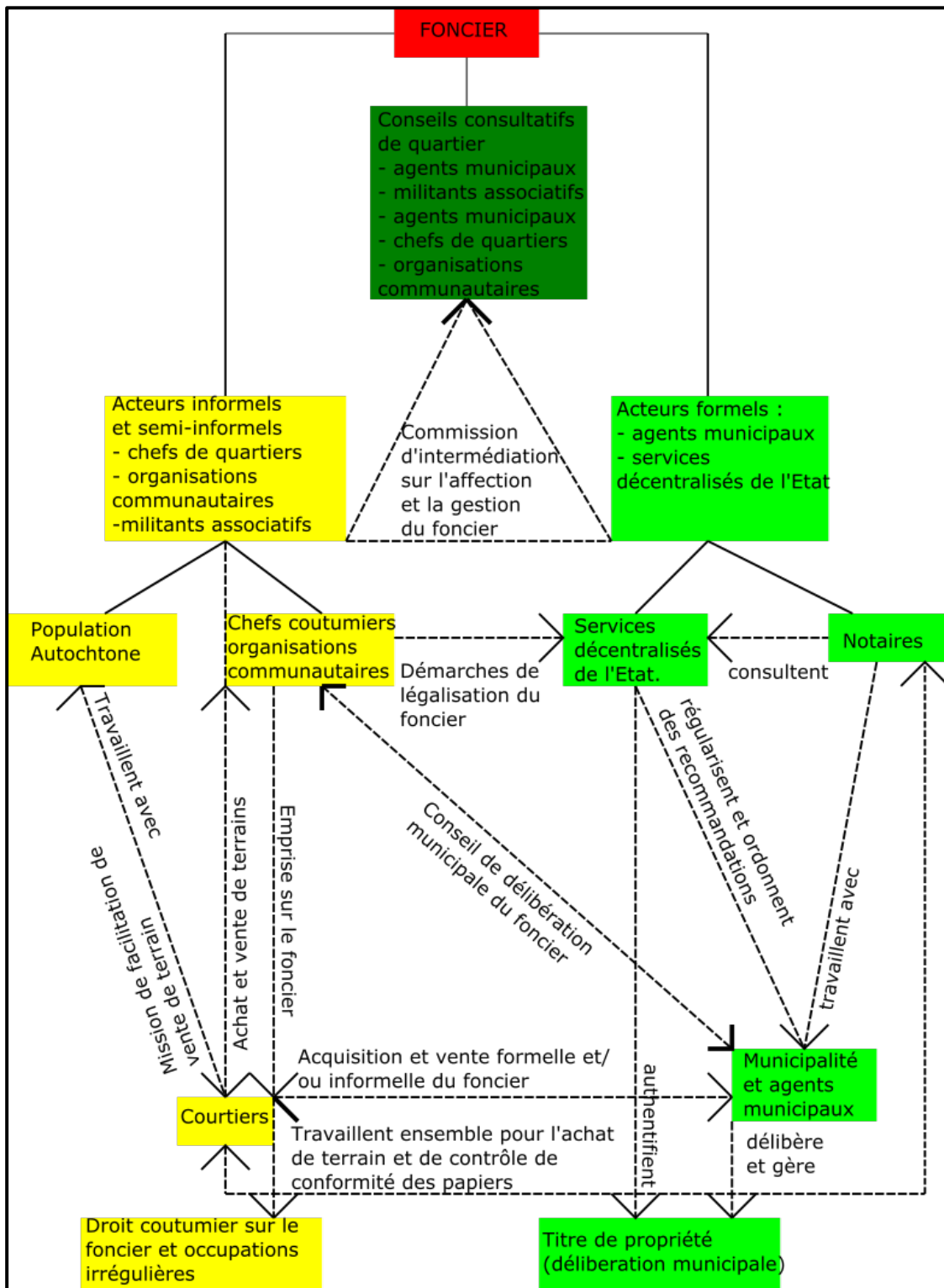


Figure 26 : jeu des acteurs complexe dans l’habitat et le foncier dans la commune de **Diamniadio**

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2021

Avec l'avènement de la ville nouvelle au nord de la commune historique de Diamniadio, de nouveaux lieux d'habitation émergent dans l'espace urbain. Le prix du foncier grimpe, crée de la spéculation et le nombre de logements augmente massivement. En effet, nos enquêtes révèlent que le prix du foncier est déterminé par la ville nouvelle conçue au nord de la commune : le prix des 150 mètres carrés²²⁴ passe de 400 000 en 2008 à 1 million 500 000 et 3 millions FCFA entre 2008 et 2014 et atteindra, d'après les prévisions, 10 millions FCFA²²⁵ en 2035²²⁶. Selon Moussa Dabo (2019), militant associatif, « à Diamniadio, le foncier attire davantage de gens. Le prix de la parcelle est passé du simple au triple ». Cette montée des prix ne se limite pas à la commune de Diamniadio. Ses voisines, telles que Sébiponty et plus loin Diass où se construit le nouvel aéroport du Sénégal, sont aussi impactées du foncier qui, outre les différentes formes de spéculation, génère également des litiges. La spéculation foncière existante incite les occupants irréguliers à faire des démarches de sécurisation afin d'avoir un droit d'occuper pour faire une plus-value avec la revente. Cette situation explique en partie une gentrification progressive qui se dessine dans la ville.

Tableau 3 : la ville nouvelle de Diamniadio, un baromètre du prix du foncier

Prix 150 m2	Avant la ville nouvelle (2008)	Pendant la ville nouvelle (depuis 2014)	Après la ville nouvelle (prévision – horizon 2035)
Ville nouvelle	X	Sur critères	Sur critères
Diamniadio commune	400 000 FCFA	Entre 1 million 500 000 et 3 millions FCFA	10 millions FCFA

Source : enquête de terrain entre 2017 et 2020²²⁷

²²⁴ Surface standard d'une parcelle au Sénégal

²²⁵ Idem

²²⁶ Date programmée pour la fin de la fabrication de la ville nouvelle

²²⁷ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « habitat et foncier »

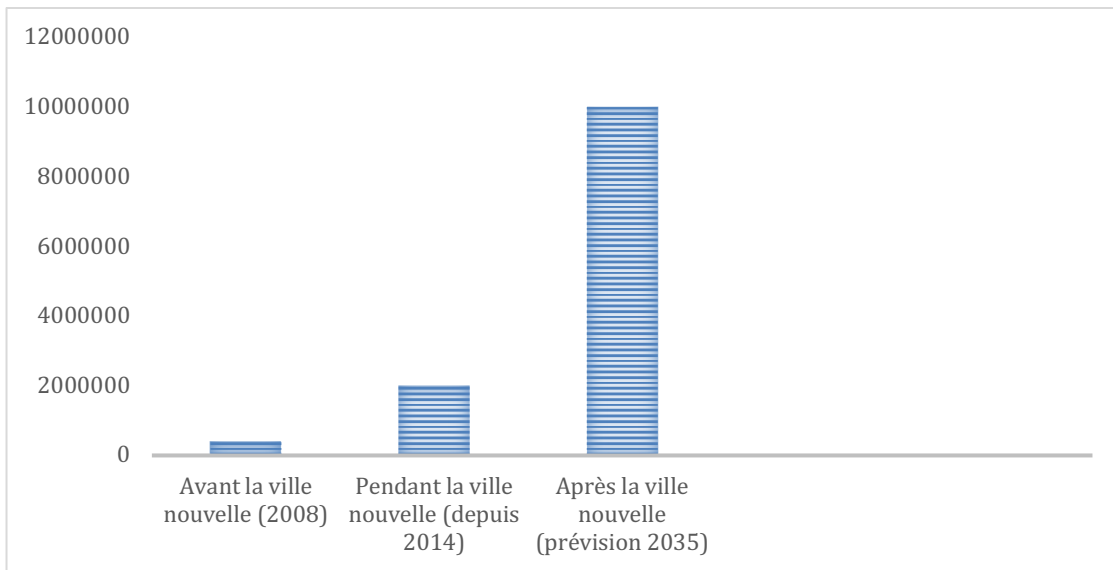


Figure 27 : la programmation de la ville nouvelle de Diamniadio, un baromètre du prix du foncier dans la commune et ses alentours

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2019

Plusieurs habitants de la commune de Diamniadio interviewés clament que l'État a accaparé le foncier au nord pour mettre en place la ville nouvelle sans qu'une consultation transparente soit faite en amont. Les populations se sentent dépossédées de leurs terres agricoles transmises de génération en génération au nom d'un droit coutumier. Elles sont privées de leur « droit à la ville »²²⁸. Pour faire face à cette situation, elles s'approprient l'espace de force, produisent des lieux d'habitation informels. Il s'agit de comprendre dans ce contexte que « *le droit à la ville* » ne passe pas par une protestation contre la propriété, mais plutôt par des techniques spécifiques d'accès à la propriété : la création de lieux d'habitation temporaires ou permanents.

²²⁸ Cf. thème traitement des réponses de focus group du thème « habitat et foncier » : les modalités auxquelles le foncier a été prise est globalement mal comprises par la population, selon les propos recueillis. En effet, il n'y a pas eu suffisamment de concertation avec les populations locales et les paysans qui cultivaient les terres au nord n'ont pas eu des indemnités à la hauteur de leurs attentes et activités traditionnelles. De plus, le fait que l'Etat attribue des fourchettes foncières à des développeurs étrangers est très mal perçu par la population locale qui se sent déposséder de ses terres, exclue des processus de mise en place du pôle urbain.

Planche de photos 9 : une ville organique en construction en même temps que la ville nouvelle planifiée



Crédit photo Cheikh CISSE, mars 2019

En somme, la planification des lieux d'habitation autoproduits dans la ville de manière organique par les acteurs suppose de bien analyser et comprendre les processus de production et d'installation dans ces espaces dits souvent « informels ». La qualification « informelle » provient généralement des conditions de production des lieux, faisant référence à une occupation foncière illégale ou à des formes urbaines irrégulières par rapport à un modèle classique d'urbanisme. Dans notre terrain d'étude, on parle de « quartiers irréguliers » pour définir ces lieux. Cependant, en pratique l'informalité est à nuancer. La complexité qui caractérise la production de ces lieux rend caduque toutes les explications normatives basées sur l'irrégularité ou l'informalité. Dans la plupart des quartiers, le processus d'urbanisation s'inscrit sur la durée et a produit des territoires composés de bâtiments de différentes formes, autoproduits par les habitants avec leur savoir et leur savoir-faire avec une organisation.

Au regard de l'articulation entre la ville planifiée et la ville spontanée, organique, il semble nécessaire de comprendre la complexité de leur gouvernance.

Chapitre 9 : Système de gouvernance complexe de Diamniadio

La ville nouvelle de Diamniadio est programmée sur une ville existante. Dès lors, il est intéressant de s'interroger sur la complexité de sa gouvernance, aussi bien à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale.

1- La gouvernance de la ville historique

La gouvernance implique un jeu d'acteurs complexe. C'est « *un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts propres discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés et incertains* » (Commaille J., 1998). Dans plusieurs villes en Afrique, la gouvernance se fait dans un contexte d'enchevêtrement des pratiques formelles et informelles, entre des acteurs officiels et des acteurs officieux. Le brassage des formes de pratiques dans le fonctionnement des villes est une donnée de base pour comprendre la gouvernance de la ville. Les acteurs formels (institutionnels), n'ayant pas tout le temps le choix, acceptent l'existence d'acteurs informels et les considèrent comme des collaborateurs dans des circonstances précises. Ainsi, pour comprendre la gouvernance urbaine, nous faisons l'inventaire des acteurs, puis leurs interrelations et leurs tensions :

- Bien qu'étant dans un contexte de décentralisation généralisé sur le continent africain, la production et la gouvernance urbaine concerne l'échelle locale (la commune, le quartier), dans plusieurs villes africaines, est grandement assurée par l'État et par d'autres acteurs : « *en Afrique, l'État a effet toujours joué un rôle important en milieu urbain à travers la mise en place de politiques urbaines dont l'un des objectifs est de maîtriser l'urbanisation* » (Osmont, 1997) ;
- Les acteurs privés interviennent dans la mise en place et la gouvernance de la ville. Ils sont entre autres des entreprises en relation avec les autorités locales et/ou l'État pour la construction et la gestion des équipements publics, l'investissement dans divers secteurs générateurs d'emplois, etc. Parmi ces acteurs privés, nous avons également les bailleurs internationaux, les promoteurs-investisseurs, qui financent et investissent dans les projets de développement ;
- La société civile (ONGs, associations, etc.) joue un rôle important dans la gouvernance urbaine à travers différentes initiatives visant à promouvoir un développement urbain

durable. Elles exercent souvent une pression sur les autorités locales (dénonciations périodiques sur le bradage du foncier, etc.) et proposent des initiatives dans tous les domaines pour accompagner les populations, notamment les plus pauvres ;

- Des acteurs informels et semi-informels : des GIEs, des groupements de femmes (badiénou goox)²²⁹, des associations (parfois officieuses), des Dahira²³⁰ qui participent dans la gestion citoyenne de la ville. Ces groupements de personnes ont une forme d'organisation particulière. Ils sont semi-informels, car la plupart n'est pas déclarée et leurs activités sont auto-organisées en fonction d'une logique spécifique. En revanche, ils participent dans la gouvernance à travers des initiatives citoyennes en collaboration avec les acteurs institutionnels (municipalité) : des journées de sensibilisation sur des questions sanitaires, des opérations de désencombrement, de nettoyage. « *Ces actions résultent de l'inaction ou l'action partielle des autorités locales* », d'après un groupe de commerçant rencontré au marché de Dianniadio. Ainsi, avec une collaboration, ces groupements engagent des initiatives informelles pour pallier les insuffisances des services publics ;
- Les populations pensent, financent, façonnent la ville à leur manière. De plus, la compréhension de la production et de la gouvernance urbaine en Afrique nécessite une prise en compte d'autres acteurs — autres qu'institutionnels — et leurs différentes pratiques.

Ces différents acteurs entretiennent des relations de complémentarité, cristallisent des tensions ; co-produisent et participent dans la gouvernance de la commune. Cependant, la ville nouvelle, créée au nord de la commune par l'État, est une entité indépendante, avec un statut pas clairement défini, mais qui possède un aménageur s'occupant de sa gouvernance en coordination avec d'autres acteurs publics et privés.

²²⁹ Groupement de femmes érigées comme des références dans la commune.

²³⁰ Association religieuse.

2- La gouvernance de la ville nouvelle

Un plan d'aménagement²³¹ est conçu entre la ville nouvelle et la commune de Diamniadio, mais ne prend pas en charge le tissu ancien de cette dernière. Le pôle urbain est une forme d'arrondissement qui empiète spatialement sur la commune de Diamniadio. La terminologie de pôle urbain n'existe pas dans le *Code l'urbanisme* du Sénégal. Dans ce dernier, c'est le terme agglomération qui est utilisé et sa planification peut être confiée à des aménageurs. « *Les planificateurs de la ville nouvelle essaient d'harmoniser cette idée d'agglomération en coordonnant avec des collectivités riveraines pour donner plus de cohérence d'ensemble aux différents aménagements prévus* », d'après Arona Ngom (2019). Un document de planification globale est prévu : le « *Plan d'Urbanisme de Détail de l'agglomération Diamniadio, Sendou, Sébikotane et Bargny* », mais pas encore mis en place. Les habitants y sont indirectement inclus, mais seulement sous forme d'enquêtes ménages et un travail avec les conseils communaux de la jeunesse des communes concernées. Les populations que nous avons enquêtées dans les différentes communes continuent de protester contre la faible concertation, car se sentant exclues de la démarche et des prises de décision. Certaines d'entre elles sont farouchement opposées à l'idée de la ville nouvelle, pensant que le projet exclut la population autochtone de sa propre terre.

Par exemple, le modèle de partenariat public-privé choisi par l'État pour financer et produire la ville nouvelle ne fait pas l'unanimité chez les habitants. En effet, d'une part, les stratégies mises en place facilitent davantage l'implantation du secteur privé international qui dispose des moyens plus conséquents et des possibilités techniques mieux valorisées, d'après les pouvoirs publics ; une analyse qui cache des limites. Selon Marius Diagne²³², président de l'Association des urbanistes du Sénégal, la non-implication des urbanistes, les véritables professionnels de la ville, par le gouvernement dans le cadre de la mise en place des pôles urbains prévus dans le pays est un problème. Selon lui, l'État, via son aménageur et les développeurs contractés, emploie des ingénieurs des routes, des politiciens « professionnels » à la place des urbanistes. Or, ce sont les urbanistes sénégalais expérimentés ayant une bonne expérience de terrain qui doivent penser l'aménagement de la ville. Au regard des nombreux domaines concernés par les pôles urbains, il poursuit qu'il « *faut un aménagement concerté, une bonne coordination entre les différents professionnels de l'urbain* ».

²³¹ <https://www.thegpsc.org/sites/gpsc/files/note-capitalisation-progep-02-web-191204.pdf>

²³² (Webinaire réalisé en juillet 2020, cf. encadré 10),

Le fait que le foncier soit presque gratuit pour les promoteurs étrangers au moment où celui-ci coûte très cher dans un contexte de forte spéculation est très mal perçu par l'opinion publique nationale. Les habitants enquêtés expriment leur désolation sur la façon dont le foncier est distribué par l'État dans un espace qu'ils considèrent comme le leur. Le président du regroupement des promoteurs privés du Sénégal dénonce le fait que l'État du Sénégal privilégie des promoteurs privés étrangers au détriment des Sénégalais sur des choses qu'ils savent faire : « ces entreprises, qui n'ont jamais réalisé des programmes immobiliers au Sénégal "l'expérience dans" ce métier particulier "de la promotion immobilière qui exige" la capacité, non seulement de concevoir, de réaliser, mais surtout de vendre ». De plus, selon lui, « si le foncier et la fiscalité sont réglés comme on le fait pour les étrangers, nous sommes en mesure de produire des maisons de 10 millions CFA »²³³. Arguant que les promoteurs locaux ont plus de sens de répondre aux attentes des ménages sénégalais en termes de financement et en termes de forme de logement, les promoteurs sénégalais affirment que l'État aurait mieux réussi son projet en les contractant à la place des étrangers qui ont une connaissance limitée des réalités socioculturelles du pays.

Photo 14 : manifestation contre le bradage du foncier de Diamniadio



Source : www.teranganews.sn

²³³ APA-MAG

N°2 – février 2015 – *Pôles urbains entre confort et social*

<http://apanews.net/storage/app/media/magazine/APAmag2.pdf>

En outre, au regard de la complexité de la ville nouvelle programmée, l'État du Sénégal a créé une structure publique chargée de la gestion, de la gouvernance des différents pôles urbains : la DGPU, en 2014, par le décret n° 2013-1225. Même modèle que les villes nouvelles françaises avec les EPA (Établissements Publics d'Aménagement)²³⁴.

Le rôle de la DGPU est d'assurer précisément des études économiques, juridiques, de veiller sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement des pôles urbains. Force de proposition — bien que rattachée directement à la Présidence du Sénégal par le décret n° 2013-225 —, la DGPU peut présenter des réformes jugées utiles pour l'amélioration et l'accélération de la production des pôles urbains (Diamniadio et Lac Rose). Également, la DGPU pilote l'aménagement des équipements structurants des pôles urbains tels que les travaux portant sur les réseaux d'adduction en eau, en électricité ; la mise en place d'un réseau d'assainissement, les attributions foncières ; pilote les initiatives portées pour l'implantation d'activités économiques, culturelles, touristiques et universitaires.

Les ressources financières de la DGPU, d'après les mots de Seydou Sy SALL, son ancien directeur général²³⁵, proviennent « *de la redevance des baux attribués aux développeurs privés présents sur le site du pôle urbain, des subventions de l'État du Sénégal et les aides des bailleurs de fonds internationaux dans le cadre de démarches partenariales* ».

En plus de la DGPU, l'État du Sénégal a créé en 2015 la SOGIP-SA (Société de Gestion des Infrastructures Publiques dans les Pôles Urbains de Diamniadio et du lac Rose). La SOGIP-SA est une société anonyme avec « *un capital de 2 milliards de FCFA, divisé en 200 000 actions d'une valeur nominale de 10 000 FCFA chacune, entièrement souscrite par l'État du Sénégal* »²³⁶ dont l'État du Sénégal est l'actionnaire majoritaire, qui resterait ouverte aux investisseurs privés dans le futur. La société est chargée de gérer les infrastructures publiques prévues dans les pôles urbains de Diamniadio et du Lac Rose. Parmi les rôles de SOGIP-SA, détaillés sur son site internet²³⁷, nous citons entre autres la gestion de toutes les infrastructures publiques, mais aussi des biens immobiliers mis en place par les structures publiques (ministères, lieux culturels, université publique, etc.) dans les pôles urbains ; une démarche de

²³⁴ <http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/Les-etablissements-publics-d>

²³⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=q5EVNUbva3g>

²³⁶ <http://sogip.sn>

²³⁷ <http://sogip.sn>

partenariat avec des développeurs privés nationaux et internationaux pour le financement de projets structurants d'intérêt national.

Pour son fonctionnement et le financement de ses différentes activités, la SOGIP-SA tire ses ressources dans les recettes acquises avec l'exploitation des biens publics qu'elle gère ; des subventions de l'État et des ressources en provenance des concessions dans les pôles urbains prévus. Cependant, la délégation de la gestion des infrastructures publiques à la SOGIP-SA pose un problème. En effet, érigé en commune de plein exercice depuis 2002, Diamniadio et les autres communes du pôle urbain sont aussi concernées par la loi sur la décentralisation de 1996²³⁸ — et récemment l'Acte III de la décentralisation de 2013²³⁹ — qui stipule que les compétences de gestion locale sont transférées de l'État vers les collectivités locales. À l'heure de la mise en place du pôle urbain, les autorités locales se voient déposséder de leur pouvoir de gestion des infrastructures qui se trouvent dans le périmètre spatial de leur commune au profit de la SOGIP-SA. De plus, le pôle urbain est géré par une entité étatique plus puissante en termes de moyens, alors que les collectivités relèvent du local avec des ressources financières et matérielles limitées. Il existe un problème de cadrage juridico-institutionnel. Bien que la décentralisation existe, mais les multiples agences déconcentrées de l'État, la forte mainmise de l'État sur les collectivités territoriales, ces dernières se voient déposséder de leurs privilèges (gestion et distribution du foncier, transport, etc.) par l'État : « *on assiste à un enchevêtrement des échelles d'intervention et à des conflits de préséance entre autorités étatiques et autorités des collectivités locales* » (Bertoncello et al., 2008). Pourtant la décentralisation a été présentée dans l'Acte III²⁴⁰ non seulement comme une alternative pour renforcer l'autonomie et la capacité financière des communes, bien que l'État demeure interventionniste à travers le fonds de dotation de la décentralisation (FDD), mais aussi comme une manière de rapprocher les autorités locales et les administrés. De nos jours, la problématique d'une décentralisation incomplète persiste et caractérise le cas de Diamniadio.

Enfin, il y a une présence d'acteurs privés et semi-informels dans la gouvernance de la ville nouvelle. Le plan d'aménagement du pôle urbain présenté, dont on peut douter de sa validité officielle, « *les pratiques informelles n'y sont pas prises en compte officiellement, mais y sont intégrées dans l'aménagement* », d'après Dieynaba Diop (2019). En effet, les pratiques

²³⁸ Loi n° 96-07 du 22 mars 1996

²³⁹ <https://decentralisation.sec.gouv.sn/l/acte-iii-de-la-decentralisation>

²⁴⁰ <https://decentralisation.sec.gouv.sn/l/acte-iii-de-la-decentralisation>

informelles les rattrapent et ils sont obligés de s'adapter – une situation qui sous-entend au préalable une prise en compte d'acteurs souterrains dans la fabrique de la ville nouvelle. Ainsi, en plein chantier, la ville nouvelle abrite désormais des vendeurs ambulants et des stands de restauration rapide éparpillés dans l'espace. D'ailleurs, beaucoup d'agents des structures publiques rencontrées lors de nos enquêtes y achètent leurs repas quotidiens. L'informel y est accepté et toléré. Or les installations considérées temporaires de ces stands à Dakar sont devenues d'installations définitives. Cela explique les nombreux marchés « informels » aux alentours des grands axes routiers et des gares routières ; malgré des efforts ponctuels de régulation, d'encadrement, parfois même d'opérations de déguerpissement. Ces pratiques présentes et non prévues dans les plans d'aménagement caractérisent, de fait, l'inhérence des pratiques informelles dans plusieurs villes sénégalaises, reflétant « la ville réelle », est produite au quotidien, sur le temps court, par les habitants en même temps que la ville nouvelle planifiée sur le temps long.

Planche de photos 10 : l'émergence de stands informels de restauration rapide dans la ville nouvelle



Crédit photo : Cheikh CISSE, août 2019

Pour intégrer les pratiques informelles dans les aménagements, la DGPU prévoit de mettre en place des marchés ouverts et des lieux de commerce en bas des immeubles pour anticiper les futures pratiques en créant une articulation entre la fonction travail et la fonction résidentielle. De plus, d'après Dieynaba Diop (2019), « *il existe une réflexion sur la mise en place d'espaces groupés pour la restauration rapide afin de mieux structurer l'appropriation de l'espace public* ».

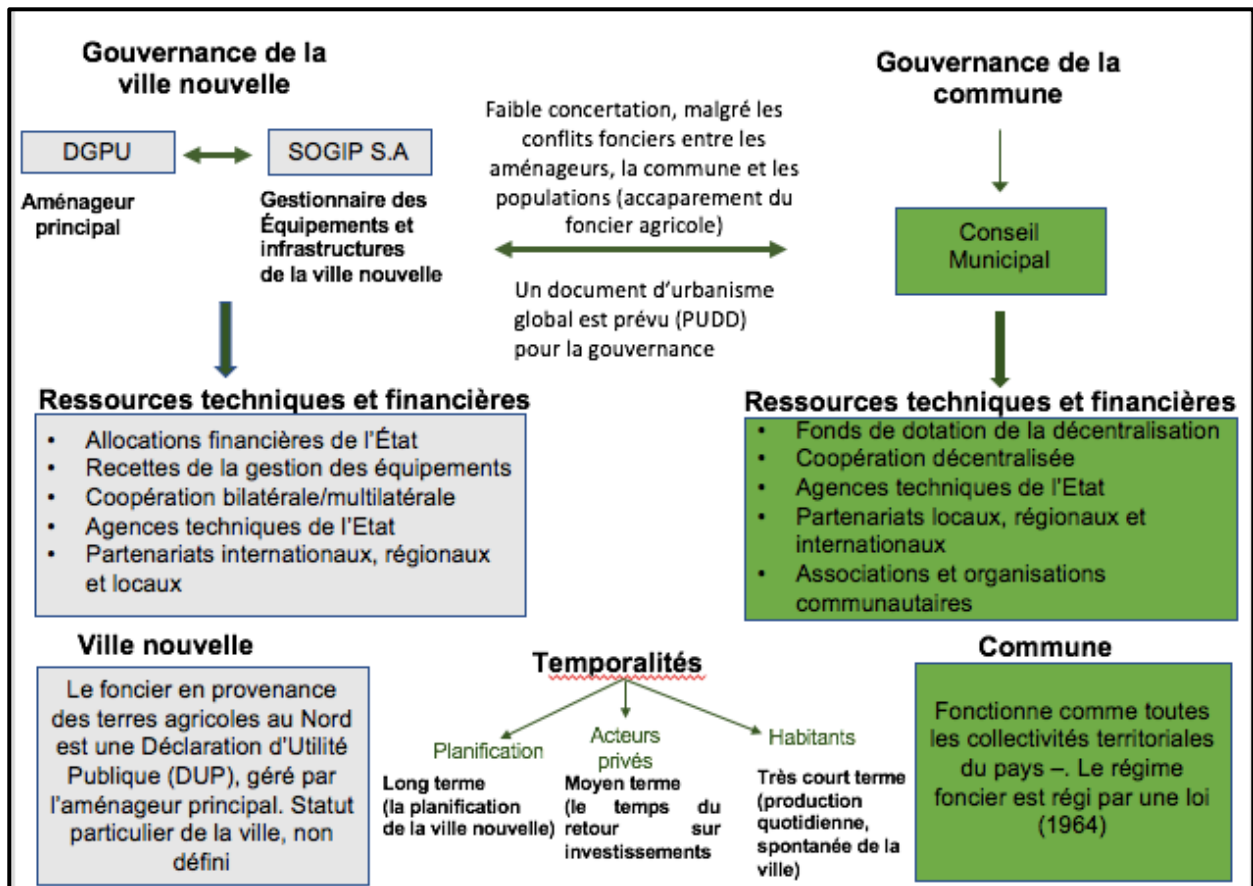


Figure 28 : Système de gouvernance complexe de Diamniadio

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022 : Source : enquêtes de terrain et analyse documentaire

3- Vers une gouvernance à l'échelle métropolitaine de Dakar

La problématique de la gouvernance métropolitaine est devenue un enjeu, une préconisation de *l'Acte III de la décentralisation* avec la mise en place de Pôles Territoires. « *La ville nouvelle de Diamniadio, avec ses principales orientations, s'inscrit dans cette dynamique de gouvernance métropolitaine* », d'après le directeur de la DGPU. En effet, la gouvernance métropolitaine concerne toute la région de Dakar. Au-delà de l'amélioration interne des conditions de vie des habitants, la volonté de rendre Dakar compétitif au niveau de la sous-région (Afrique de l'Ouest). La gouvernance métropolitaine invite ainsi à réfléchir sur l'articulation entre le cadre fonctionnel et le cadre institutionnel du territoire. D'un point de vue fonctionnel, il s'agit de comprendre l'échelle la plus pertinente pour résoudre les différents problèmes identifiés (logement, transport, déchets, etc.).

Des documents de planification sont prévus pour cadrer tout cela : SDAU et d'autres documents satellites, des agences techniques telles que CETUD, APIX, AGETIP, ADM ; des ministères de tutelle et des promoteurs privés. Ainsi, pour la gouvernance à l'échelle métropolitaine, l'ANAT (2018) préconise les intercommunalités à l'échelle de la région pour former des pôles économiques et compétitifs capables de rivaliser avec la ville de Dakar et d'équilibrer le développement de la région. Cependant, contrairement aux entités territoriales qui ont existé antérieurement (communes, départements, régions), « *les pôles urbains – villes nouvelles – se trouvent face à une sorte de vide institutionnel* », selon Khadim CISSE (2019 – CETUD). Ils n'ont pas d'outils de cadrage juridique qui leur permettent de collaborer à court terme avec les collectivités. Par exemple, dans le domaine des transports, il existe donc une décentralisation incomplète, ce qui explique une marge de manœuvre faible des agences techniques dans la gouvernance des transports urbains. Les décisions émanent essentiellement de l'État ou du Ministère de tutelle, en l'occurrence du Ministère des Transports. La ville ou la région a très peu de prérogatives sur les décisions (le CETUD et le DDD sont sous tutelle du Ministère des Transports et du Désenclavement terrestre). Depuis les années 2000, les compagnies publiques de transport urbain sont fortement dépendantes de leur gouvernement qui est obligé d'injecter des subventions récurrentes pour maintenir en vie ces compagnies souvent au bord de la faillite.

Si au départ la DGPU était considérée comme la seule entité chargée de l'aménagement et de la gouvernance de la ville nouvelle, aujourd'hui cette rigueur est délaissée avec l'apparition

progressive de nombreux autres acteurs institutionnels²⁴¹, avec une logique et des modes fonctionnements spécifiques à chaque entité. Ce flou juridique et institutionnel nous éloigne des objectifs initiaux et constitue un handicap pour la gouvernance présente et future de l'ensemble des pôles urbains prévus sur le territoire national, car il n'existe pas un interlocuteur, un aménageur principal bien identifié.

Par ailleurs, il existe une complexification dans la gouvernance liée aux nombreux documents d'urbanisme qui s'inscrivent sur le long terme. En effet, la ville nouvelle se dote d'un document de planification urbaine en provenance d'un programme à portée nationale (Plan Sénégal Émergent). Toutefois, ce plan s'inscrit dans la durée alors que les données économiques, sociales, démographiques, environnementales, etc. évoluent rapidement. Les plans d'aménagement en Afrique, de façon générale, « *sont mis en œuvre alors même qu'ils sont déjà dépassés* » (Michelon, 2015 ; Clerc *et al.*, 2017). De plus, ce plan ne prend pas toujours en compte les réalités des villes aux alentours de la ville nouvelle programmée et les choix d'aménagement. Les propositions d'aménagement pensées principalement au Nord par des bureaux d'études occidentaux présentent souvent une déconnection par rapport aux réalités socio-culturelles locales.

²⁴¹ Ministère des Collectivités Territoriales, Ministère de l'Urbanisme, APROSI, ADIE, AGPBE, APIX...

Conclusion partie III

L'État du Sénégal, dans une démarche d'urbanisme intentionnel comme la plupart des pays africains, a procédé à une déconcentration officielle en créant une ville nouvelle au nord de la commune de Diamniadio comme une option pour résoudre les dysfonctionnements constatés dans la région de Dakar. Cette ville nouvelle a des orientations structurantes : l'accès au foncier et la politique du logement, les transports et les mobilités, l'orientation stratégique vers la ville intelligente et durable, l'industrie et la recherche...²⁴² Ces grandes orientations urbaines entreprises par l'État du Sénégal ont reconfiguré l'espace métropolitain et prolongent la capitale sénégalaise vers l'Est avec la déconcentration de nombreux services de l'administration.

Cependant, il subsiste toujours des problèmes relatifs à la spéculation et à l'accès au foncier – les cibles initiales dans la politique foncière sont aujourd'hui en décalage de la réalité qui se dessine –, au système des transports et des mobilités, bien que complètement restructuré à l'échelle métropolitaine avec de nouveaux services et infrastructures structurants, peine à s'équilibrer à cause d'une mauvaise maîtrise des demandes du plus grand nombre des usagers qui s'orientent concomitamment vers des initiatives informelles ; et à la planification d'une ville intelligente qui se superpose à une réalité marquée par des pratiques encore traditionnelles, vernaculaires, parfois informelles et un déficit de services indispensables pour sa mise en place.

Par ailleurs, s'il existe un bilan avec des réalisations structurantes et d'autres en cours dans la ville nouvelle, des problèmes relatifs à la gouvernance peuvent être soulignés. En effet, au départ, une structure étatique – la DGPU – avait été désignée comme la seule entité en charge de l'aménagement de la ville nouvelle. Ce monopole de la DGPU s'effrite, alors que le projet est censé être qu'à sa deuxième phase²⁴³. En réalité, il existe désormais une multiplication des agences et des documents de planification avec de nouvelles préconisations non prévues en amont et des modes fonctionnements spécifiques. Cette situation juridico-institutionnelle impacte tous les secteurs prévus et provoque un problème de gouvernance majeur de la ville nouvelle.

²⁴² Source : Magazine Nouvelle Horizon, spécial Diamniadio, nouvelle ville hors-série n° 8 couplé à l'édition n° 1021 du 5 au 11 janvier 2017.

²⁴³ Phase de développement, 2019-215

Conclusion générale

Bilan 1 : approche disciplinaire, analyses conceptuelles et méthodologie

Pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés au départ, nous avons, après une analyse documentaire approfondie, défini la problématique de notre thèse. L'analyse documentaire nous a permis de choisir des méthodes²⁴⁴ de collecte de données et d'interprétation²⁴⁵ et de nous orienter vers la mobilisation de données et d'analyses qualitatives en sciences humaines et sociales qui sont plus adaptées à notre problématique. Nous avons fait des clarifications conceptuelles en ressortant les différents contours de la ville pour montrer d'abord sa dimension fonctionnelle, puis organique qui l'assimile à un organisme vivant. Enfin, conceptualisée selon différents contextes, la ville est un territoire qui fonctionne comme un « système complexe » (Moine, 2006, 2007, 2015) avec des sous-systèmes en interaction permanente. En ce sens, l'approche systémique nous a servi de méthode d'analyse pour appréhender la réalité au travers de la notion de système, en prenant en compte et en comprenant le contenu des interactions entre les différentes composantes du système-ville.

Par ailleurs, la ville en Afrique a longtemps été définie selon une lecture coloniale. Plusieurs décennies après les indépendances, le modèle urbain africain et sa structuration ont évolué. Il existe désormais un décalage entre la théorie urbaine de la littérature Nord et la ville concrètement produite et habitée selon sa complexité par les citoyens. C'est pourquoi beaucoup d'auteurs d'un courant postcolonial des études urbaines se sont penchés sur la déconstruction des pensées urbaines occidentalo-centrées pour une lecture plus nuancée, complexe et tropicalisée. En effet, la compréhension de la ville en Afrique suppose désormais dépasser la dualité formelle/informelle pour admettre que les deux types de pratiques – à bien des égards – s'imbriquent de manière hybride, complexe et forment une ville organique que l'on ne peut ni qualifier uniquement formelle, ni qualifier uniquement informelle.

²⁴⁴ Observations (participante et non-participante), entretiens semi-directifs individuels et collectifs (focus groups).

²⁴⁵ Analyse de contenu.

Bilan 2 : de la circulation de modèles urbains produits au Nord – à travers le concept de ville nouvelle – à la production de modèles urbains organiques, réels

La production de villes nouvelles – considérées par plusieurs États africains comme une solution d'aménagement urbain pour relever de l'urbanisation généralisée et non maîtrisée – témoigne effectivement d'une circulation des modèles urbains. Présentées comme des vitrines basées sur un standard international, – porte étendard des pays développés du Nord et de plus en plus des pays émergents du Sud –, elles sont créées par les États, en partenariat avec de grands groupes et promoteurs chinois, émiratis, turcs qui considèrent désormais le continent africain comme un destination privilégiée, un laboratoire, voire un marché porteur où se développe « *un business de fabrication de villes* »²⁴⁶. Assurée par une diversité d'acteurs, cette circulation de modèles urbains revêt d'une dimension géopolitique sur le continent africain avec une diversification des acteurs : chaque pays – à travers le financement, l'importation de pratiques et de technologies – montre une image de séduction pour vendre sa destination. On est dans une forme de stratégie d'influence, de *soft-power*²⁴⁷. Par conséquent, on assiste à une reconfiguration des relations classiques : avec la présence progressive des puissances émergentes (la Chine, la Turquie, la Corée, etc.), on passe d'une configuration Nord-Sud (pays africains et puissances coloniales) à Sud-Sud.

De plus, la circulation de modèles urbains démontre la fin des utopies urbaines qui ont toujours caractérisé la fabrique des villes nouvelles dans le monde comme Brasilia. Ainsi, présentées partout en Afrique comme des villes idéales, les villes nouvelles n'ont toujours pas répondu aux attentes escomptées. Elles sont majoritairement en décalage des véritables demandes sociales. En effet, les programmations urbaines ont souvent accentué les différentes formes de ségrégation. Dans la planification de ces villes nouvelles, on y privilégie la modernité et le luxe face à une réelle pauvreté et des moyens techniques et financiers limités de la plupart des pays africains. La dimension informelle est prise de manière embryonnaire, voire non prise en compte. Il existe une perception de l'informel qui renvoie à l'anormal, à l'archaïsme et à la pauvreté alors que la ville nouvelle est présentée comme un symbole de modernité. Or, en se basant sur les chiffres et les expériences de terrain développés tout au long de la thèse, l'informel est dominant dans les pratiques ; il est une normalité dans les villes des Suds. Ainsi,

²⁴⁶ **Saskia Sassen** : <https://www.humanite.fr/tribunes/saskia-sassen-la-ville-est-un-espace-interessant-p-546274>

²⁴⁷ Joseph Nye, 1990.

la plupart des villes nouvelles se sont fait rattraper par ces pratiques dominantes qui ne disparaissent pas facilement.

Enfin, nos recherches documentaires, empiriques et notre travail de monographie nous permettent de confirmer l'existence d'une ville plutôt spontanée, organique, en provenance de la diversité et l'unité des pratiques dans les lieux de l'espace urbain, constituant une limite aux modèles standards en circulation. En effet, si la production des modèles de villes nouvelles en circulation relève de l'urbanisme de projet sur un temps long (le temps de la planification), elle s'oppose à une forme de ville organique, réelle, produite au quotidien, sur un temps court, par les citoyens eux-mêmes. En réalité, ne répondant en rien aux besoins en logements sociaux ou abordables à une majorité des populations, comme nous l'avons démontré avec l'exemple de la ville nouvelle de Diamniadio dans la partie III de la thèse, les orientations sélectives de ces modèles de villes nouvelles sont génératrices de nouvelles formes d'inégalités.

Bilan 3 : Diamniadio ville nouvelle, un projet controversé

Il est assez tôt de faire un bilan général de la ville nouvelle de Diamniadio. En se basant sur l'horizon temporel de sa planification, elle en est à sa phase de développement (2019-2025). Néanmoins, l'expérience africaine montre que certaines villes sont produites dans l'urgence pour résoudre des problèmes sur le court et le moyen terme, d'autres sont créées dans une logique de rattrapage et/ou de concurrence au plan international. La ville nouvelle de Diamniadio est un projet porté exclusivement par les acteurs institutionnels – en guise de réponse aux nombreux défis de l'urbanisation non maîtrisée de la région de Dakar –, notamment la crise du logement, en suivant un agenda politique basé sur un document de planification stratégique sur le temps long (*le Plan Sénégal Émergent*, horizon 2035).

Ensuite, si le projet de Diamniadio est inscrit dans une logique de planification globale, le déficit de moyens techniques et financiers oblige l'État du Sénégal à recourir à un partenariat avec des acteurs privés nationaux et internationaux, mais aussi à l'aide et à la coopération internationale. Cette configuration contraint l'État du Sénégal à accepter des contreparties imposées par ces acteurs privés qui sont motivés par le gain et le profit dans une perspective néolibérale de la fabrique urbaine. Si ce n'est quelques préconisations négligeables imposées aux développeurs privés, l'État, à travers la DGPU – la structure en charge de l'aménagement –, n'a pas une grande prérogative pour imposer un modèle urbain souhaité. Dès lors, la gouvernance ou la maîtrise d'ouvrage de la ville peut être analysée sous le prisme de tensions temporelles : le temps de la planification et celui du retour sur investissements des acteurs privés (le temps moyen et long)²⁴⁸ contre le temps de la production quotidienne d'une ville organique, réelle assurée par la population qui crée et fait des représentations des lieux en jeu et à enjeu dans l'espace urbain (le temps court).

En définitive, nous retenons que la ville nouvelle de Diamniadio est en décalage avec la ville organique et réelle existante. Ainsi, la question de l'approbation populaire du projet par la population peut être posée. En effet, les solutions urbaines importées et les méthodes utilisées ne font pas l'unanimité et continuent de cristalliser des tensions. À côté des opérations de déguerpissement ou d'éviction en amont de la mise en œuvre du projet, au cours duquel les occupants des terrains à bâtir sont déplacés ou chassés – (Exemple des habitants du village de Déni Malick Gueye à Diamniadio, encadré n° 8) – tous les chiffres recueillis lors de nos

²⁴⁸ Le Plan Sénégal Émergent horizon 2035.

recherches, notamment sur les prix des logements et sur les formes architecturales choisies, montrent à clairement la production d'une ville nouvelle de Diamniadio pour les riches – la gentrification – sous l'impulsion d'un partenariat public-privé déséquilibré, pouvant conduire à la production de la ville informelle par ceux qui se voient priver de leur *droit à la ville*.

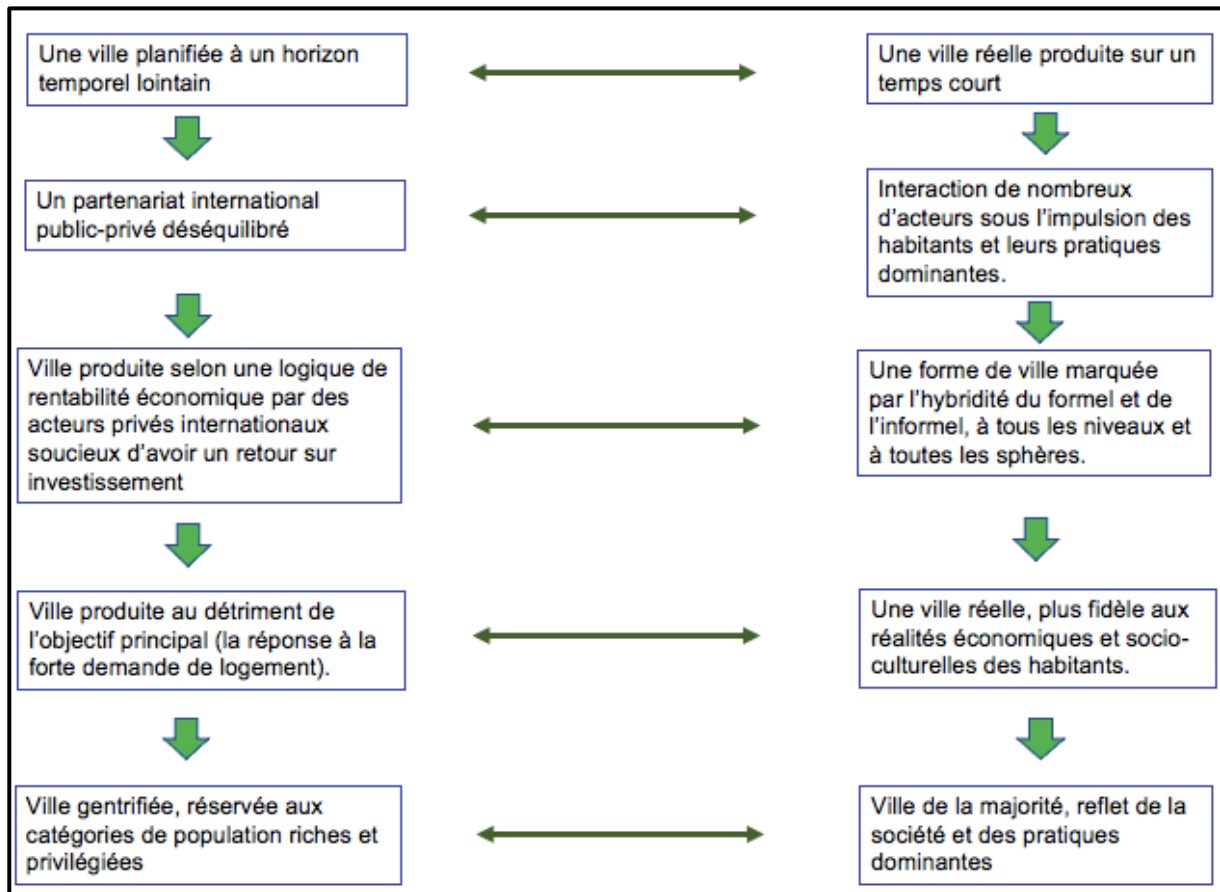


Figure 29 : Diamniadio, entre la ville réelle et la ville planifiée

Figure réalisée par Cheikh CISSE, 2022 : Source : enquêtes de terrain et analyse documentaire

Lectures prospectives

1- Entre la ville idéale et la ville produite : la ville réelle

Majoritairement conçues pour répondre à une demande de la majorité (les pauvres), et à d'autres services urbains de base, les villes nouvelles sont onéreuses par rapport au niveau de développement des pays concernés. Les services qui y sont proposés ne sont accessibles qu'aux plus riches. Elles participent ainsi à créer une forme de gentrification à l'africaine.

Les défis de l'urbanisation non maîtrisée ne se limitent pas à la demande croissante de logements ; d'autres secteurs tels que les transports et l'emploi sont aussi concernés. En effet, les pratiques informelles sont reliées avec les pratiques formelles, mais cette hybridité des deux formes de pratiques n'est pas prise en compte dans la planification des villes nouvelles sur le continent africain. De plus, les services proposés sont, soient chers et inaccessibles, soient déconnectés des véritables demandes en termes de mobilité, d'emploi, etc. Ainsi, il semble nécessaire d'aborder et de comprendre non la ville programmée qui s'inscrit sur le temps long avec des incertitudes, mais la ville qui prend réellement forme avec ses forces, ses insuffisances, ses acteurs connus et non identifiés, ses lieux projetés ou en marge et sa gouvernance. Entre la ville rêvée et la ville réelle, il est nécessaire de se placer du côté de la ville possible et réalisable selon les réalités existantes. A côté de la ville planifiée, par exemple, l'accès au crédit immobilier étant difficile, voire impossible, une ville du bas – la ville réelle – est construite progressivement sur le temps court et très court par la population.

2- Recommandations/préconisations

Dans le cadre de la production de villes nouvelles, les pays africains continuent d'adopter des modèles urbains établis à l'étranger. Sans récuser une forme d'altérité dans un contexte de mondialisation, l'Afrique devrait réaffirmer son passé « urbain » en repositionnant comme un lieu d'expérimentation de modèles urbains. Des chercheurs postcoloniaux (Mbembé, Robinson, Roy, Sarr, etc.) invitent à une dé-colonisation de la pensée urbaine en proposant des modèles « tropicalisés » qui permettent de faire face aux principaux enjeux urbains en Afrique. En réalité, *« l'Afrique n'a personne à rattraper ; elle ne doit plus courir sur les sentiers qu'on lui*

indique, mais marcher prestement sur le chemin qu'elle se sera choisi », selon Felwine Sarr²⁴⁹. Elle doit donc façonner son propre modèle de développement urbain. L'Afrique est donc bel et bien une émettrice de modèles urbains ; *« sa seule urgence est d'être à la hauteur de ses potentialités ; les actualiser pleinement dans tous les domaines, pour elle-même d'abord, et pour le monde ensuite »* (Sarr, 2016).

Au regard de ces constats présents et prospectifs, nous formulons quelques préconisations :

D'abord, les pays africains doivent tâcher à ce que leur croissance économique exponentielle soit inclusive pour avoir des moyens financiers de leurs politiques d'aménagement du territoire. L'option ville nouvelle est financièrement onéreuse pour relever les défis de l'urbanisation. Pour avoir une plus grande marge de manœuvre sur les modèles de ville souhaités qui prendraient en compte la pauvreté, l'hybridité des pratiques formelles et informelles... plus fidèles aux réalités socio-culturelles africaines, les acteurs publics doivent donc trouver des mécanismes de financement endogènes et innovants.

Ensuite, les utopies urbaines – de la ville jardin d'Howard (1898) aux modèles de villes contemporains sous les concepts de smart-city, ville durable, ville numérique, etc., en passant par la ville radieuse de Le Corbusier au XXe siècle – ont fait leur temps et leur chemin. Penser la ville, notamment en Afrique, ne se repose plus exclusivement sur un développement durable, encore moins sur le numérique, en quelque sorte, sur les démarches spécifiquement façonnés et comprises selon des réalités extérieures du continent africain ; c'est plutôt penser l'urbain comme un système complexe déterminé par des réalités socio-culturelles spécifiques. La complexité urbaine ne traduit pas une complication ; elle relève du bon sens dans la démarche de compréhension et de planification urbaine. Étant donné que chaque ville doit répondre à l'imaginaire de la société qui la porte et les atouts économiques dont celle-ci dispose, il est nécessaire de s'affranchir des paradigmes et modèles urbains classiques tout faits, basés sur un standard international – principalement occidental –, en concevant des modèles urbains adaptés et contextualisés, basés sur les pratiques locales, vernaculaires. Cela suppose la reconnaissance d'une ville organique, réelle qui se fabrique au quotidien par une multitude d'acteurs avec des temporalités spécifiques. Dès lors, en articulant des approches écologiques, architecturales,

²⁴⁹https://www.liberation.fr/debats/2016/03/24/felwine-sarr-l-afrique-n-a-personne-a-rattraper_1441781/

paysagistes, sociales inspirées des pratiques, des savoir-faire locaux, il est possible de créer de véritables villes intelligentes, inclusives et durables à l'africaine.

Enfin, il est nécessaire de dépasser, dans les démarches de planification urbaine, la dualité des pratiques formelles et informelles dans la façon de comprendre et de concevoir la ville. La fonction hybride des deux formes de pratiques est une clé de lecture pour comprendre la production urbaine.

Bibliographie

Les villes africaines

Amin S., (1969), « *Le monde des affaires sénégalais* », Éditions de minuit.

Amin, A. et N. Thrift., (2002) *Cities: reimagining the urban* (Cambridge: Polity Press).

Antoine, P., Dubresson, A. et Manou-Savina (1987) *Abidjan « côté cours » : pour comprendre la question de l'habitat*, ORSTOM, Karthala, Paris.

Balandier G., (1955) « *Sociologie actuelle de l'Afrique noire* », Paris : Presses Universitaires de France.

Balandier G., (1957) « *Afrique ambiguë* », Paris : Plon.

Barthel P.-A., Monqid S., (2011), « *Le Caire, réinventer la ville* », Autrement, collection Villes en mouvement.

Bayat A., (2010) *Life as politics, how ordinary people change the Middle East*, Stanford University Press.

Benit-Gbaffou C., (2016), « *Do street traders have the 'right to the city'? The politics of street trader organisations in inner city Johannesburg, post-Operation*

Clean Sweep ». *Third World Quarterly*, 37 (6).

Betoncello B., Bredeloup S., Lombard J., (2008) « *Abidjan, Dakar : des villes à vendre* », Paris l'Harmattan.

Blot J., Spire A. (2014), Déguerpissements et conflits autour des légitimités citadines dans les villes du Sud. *L'Espace Politique*, n° 22, [en ligne] <http://journals.openedition.org/espacepolitique/2893>

Bouquet C., Kassi-Djodjo I., (2014), « "Déguerpir" pour reconquérir l'espace public à Abidjan », *L'Espace politique* [en ligne], vol. 22, n° 1, URL : <http://espacepolitique.revues.org/2963>.

Brasseur G., (1957) *L'A.O.F.*, IFAN-Dakar (Initiations Africaines, XIII).

Brown A., (ed.) (2006) *Contested Space: Street Trading, Public Space, and Livelihoods in Developing Cities* (Rugby: ITDG Publishing).

Charpy, M. (2011), « *L'apprentissage du vide. Commerces populaires et espace*

public à Paris dans la première moitié du XIXe siècle », *Espaces et sociétés*, 1.

Chenal J. (2013) « *Modèles de planification de l'espace urbain. La ville ouest-africaine* », Metispress.

Chenal J., (2014) « *Urbanisation en Afrique : changements et défis. Villes africaines : introduction à la planification urbaine* »

(<https://infoscience.epfl.ch/record/197883/files>).

Chenal J., (2015) Les villes africaines en quête de nouveaux modèles urbanistiques. *Métropolitiques*.

(<http://www.metropolitiques.eu/Les-villes-africaines-en-quete-de.html>).

Chenal J., (2017), https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/22/on-essaie-de-vendre-aux-africains-un-concept-de-ville-elabore-dans-les-conferences-internationales_5175189_3212.html

Chenal J., Kaufmann V. et Pedrazzini Y. (2009) « *Esquisse d'une théorie "alter — moderne" de la ville africaine.* », *EspacesTemps.net*, Travaux.

Choplin A., (2014) « Les "Sans fiche sans photo" : déplacements forcés et (non) mobilisation citoyenne à Nouakchott (Mauritanie) », *L'Espace politique*, No 22. DOI : 10.4000/espacepolitique.2926

Choplin A., (2021), *Matière grise de l'urbain : la vie du ciment en Afrique*, Genève, Métis Presses.

Claval P. (1968), « *La théorie des villes* ». n : *Revue Géographique de l'Est*, tome 8, n° 1-2.

https://www.persee.fr/doc/rgest_0035-3213_1968_num_8_1_2008

Coquery-Vidrovitch C., (1993) « *Histoire des villes d'Afrique noire des origines à la colonisation* », Paris, Albin Michel.

Coquery-Vidrovitch C., (2006) « *De la ville en Afrique noire* », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 2006/5 (61e année).

Croese S., (2018), « Global Urban Policymaking in Africa: A View from Angola through the Redevelopment of the Bay of Luanda », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 42, n° 2.

De Boeck, F. & S. Baloji (2016). *Suturing the City. Living Together in Congo's Urban Worlds*. London : Autograph ABP.

Diallo A. O., *Diamniadio, l'ambitieux pari de Dakar*, 01 avril 2016, journal en ligne jeune-afrique.

<http://www.jeuneafrique.com/mag/311395/economie/senegal-diamniadio-lambitieux-pari-de-dakar/>

Didier S., Dubresson A., Jaglin S., (2018) « *Métropolisations en Afrique subsaharienne : au menu ou à la carte ?* », *Métropoles* [En ligne], Hors-série.

Didier S., Morange M., Peyroux E., (2013), « The Adaptive Nature of Neoliberalism at the Local Scale: Fifteen

Years of City Improvement Districts in Cape Town and Johannesburg », *Antipode*, vol. 45, n° 1.

Didier, S., Morange M., et Peyroux E., (2011) City improvement districts and 'territorialized neoliberalism' in South Africa (Johannesburg, Cape Town). In J. Künkel and M. Mayer (eds.), *Neoliberal urbanism and its contestations — crossing theoretical boundaries*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.

Diongue M. et Sakho P., (2014), *Diamniadio, une petite ville (carrefour en quête d'une nouvelle identité économique) de la métropole Dakar*. Actes de la conférence : Aux Frontières de l'Urbain <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00958799> (Collection : Actes Avignon)

Diop D., (2012) « *Urbanisation et gestion du foncier urbain à Dakar : défis et perspectives* », Paris, L'Harmattan.

Diop D., Timéra A.S. (2018) « *Diamniadio. Naissance d'une nouvelle ville : enjeux et défis d'une gouvernance durable* ». Éditions Harmattan Sénégal.

Dorier A. (2000) « *Problèmes et défis de la gestion urbaine dans les très grandes villes du Sud* », in Dorier Apprill E. (ed) *Les très grandes villes dans le monde*.

Drakakis-Smith, D. (2000) *Third World Cities* (New York: Routledge). DOI : 10.4324/9780203456736

Dubresson A., Morel A., Raison J-P, (1998), *L'Afrique subsaharienne. Une*

géographie du changement. In : *Revue de géographie alpine*, tome 86, n° 4.

Dulucq S., (1996) « *Les ambiguïtés du discours et des pratiques urbaines : Afrique noire francophone (c. 1900-c. 1980)* », in C. Coquery-Vidrovitch et O. Goerg (éd.), *La ville européenne outre mers*, op. cit.

Dulucq S., (1997) « *La France et les villes d'Afrique noire francophone. Quarante ans d'intervention (1945-1985)* », Paris, L'Harmattan.

Farge A., (1992) « *Vivre dans la rue à Paris au XVIIIe siècle* », Gallimard, Julliard, Paris.

Feudjio D., (2010) « *Comprendre autrement la ville africaine* », N-AERUS XI Urban Knowledge Cities of South

Fieloux, M. Lombard, J. (1990), « *Images d'Afrique et Sciences sociales* ». Paris, Karthala.

Fleury A., Houssay-Holzschuch M., (2012), « Pour une géographie sociale des pays émergents », *Echogeo*, No 21. DOI : 10.4000/echogeo.13167 francophone (c. 1900-c. 1980) », in C. Coquery-Vidrovitch et O. Goerg (éd.), *La ville européenne outre mers*, op. cit., 1996.

Fourchard L. (2012), 'Between world history and state formation: new perspectives on Africa's cities. *Journal of African History* 52.

Füller, J. & Matzler, K. (2007) *Virtual product experience and customer*

participation – A chance for customer-centred, really new products. Technovation, 27 (6).

Guyer J., (2004) **Marginal gains.** *Monetary Transactions in Atlantic Africa*, Chicago, Londres, The University of Chicago Press.

Haeringer P. (1984), « *De Caracas à Kinshasa. Bonnes feuilles de la recherche urbaine à l'Orstom* » (1978-1983) Paris, Éditions de l'Orstom.

Howe J., Bryceson D. (2000) “*Poverty and urban transport in East Africa. Review of research and Dutch donor experience*”, Delft, IHE.
<http://journals.openedition.org/metropoles/6065>

Huchzermeyer M., (2011), “*Cities with Slums: From Informal Settlement Eradication to a Right to the City in Africa*”, Cape Town: UCT Press.

Jacquot S., et Morelle M., (2018), « *Comment penser l'informalité dans les villes « du Nord », à partir des théories urbaines « du Sud » ?* », *Métropoles* [En ligne], 22 | 2018, mis en ligne le 25 avril 2018, consulté le 23 mai 2018. URL : <http://journals.openedition.org/metropoles/5601>

Jounin N., (2009), « *Chantier interdit au public. Enquête parmi les travailleurs du bâtiment* », Paris, Éd. La Découverte.

Keeton R. & Provoost M. (2019). *To Build a City in Africa. A History and a Manual.* nai010, INTI.

Khouma M., (2007) « *Anticipation de la ville et production de l'espace dans la couronne périurbaine de Dakar* » in Piermay J-L., Sarr C. (dir), *La ville sénégalaise une invention aux frontières du monde*, Paris : Karthala.

Lautier B., (2004) « *L'économie informelle dans le Tiers Monde* », Repères, La Découverte, Paris.

Leimdorfer F., (1999), *Enjeux et imaginaires de l'espace public à Abidjan. Politique Africaine*, n° 74.

Lindell I., (2010) “*Africa's Informal Workers*” (Londres: Zed).

Lombard J. et Ninot O., (2012) « *Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest* », *EchoGéo* [En ligne], 20 mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13127> ; DOI : 10.4000/echogeo.13127

Lombard, J. et Steck B. (2004), « *Transports aux Suds* », *Autrepart*, 4, 32.

Mbembe A., (2000), « *De la postcolonie, essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine* », Paris : Karthala.

Mendelsohn B., (2018) *Making the Urban Coast: A Geosocial Reading of Land, Sand, and Water in Lagos, Nigeria. Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle*

East 38 (3). DOI : 10.1215/1089201x-7208801.

Mendret V., (2006) « *l'agriculture périurbaine au risque de la ville (le cas de Diamniadio, Sénégal)* », ULP Strasbourg I – Mémoire Master I Géographie Humaine.

Mercier P., (1962), « *Civilisations du Bénin* », Paris, Société continentale d'Éditions illustrées.

Michelon B., (2016), « *Douala et Kigali. Villes modernes et citadins précaires en Afrique* », Paris, Karthala.

Morange, M., Spire, A., (2014), « Le droit à la ville est-il soluble au Sud ? » *Métropolitiques*. Disponible sur : <http://www.metropolitiques.eu/Le-droit-a-la-ville-est-il-soluble.html>

Morice A., et Potot S., (2008), « *Introduction. Travailleurs étrangers entre émancipation et servitude* », in Morice A. et Potot S. (ed.), *De l'ouvrier immigré au travailleur sans papiers. Les étrangers dans la modernisation du salariat*, Paris, Karthala.

Murray M-J., (2015) Waterfall City (Johannesburg) : privatized urbanism in extremis. *Environment and Planning A* 47 (3): 503–520. DOI: 10.1068/a1400.

Myers G., (2011) “*African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*” (Londres: Zed).

Myers G., (2015), ‘A World-Class City-Region? Envisioning the Nairobi of 2030’,

American Behavioral Scientist, vol. 59, n° 3.

Ninot O., (2003), « *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'ouest : la région de Tambacounda au Sénégal* », Université de Rouen, UFR de Lettres et Sciences Humaines, thèse de doctorat.

Obrist B., Veit A., et Elisio M., (2013) “*Living the City in Africa: Processes of Invention and Intervention*” (Münster: LIT Verlag).

Osmont A., (1978) « *Une communauté en ville africaine : les castors de Dakar* ». Grenoble : PUG.

Ouallet A. (2002) *Patrimoine mondial et pauvreté locale : Tombouctou et Djenné au Mali*. In : Les Annales de la recherche urbaine, n° 92.

Parnell S., et Robinson J., (2006) “Development and urban policy: Johannesburg’s City Development Strategy”. *Urban Studies* 43.2.

Piermay J.L., et Sarr C., (2007), « *Villes sénégalaises, une invention aux frontières du monde* », Paris, l’Harmattan.

Pinther, K., Förster L., et Hanussek C., (2012) “*Afropolis: City, Media, Art*” (Johannesburg: Jacana Media).

Planel S., Bridonneau M., (2017), "(Re) making politics in a new urban Ethiopia: an empirical reading of the right to the city in Addis Ababa’s condominiums ", *Journal of*

Eastern African Studies, vol. 11, No.1.

DOI : 10.1080/17531055.2017.1285105

Polet J., (2004) « L'émergence de la ville en Afrique sub-saharienne », in A. BAZZANA et H. BOCOUM (dir.), "*Du Nord au Sud du Sahara. Cinquante ans d'archéologie française*", Paris, Sépia.

Porter G., (1995), « The Impact of Road Construction on Women's Trade in Rural Nigeria », *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n° 1.

Pourtier, R., (2001), « *Afriques Noires* ». Paris, Hachette., (Coll. Carré Géographie).

Royer J., (1932), « *L'urbanisme aux colonies et dans les pays tropicaux* » (Commissions et rapports du Congrès international de l'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale, 1931), tome I. les Éditions d'Urbanisme.

Sané Y., (2013) « *La politique de l'habitat au Sénégal : une mutation permanente* », Les Cahiers d'Outre-Mer.

Sarr F., (2016), *Afrotopia*, Philippe Rey, Paris.

Schneier-Madanes, G. (1980) « *Marginalité spatiale : états et revendications ; le cas des villes latino-américaines* », Maison des sciences de l'homme, Paris.

Sehir S. (2012). « *Villes Nouvelles en application : des réalités différentes. La nouvelle ville de Hay Ryad* » ; Géodev.ma.

Sehir S. (2013) « *Ville Nouvelle : un concept urbain en mutation* » ; Géodev.ma, vol. 1.

Simone, A. M., (2010) "*City Life from Jakarta to Dakar. Movements at the Crossroads*", Londres/New York: Routledge.

Spire A., Choplin A., (2017), "Street Vendors Facing Urban Beautification in Accra (Ghana): Eviction, Relocation and Formalization ". *Articulo – revue de sciences humaines*, No.17-18.

Steck J-F., (2005) « *Abidjan et le Plateau : quels modèles urbains pour la vitrine du « miracle » ivoirien ?* », *Géocarrefour*, vol. 80/3

Stoller P., (1996) '*Spaces, Places, and Fields: the politics of West African trading in New York City's informal economy*', *American Anthropologist* 98 (4), pp. 776–788, DOI: 10.1525/aa.1996.98.4.02a00080 DOI: 10.1525/aa.1996.98.4.02a00080

Toulabor C., Darbon D., (2014) *L'Invention des classes moyennes africaines. Enjeux politiques d'une catégorie incertaine*, Karthala. *Urban Theory Beyond the West*

Touré A., (1985) *Les petits métiers à Abidjan : l'imagination au secours de la conjuncture* (Paris : Karthala).

Waller P J., (1983) "*Town, City and Nation. England 1850-1914*", Oxford University Press.

Watson V., (2014, 2020) “African urban fantasies: dreams or nightmares? *Environment and Urbanization*” 26 (1). DOI: 10.1177/0956247813513705.

Wright G., (1990), “*The Politics of Design in French Colonial Urbanism*”, University of Chicago Press.

Littérature postcoloniale des études urbaines

Acuto M., (2013) “World politics by other means? London, City Diplomacy and the Olympics”. *The Hague Journal of Diplomacy*, 8.

Alsayyad N., (2004), « Urban Informality as a “New” Way of Life », in Roy A, et AlSayyad N., *Urban Informality. Transnational Perspectives from the Middle East, Latin America, and South Asia*, Lexington Books.

Baker T., Temenos C., (2015), “Urban policy mobilities research: Introduction to a debate”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 39.

Banerjee T., (2009), « U.S. planning expeditions to postcolonial india: From ideology to innovation in technical assistance », *Journal of the American Planning Association*, 75 (2).

Béal V., Epstein R., Pinson G., (2015), « La circulation croisée. modèles, labels et bonnes pratiques dans les rapports centre-périphérie », *Gouvernement & action publique*, vol. 3, n° 3.

Berry-Chikhaoui I., Deboulet A., Roulleau-Berger L. (2007), « Villes internationales. Entre tensions et réactions

des habitants », La Découverte, coll. « recherches ».

Charmes J., (1992), « Le secteur informel, nouvel enjeu des politiques de développement », *L’Homme et la Société*, vol. 105-106, n° 3.

Chitti M., (2016), « La circulation nord-sud de modèles, idées et pratiques urbanistiques », *Capsules Thématiques. Villes Régions Monde*, [en ligne] www.vrm.ca/la-circulation-nord-sud-de-modeles-idees-et-pratiques-urbanistiques.

Choplin A., (2012), « Désoccidentaliser la pensée urbaine ». *Métropolitiques*, 2 novembre 2012. [en ligne] <https://www.metropolitiques.eu/Desoccidentaliser-la-pensee.html>

Choplin A., (2014), « Les villes ordinaires de Jennifer Robinson ». In C. Gintrac et M. Giroud (dir.), *Villes contestées, pour une géographie critique de l’urbain*. Paris, Les Prairies Ordinaires.

Choplin A., Franck A., (2010), “A glimpse of Dubai in Khartoum and Nouakchott, Prestige Urban Projects on the Margins of the Arab World.” *Built Environment*, Alexandrine Press, volume 36, n° 2.

- Choplin A., Pliez O.,** (2018), « *La mondialisation des pauvres, loin de Wall Street de Davos* ». Paris, Seuil.
- Claire C., et Ratouis O.,** (2014) « Quels modèles pour l'urbanisme durable ? », *Métropolitiques*. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Quels-modeles-pour-l-urbanisme.html>.
- Comaroff J., et Comaroff J.,** (2011). « *Theory from the South: Or, How Euro-America is Evolving Toward Africa* », Boulder: Paradigm Publishers.
- Cook I. R., Ward S. V., Ward K.,** (2014) "A springtime journey to the Soviet Union: Postwar planning and policy mobilities through the Iron Curtain". *International Journal of Urban and Regional Research*, 38.
- Didier S., Morange M., Peyroux E.,** (2013), « The Adaptative Nature of Neoliberalism at the Local Scale: Fifteen Years of City Improvement Districts in Cape Town and Johannesburg », *Antipode*, vol. 45, n° 1.
- Friedmann J.,** (2010), "Do planning ideas travel?", in Healey P., et Upton R., (dir.), *Crossing Borders. International exchange and planning practices*, New-York, Routledge.
- Healey O.,** (2010), "The transnational flow of knowledge and expertise in the planning field", in Healey P., et Upton R., (dir.), *Crossing Borders. International exchange and planning practices*, Routledge.
- Hentschel Ch.,** (2015), « Postcolonializing Berlin and the Fabrication of the Urban », *International Journal of Urban and Regional Research*, 39, 1. DOI: 10.1111/1468-2427.12193.
- King A. D.,** (2003), "Writing transnational planning histories", in Nasr J. et Volait M., (dir.), *Urbanism: Imported or Exported*, Chichester, Wiley-academy.
- King A. D.,** (2004), "Spaces of Global Cultures. Architecture Urbanism Identity", New-York, Routledge
- Leitner H. et Sheppard E.,** (2016), « Provincializing Critical Urban Theory: Extending the Ecosystem of Possibilities », *International Journal of Urban and Regional Research*, 40, 1. DOI: 10.1111/1468-2427.12277
- Lieto L.,** (2015), « Cross-border mythologies: the problem with traveling planning ideas », *Planning Theory*, 14 (2).
- Mbembe A.,** (2005), « *De la postcolonie. Essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine* », Karthala, Paris.
- Moghalu K. C.,** (2014), "Emerging Africa: How the Global Economy's 'Last Frontier' Can Prosper and Matter". London, Penguin UK.
- Morange M., Quentin A.,** (2017), "Mise en ordre néolibérale de l'espace et fabrication de « bons commerçants » au Cap et Quito : le commerce « de moins en moins dans la rue » ", *Métropoles*, No.21. DOI : 10.4000/metropoles.5522

Moussi M., (2010), « *Trajectoires et transactions de modèles urbains. Échafaudages théoriques et accommodements locaux* ». *Les Cahiers d'EMAM*, 20.

Parnell S., et Pieterse E., (2014) “*Africa’s Urban Revolution*” (Londres : Zed).

Parnell S., Robinson J., (2012), “(Re) theorizing cities from the Global South: Looking beyond neoliberalism”. *Urban Geography*, volume 33, n° 4.

Peck J., Theodore N., (2010), « Mobilizing policy: Models, methods, and mutations », *Geoforum*, 41.

Peyroux E., Sanjuan T., (2016), « *Stratégies de villes et « modèles » urbains : approche économique et géopolitique des relations entre villes* », *EchoGéo* [Online], 36 |, connection on 10 August 2021.

URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/14642> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/echogeo.14642>

Rauch J., (1991) “Modelling the informal sector formally”, *Journal of Development Economics* 35 (1). DOI: 10.1016/0304-3878(91)90065-4

Ribeiro G. L., (2009), « Non-Hegemonic Globalizations. Alternative Transnational Processes and Agents », *Anthropological Theory*, vol. 9, n° 3.

Robinson J., (2006), “*Ordinary Cities. Between Modernity and Development*”.

Londres/New York: éd. Routledge, 1ère édition.

Robinson J., (2008), “Global and world cities: a view from off the map”. *International journal of urban and regional research*, vol. 26, issue 3.

Robinson J., (2014), « New Geographies of Theorizing the Urban. Putting comparison to work for global urban studies », in: Parnell, S. et Oldfield S. (sous la direction de), *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*, Routledge, Oxon, New York.

Robinson J., 2002. “Global and world cities: A view from off the map” *International Journal of Urban and Regional Research* 26/3.

Robinson J., 2014 [2006], « Villes ordinaires : vers des études urbaines postcoloniales ». In: Gintrac, C., Giroud, M. (dir.). *Villes contestées*. Paris: éd. Les prairies ordinaires.

Routray S., (2014), « The Postcolonial City and its Displaced Poor: Rethinking ‘Political Society’ in Delhi », *International Journal of Urban and Regional Research*, 38, 6.

Roy A., (2005), « Urban Informality. Toward an Epistemology of Planning », *Journal of the American Planning Association*, vol. 71, n° 2.

Roy A., (2009) “Why India cannot plan its cities: Informality, insurgency and the

idiom of urbanization” *Planning Theory* 8/1.

Roy A., (2016). « Who’s afraid of postcolonial theory? », *International Journal of Urban and Regional Research*, 40, 1, DOI: 10.1111/1468-2427.12274

Roy A., Ong A., (2011), “*Worlding Cities: Asian Experiments and the Art of Being Global*”, Wiley- Blackwell.

Sarr F., (2016), *Afrotopia*, Philippe Rey, Paris.

Sheppard E., Gidwani V., Goldman M., Leitner H., Roy A., et Maringanti A., (2015), « Introduction: Urban revolutions in the age of global urbanism », *Urban Studies*, 52, 11. DOI: 10.1177/0042098015590050

Soderström O., (2014), “*Cities in Relations: Trajectories of Urban Development in Hanoi and Ouagadougou*”. Chichester, Wiley Blackwell.

Söderström O., Paquot T., (2012), “Modèles urbains. Editorial du dossier spécial ». *Urbanisme*, 383

Verdeil É., (2005), « expertises nomades au sud. Éclairages sur la circulation des modèles urbains », *Géocarrefour*, 80 (3).

Wood A., (2015), “The politics of policy circulation: Unpacking the relationship between South African and South American cities in the adoption of Bus Rapid Transit”. *Antipode*, 47.

Ouvrages généraux

Aalbers M., (2016): *The Financialization of Housing: A political economy approach*, London and New York, Routledge.

Albino V., Berardi U., et Dangelico R. M., (2015) « Smart cities: définitions, dimensions, performance, and initiatives ». *Journal of Urban Technology*, 22 (1).

Alexander C., (2002) “*The Nature of Order: An Essay on the Art of Building and the Nature of the Universe*”. Berkeley: Center for Environmental Structure.

Arab N., (2004) « *L’activité de projet dans l’aménagement urbain. Processus d’élaboration et modes de pilotage. Le cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d’Odysseum à Montpellier* ». Thèse pour doctorat de l’Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, spécialité aménagement et urbanisme.

Augé M., (1992), « *Non-lieux : introduction à une anthropologie de la sur-modernité* », Paris, Éditions du Seuil.

Auyero J., (2000), « *The Logic of Clientelism in Argentina: An Ethnographic Account* », *Latin American Research Review*, Vol. 35.

Berdoulay V., (1997) « *Le lieu et l’espace public* », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 41, n° 114. [https : //doi.org/10.7202/022669ar](https://doi.org/10.7202/022669ar)

Bertrand M.J., (1980), « *Architecture de l’habitat urbain. La maison, le quartier, la ville* », Dunod, Paris.

Bhattacharya R., et Sanyal K., (2011) *Bypassing the squalor: New towns, immaterial labour and exclusion in post-colonial urbanization*. *Economic & Political Weekly* 46 (31): 41.

Bhowmik S., (2010) ‘*Street Vendors in the Global Urban Economy*’ (New Delhi: Routledge). DOI: 10.4324/9780203150542

Boltanski L., Thevenot E., (1991) « De la justification ». *Les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, Nrf essais.

Brown A., (2006) ‘*Contested Space: Street Trading, Public Space, and Livelihoods in Developing Cities*’ (Rugby: ITDG Publishing).

Brunel S., (2015) « *l’urbanisation africaine peut-elle être durable ?* » in Magazine Les Grands Dossiers des Sciences Humaines, n° 40.

Brunet R., (1979) Oui à la géographie régionale à condition qu’elle change complètement. In : *Espaces Temps*, 10-11, 1979. Région : enquête sur un concept au-dessus de tout soupçon.

Brunet R, Ferras R., et Theyry H., (1992) « *Les Mots de la géographie, dictionnaire critique* ». Montpellier/Paris/Reclus/La

Documentation Française. (ISBN 2-11-002852-1)

Bulkeley H, Betsill M., (2005). « Rethinking sustainable cities: multilevel governance and the “urban” politics of climate change », *Environmental Politics*, vol.14, n° 1.

Carcar F., (2008), « ¿Cómo aproximarse al problema del clientelismo político? Distintos marcos de análisis para el caso argentino », *Revista Miriá da*, Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad del Salvador.

Chapoulié J-M., (2001) « *La tradition sociologique de Chicago* » : 1892-1961, Paris, Seuil.

Charmes J., (1992), « *Le secteur informel, nouvel enjeu des politiques de développement ?* » L’Homme et la société.

Charpy M., (2011), « *L’apprentissage du vide. Commerces populaires et espace public à Paris dans la première moitié du XIXe siècle* », *Espaces et sociétés*, 1.

Choay F., Merlin P., (2015), « *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement* », Presses Universitaires de France – P.U.F

Colette D., (1968) « *Henri Lefebvre, Le droit à la ville*, Paris, Éditions Anthropos, 1968. In : *L’Homme et la société*, N. 8. Au dossier de la révolte étudiante.

Datta A., (2012), “*The Illegal City. Space, Law and Gender in a Delhi Squatter Settlement*”, Farnham, Asghate.

Davis M., (2006) “*Planet of Slums*” (Londres: Verso). DOI: 10.1111/j.1540-5842.2006.00797.x

De Magalhães, Claudio, et Trigo (2017). « *Contracting out publicness: The private management of the urban public realm and its implications* ». *Contracting out publicness: The private management of the urban public realm and its implications*: 128. <https://doi.org/10.1016/j.progress.2016.01.001>.

De Rosnay J., (1975) « *Le Macroscopie. Vers une vision globale* ». Paris : Seuil, coll. « Point », n° 80.

Debarbieux B., (1999) « *L’exploration des mondes intérieurs* ». In Knafou R. (dir.). *Géographie, état des lieux*. Paris : Belin, coll. « Mappemonde ».

Debarbieux B., (2013, 1^{re} éd. 2003), « haut lieu », in Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l’espace des sociétés* ; Belin.

Déthier J., (1970) « *Soixante ans d’urbanisme au Maroc. L’évolution des idées et des réalisations* ». *Bulletin économique et Social du Maroc*, 56 (5).

Devlin, R. (2011). “*Informal urbanism in the USA: New challenges for theory and practice*”, *Planning Theory and Practice*, 12, 1.

Di Méo G., (2002) « *L’identité : une médiation essentielle du rapport espace/société* ». In : *Géocarrefour*, vol. 77,

n° 2,

DOI :

<https://doi.org/10.3406/geoca.2002.1569>

[https://www.persee.fr/doc/geoca_1627-](https://www.persee.fr/doc/geoca_1627-4873_2002_num_77_2_1569)

[4873_2002_num_77_2_1569](https://www.persee.fr/doc/geoca_1627-4873_2002_num_77_2_1569)

Douay N., et Henriot C. (2016), « La Chine à l'heure des villes intelligentes ».

L'Information géographique, 80 (3)

Dupont V., Lelièvre E. (1990) « *La vile antenne villageoise : observations indiennes* ». In: Séminaire international AIDELF. Paris : ORSTOM. Multigr. Séminaire International AIDELF, Rabat (MAR).

Durand Lasserre A., (1986) « *L'exclusion des pauvres dans les villes du Tiers-Monde : accès au sol et au logement* », L'Harmattan, Paris.

Duvigneaud P., (1974) « *La synthèse écologique : Populations, communautés, écosystèmes, biosphère, noosphère* ». Doin, Paris.

Étongué Mayer R., Soumahoro M., (2014) « *Espaces urbains africains subsahariens, changements et conflits spatiaux* », Revue Canadienne de Géographie Tropicale.

Evette, T. (2005) « Quelques perspectives sur la conduites des projets d'aménagement ». In : Bonnet, M. (Ed) *Conduite (la) des projets architecturaux et urbains : tendances d'évolution*. Paris : La Documentation française. Pp. 13-30.

Farge A., (1992) « *Vivre dans la rue à Paris au XVIIIe siècle* », Gallimard, Julliard, Paris.

Firman T., (2004) New town development in Jakarta Metropolitan Region: a perspective of spatial segregation. *Habitat International* 28 (3). DOI : 10.1016/S0197-3975 (03) 00037-7.

Fischer G. N., (2011), *Psychologie sociale de l'environnement*, Paris, Dunod.

Fleury A., (2010). « *Public/privé : la (re) distribution des rôles dans la production des espaces publics à Paris et à Berlin* ». *Métropoles*, n° 8, URL : <https://metropoles.revues.org/4346>

Fontaine L., et Weber., (2011) *Fl. Les paradoxes de l'économie informelle. À qui profitent les règles ?* Karthala, Paris.

Frantz D., (2011) *La ségrégation : la division sociale de l'espace dans la reproduction des rapports sociaux*. *Métropole*, 295 reface 295 ion, fragmentation.

Garrido M., (2013) "The Ideology of the Dual City: The Modernist Ethic in the Corporate Development of Makati City, Metro Manila". *International Journal of Urban and Regional Research* 37(1).

Gervais M-C, Jovchelovitch S., (1998), "The health beliefs of the chinese community in England: a qualitative research study", Londres, HEA.

Gervais-Lambony P., (2003) « *Territoires citadins : quatre villes africaines* », Belin.

Gervais-Lambony P., et al., (2014). « *La justice spatiale et la ville* ». Regards du sud. Paris : éd. Karthala.

Giddens A., (1987), « *La constitution de la société* », Paris, PUF.

Grafmeyer Y., (1994), « *Sociologie urbaine* », Nathan Université, Paris.

Habermas J., (1988) « *L'espace public : Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise* », Paris, Payot. Danny Trom.

Hamel J., (1999), « *Le renouveau de la méthode du focus group. Développements récents et nouvelles perspectives épistémologiques* ». Les cahiers internationaux de psychologie sociale, 41.

Harms E., (2012) Beauty as control in the new Saigon: Eviction, new urban zones, and atomized dissent in a Southeast Asian city. *American Ethnologist* Volume 39, Issue 4.

Hollands R., (2015), «Critical interventions into the corporate smart city ». *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8.

Houssay-Holzschuch, M. et al., (2007), *Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires*. Rapport de recherche, Centre Géophile

Janin E., (2009), « *La ville sous l'œil du Géographe* », un entretien avec Cahiers Philosophiques n° 11. <https://www.cairn.info/revue-cahiers-philosophiques1-2009-2-page-87.htm>

Jargowsky P., (1997) « *Poverty and Place: Ghettos, Barrios and the American City, New York* » Russell Sage Foundation.

Kerbat M-C., (1995), « *Leçon littéraire sur la ville* », Paris, PUF (Collection Major).

Kirby et Andrew (2008). « *The production of private space and its implications for urban social relations* ». *Political Geography* 27 (1). <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2007.06.010>

Kohn et Margaret (2008) « *Homo spectator* ». *Philosophy & Social Criticism* 34 (5). <https://doi.org/10.1177/0191453708089194>.

Koop K, Amilhat-Szary AL., (2011). « Introduction. Approche critique des transferts contemporains des modèles de développement territorial vers les Sud », *L'Information géographique*, vol. 75, n° 4.

Laborit H., (1971). « *L'homme et la ville* », Paris, Flammarion.

Lahire B., (2012), « *Monde pluriel, penser l'unité des sciences sociales* », Paris, Seuil.

Langstraat, Florian, et Van Melik., (2013). « *Challenging the 'End of Public Space': A Comparative Analysis of Publicness in British and Dutch Urban Spaces* ». *Journal of Urban Design* 18 (3). <https://doi.org/10.1080/13574809.2013.800451>

Lautier B., De Miras C., Morice A. (1991), *L'Etat et l'informel*, Paris, L'Harmattan.

Lazzarotti O., (1992) « *Le ventre de la ville : Dupuy G., L'informatisation des villes* ». In : *Annales de Géographie*, t. 103, n° 577, 1994.

Le Corbusier, (1943), « *La Charte d'Athènes, avec un discours liminaire de Jean Giraudoux* », Paris, Les Éditions de Minuit.

Lévy J., Lussault M., (2003), « *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés* », Paris, Belin.

Linell P., (2001) “*A dialogical conception of focus groups and social representations*”, in **Sätterlund Larsson U.**, *Socio-cultural theory and methods: an anthology*, Uddevalla, Université de Trollhättan.

Lofland et Lyn, (1998), “*The public realm: exploring the city's quintessential social territory*”. Hawthorne, NY: Aldine de Gruyter.

Lomnitz L., (1988), “*Informal Exchange Networks in Formal Systems: A Theoretical Model*”, *American Anthropologist* 90, 1.

Lussault M., (2003) « *Lieu* », in Lévy J., Lussault M. (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.

Maccaglia, F. Palerme, (2009), « *illégalismes et gouvernement urbain d'exception* », éditions de l'ENS Lyon.

Marchal H., et Stébé J.M., (2014) « *Les grandes questions sur la ville et l'urbain* » (Paris, Presses universitaires de France, séries : « *Quadrige Manuels* »).

Mathieu N., (2006), « *Le local, une des formes de l'identité européenne* », in : Ali Aït Abdel- malek, *Le Territoire entre l'Europe et l'État-Nation*, Rennes, PUR.

McCann E., Ward K., (2011), “*Mobile Urbanism: Cities and Policymaking in the Global Age*”, Minnesota, University of Minnesota Press.

McFarlane C., (2016), « *Repenser l'informalité : la politique, les crises et la ville* » : DOI : <https://doi.org/10.7202/1037065ar>

Melé P., (2013) « *Conflits de proximité et dynamiques urbaines* », Presses universitaires de Rennes.

Merton R., Fiske M., Kendall P., (1956) – “*The focused interview: a manual of problems and procedures*”, New York, Free press, 1990.

Micoud A., (2000). « *Patrimoine et légitimité des territoires. De la construction d'un autre espace et d'un autre temps commun* ». In Gerbeaux F., *Utopies pour le territoire : cohérence ou complexité ? La Tour d'Aigues* : Éditions de l'Aube.

Monnet J., (2006 a), « *Le commerce de rue, ambulancier ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation* », Autrepart, 39.

- Monnet J.**, (2006 b), « *L'ambulantage : Représentations du commerce ambulante ou informel et métropolisation* », *Cybergeo : European Journal of Geography*.
- Monod J.** (1970) « *Le Hasard et la Nécessité. Essai sur la philosophie naturelle de la biologie moderne* ». Paris : Seuil, Collection Sciences.
- Moreno C.**, (2014) « *La ville de demain, une ville vivante — Réflexions sur le phénomène urbain du XXIème siècle* » — Acte de colloque biennal « Matérialités Contemporaines 2014 » Grenoble.
- Morin E.**, (1997) « *Communication au Congrès International "Quelle Université pour demain? Vers une évolution transdisciplinaire de l'Université"* » (Locarno, Suisse, 30 avril — 2 mai 1997); texte publié dans *Motivation*, N° 24.
- Mukhija V., et Loukaitou-Sideris A.**, (2014), « *The Informal American City. Beyond Taco Trucks and Day Labor* », The MIT Press Cambridge, Massachusetts, London.
- Newell J.P. et Cousins J.J.**, (2015), « *A political-industrial ecology of water supply infrastructure for Los Angeles* », *Geoforum*, vol. 58.
- Park R.E, Burgess E W.**, (1925), « *la ville* », Éditions sciences humaines.
- Pitte J-E.**, (2012) « *Histoire du paysage français. De la préhistoire à nos jours* », Paris, Tallandier.
- Platt J.**, (1983). « *The Development of the 'Participant Observation' Method in Sociology: Origin Myth and History* ». *Journal of the History of the Behavioral Sciences*, 19.
- Pumain D., Robic M.-C.**, (1996), « *Théoriser la ville, in Derycke P.— H., Huriot J.-M., Pumain D., Penser la ville* ». Théories et modèles, Paris, Anthropos (Collection Villes).
- Rabin G., et Gwiazdzinski L.**, (2005), « *Si la ville m'était contée...* Paris : Editions Eyrolles.
- Raffestin C.**, (1986) *Ecogenese territoriale et territorialité*. In : Auriac F., Brunet R., *Espaces, jeux et enjeux*. Paris : Fayard et Fondation Diderot.
- Raymond Henri**, (1968) « *Ledrut R., Sociologie urbaine* ». In : *Revue française de sociologie*.
- Rimbault D.**, (1998), « *Quand la ville est nouvelle* ». Paris, éditions Syros,
- Rosset C.**, (2011), « *L'Anti-Nature* », PUF, « *Quadrige* », Paris.
- Rubin M.**, (2014), « *Exclusion and exceptionalism: the site of the courts in urban governance* », *Géocarrefour*, vol. 88/3.
- Sack R-D.**, (1986). « *Human Territoriality* ». Cambridge: University Press.
- Sadowski, Roy., Jonathan et Bendor**, 2018, « *Selling Smartness: Corporate Narratives and the Smart City as a*

Sociotechnical Imaginary », *Science, Technology and Human Values*.

Sansot P., (2004) « *Poétique de la ville* ». Paris : Payot, Petite Bibliothèque Payot.

Santos M., (1975), « *L'espace partagé* », Librairies Techniques, Paris.

Schneier-Madanes G., (1980) « *Marginalité spatiale : états et revendications ; le cas des villes latino — américaines* » Maison des sciences de l'homme, Paris.

Scindler S., (2014), « *Producing and contesting the formal/informal divide: Regulating street hawking in Delhi, India* », *Urban Studies*, vol. 51, n°12.

Sennett R., (2009), « *La conscience l'œil, urbanisme et société* », Lagrasse, Verdier.

Shatkin G., (2011), “*Coping with actually existing urbanisms: The real politics of planning in the global era*”. *Planning Theory*. 10/1.

Shelton T., Zook M., et Wiig A., (2015), “The actually existing smart city». *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 8.

Smuts J-C., (2006) [1926] “*Holism and Evolution. Whitefish,*” MT: Kessinger Publishing

Staeheli, Lynn A., et Mitchell D., (2007), « *Locating the public in research and practice* ». *Progress in Human Geography* 31 (6).

Stengers I., (2000) « *Réinventer la ville ? Le choix de la complexité* ». Colloque

“Urbanités”, 28 et 29 septembre, Seine Saint-Denis, France

Tarrius A., (1992), « *Les fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales* », Paris, L'Harmattan.

Tomas et François (2001), « *L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? / Public space : a dying or expanding concept ?* » *Géocarrefour*, 75 84.

Townsend A. M., (2014). *Smart cities: big data, civic hackers, and the quest for a new utopia*. New-York, Norton & Compagny.

Turco A., (2001), « *Sociotopies : institutions géographiques de la subjectivité* », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 45, n° 125.

Urban Theory Beyond the West

Valérie C., (2010) « *Du formel à l'informel dans la fabrique de la ville, Politiques foncières et marchés immobiliers à Phnom Penh* ». *Espaces et sociétés* (Paris, France), Erès, 2010. Halshs-00551681

Voigt S., (2017) “*How to measure informal institutions*”, Cambridge University Press:

Walker, R. (2016), « *Why Cities? A response* », *International Journal of Urban and Regional Research*, 40, 1, January 2016. DOI: 10.1111/1468-2427.12335

Wang L., Kundu R., et Chen X., (2010) “*Building for what and whom? New town development as planned suburbanization in China and India*”. In: *Research in Urban*

Sociology. Bingley: Emerald Group Publishing.

Weber M., (1921), “*Die Stadt*”, « *La ville* », traduit par Fritsch (Ph.), 300reface de Freund (J.), Paris, Aubier Montaigne, 1982.

Wirth L., (1938) “*Urbanism as a way of life*”, *American journal of Sociology*, vol 44.

www.persee.fr/doc/homso_0018-4306_1968_num_8_1_3129

Zola E., (1881) « *Le roman expérimental* » (5^e édition — BNF) Emile Zola.

Méthodes

Abrial S., Louvel S., (2011), « *Analyser les entretiens* ». In Brechon P., (dir), enquêtes qualitatives, enquêtes quantitatives, coll. Politique “en+”, P U G ? Grenoble.

Barel Y., (1978) « *La ville médiévale : système social, système urbain.* » Presses

Barles, S. (2007), *Mesurer la performance écologique des villes et des territoires : le métabolisme de Paris et de l’Île-de-France.* (Rapport de recherche) [en ligne] Ville de Paris. Disponible sur : <http://perso.univ-mlv.fr/www->

[Itmu/groupe_documents/doc_pdf/Barles-EI-Paris.pdf](http://perso.univ-mlv.fr/www-Itmu/groupe_documents/doc_pdf/Barles-EI-Paris.pdf)

Barles S., (2020) « *Métabolisme urbain* » dans Dictionnaire critique de l’anthropocène, Paris, CNRS Éditions, 2020.

Berlan M., et Guyonnaud, M-F., (2008), « *Le métabolisme urbain, un outil de gestion durable* ». *Géosciences*, 10.

Blanchet A. et Al., (1985) « *l’Entretien dans les Sciences sociales* », Bordas, Paris

Brunet R., (1979), « *Systèmes et approche systémique en géographie* », *BAGF*, n ° 465.

Brunet R., (1980). « *La composition des modèles dans l’analyse spatiale* », in *L’Espace géographique*, no 4.

Ciattoni A., Veyret Y., (2007) « *Les Fondamentaux de la géographie* ». Paris :

A. Colin.**Conord S.**, (2007), « Usages et fonctions de la photographie », *Ethnologie française*, vol. 37, No.1, 11-22. DOI : 10.3917/ethn.071.0011

- Crozier M., Friedberg E.**, (1977), « *L'acteur et le système* », Paris, Seuil.
- Cuny C.**, (2010) Appropriation de l'espace et prise de parole, enquête socio-ethnographique sur la participation des habitants dans un quartier de grand-ensemble à Berlin-Est, thèse de sociologie université Paris VIII – Humboldt Universität zu Berlin.
- Dauphiné A.** (2003) *La théorie de la complexité chez les géographes*. Anthropos, Paris.
- FLAMENT C.** (1994), « *Structure, dynamique et transformation des représentations sociales* », dans ABRIC J.C. *Pratiques sociales et représentations*, Paris, Presses Universitaires de France
- Flick U.**, (2007), “*Designing qualitative research*”. Sage Publications
- Fusco G.**, (2018) « *Ville, complexité, incertitude, enjeu de connaissance pour le géographe et l'urbaniste* », CNRS, UMR-7300, Espace, Université Côte d'Azur.
- Ghiglione E R., Matalon B.**, (1978) « *Les Enquêtes Sociologiques* ». A. Colin, Paris.
- Giddens A.**, (1987), *Social theory and modern sociology*, Cambridge, Polity press.
- Gumuchian H., Pecqueur B.**, (2007), « *La ressource territoriale* », Economica, Paris.
- Ladrière J.**, (1984), « *Cybernétique, Encyclopaedia Universalisme* », 2^e édition, Vol. 5.
- Lazarsfeld P.**, (1969) “*An episod in the history of social research: a memoir*, dans Fleming D.,
- Lazarsfeld P., Stanton F.N.**, (1944), “*Radio research 1942-43*”. New York, Duell, Sloan and Pearce
- Lemoigne J.-L.** (1984), « *La Théorie du système général, théorie de la modélisation* ». Paris : PUF, 1984
- Lesourne J.**, (1976) « *Les systèmes du destin* », Dalloz, Paris.
- Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781849208826>
- Moine A.**, (2006) “*Le territoire comme système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie*”, l'Espace Géographique Tome 35.
- Moine A.**, (2007) « *Le territoire : comment observer un système complexe ?* » Paris, L'Harmattan, collection “Itinéraires géographiques.
- Moine A., Sorita N.**, (2015), « *Travail social et territoire, concept, méthode, outils* », Rennes, Presses de l'EHESP et Besson (2012).
- Morgan D., Spanish M. T.**, (1984), “*Focus group: a new tool for qualitative research, Qualitative sociology*”, 7, 3. A Sage University Paper.
- Morin E.**, « *La Méthode* » (6 tomes), Paris, Seuil, 1977 (t. 1), 1980 (t. 2), 1986 (t.3), 1991 (t. 4), 2001 (t. 5) et 2004 (t.6).
- Morin, E.** (1990) « *Introduction à la pensée complexe* ». Paris : Ed. Du Seuil.

Morin, E. (2005) « *Introduction à la pensée complexe* », nouvelle édition. Paris : Seuil, Collection Points essais.

Pinchemel P. et G. (1988) « *Les systèmes spatiaux* », chapitre IX de *La Face de la terre. Eléments de géographie* », Paris, Armand Colin.

Pornon H., (1998), *Système d'Informations Géographiques et organisations géomatique et stratégies d'acteurs*, Ed. Harmattan, Paris.

Prigogine I., (1996) « *Irréversibilité et instabilité des systèmes complexes* », in : Hawking, S. *et al La mort de Newton*. Paris, Maisonneuve et Larose, Collection Prometheus.

Robert A.D., Bouilaguet A., (2007), « *L'analyse de contenu* », Que sais-je, PUF.

Sanders L., (1992), « *Système de villes et synergétique* ». Economica, Anthropos.

Schwartz D., (1989), « *Visual ethnography: using photography in qualitative research* », *Qualitative*

sociology, vol. 12, N°2, DOI : 10.1007/BF00988995

Senez B., Orvain J., Doumenc M., (2000) « *Qualité des soins : revue à travers la littérature des outils et critères utilisés en médecine ambulatoire* ». ANAES. Service évaluation en secteur libéral.

Swyngedouw E., (2006), « *Circulations and metabolisms: (Hybrid) Natures and (Cyborg) cities* », *Science as Culture*, vol. 15, no. 2.

Vilmin T., (2015) « *l'Aménagement urbain en France, acteurs et système* », Paris Parenthèses Éditions.

Walliser B., (1977) « *Systèmes et modèles. Introduction critique à l'analyse de systèmes* ». Seuil.

Wiener N., (1948), « *Cybernetics, or control and communication in the animal and the machine* », Cambridge, MIT Press.

Wolman A., (1965), « *The metabolism of cities* », *Scientific American*, 213, 3.

Documents, rapports et livrets officiels

ANAT (2015), *Schéma directeur d'aménagement et de développement territorial de la zone Dakar-Thies-Mbour* ». Ministère de la Gouvernance Locale, du Développement et de l'Aménagement du Territoire.

ANSD (2013), *recensement Général de la Population et de l'Endettement de l'Agriculture et de l'Élevage*,

ANSD (2017), *Observatoire de la Pauvreté et des Conditions de Vie (OPCV)*.

DPS (1988) *Recensement Générale de la Population et de l'Habitat du Sénégal de 1988*.

<http://www.ansd.sn/ressources/rapports/Rapport-definitif-RGPHAE2013.pdf>

SONED Afrique, (1999) *Rapport de présentation du plan d'urbanisme de détail de Diamniadio*.

World Bank Report (2009), *Reshaping economic geography*. Washington, D.C.: World Bank.

Tables des matières

TABLE DES SIGLES	9
DEDICACES	10
REMERCIEMENTS.....	11
INTRODUCTION GENERALE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
1- <i>Contexte général</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2- <i>Problématique</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
3- <i>Cadre de la recherche</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
4- <i>Délimitation de la recherche : Diamniadio, le choix d'une ville nouvelle aménagée à l'échelle métropolitaine de Dakar</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
5- <i>Plan de la thèse</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
6- <i>Questions de recherche et hypothèses</i>	21
PARTIE I – CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES, REVUE DE LA LITTÉRATURE ET PRÉSENTATION CAS D'ÉTUDE.....	23
INTRODUCTION PARTIE I	25
CHAPITRE 1 : CLARIFICATIONS CONCEPTUELLES ET REVUE DE LA LITTÉRATURE	26
1- <i>De la ville machinique à la ville organique</i>	26
2- <i>Le métabolisme urbain : la ville est une structure vivante</i>	31
3- <i>La ville est un territoire</i>	35
4- <i>Le territoire est un système complexe</i>	37
5- <i>La ville est un territoire qui fonctionne comme un système complexe</i>	39
5-1- Le système ville-territoire.....	39
5-2- Les caractéristiques d'un système urbain	41
CHAPITRE 2 : UNE EVOLUTION THEORIQUE ET HISTORIQUE DE LA VILLE EN AFRIQUE.....	47
1- <i>La ville en Afrique sous le prisme du formel et de l'informel</i>	47
1-1- L'informel, un concept relatif.....	48
1-2- Le dépassement de la dualité formel versus informel	49
1-3- L'informalité est une normalité dans les Suds	51
1-4- Le droit à la ville, « un droit à l'informalité ».....	53
2- <i>La ville en Afrique dans la littérature postcoloniale des études urbaines</i>	57
2-1- Une tropicalisation des pensées urbaines en Afrique.....	57
2-2- Une nouvelle dynamique des villes postcoloniales en Afrique	61
CHAPITRE 3 : PRESENTATION DU CAS D'ETUDE DE DIAMNIADIO A L'ECHELLE METROPOLITAINE DE DAKAR.....	65
1- <i>Diamniadio : de la ville historique à la ville nouvelle, un prolongement de Dakar</i>	65
1-1- Historique : l'évolution politique et économique de Diamniadio	65
1-2- Les acteurs historiques de la transformation de Diamniadio.....	73
2- <i>Diamniadio, la naissance d'une ville nouvelle « planifiée » à l'échelle métropolitaine de Dakar</i>	75
2-1- Quelques raisons avancées pour la mise en place de la ville nouvelle.....	81
2-2- Répartition et aménagement de la ville nouvelle de Diamniadio	83
CONCLUSION PARTIE I.....	86
PARTIE II – DES ESPACES URBAINS EN MUTATION SUR LE CONTINENT AFRICAIN : DE LA VILLE NOUVELLE À LA CIRCULATION DE MODÈLES URBAINS NORD-SUD ET SUD-SUD.....	88
INTRODUCTION PARTIE II.....	90
CHAPITRE 4 : DEMARCHE METHODOLOGIQUE	91
1- <i>L'approche systémique comme outil d'analyse</i>	92
2- <i>Explication générale des recherches de terrain</i>	98
2-1- Observation et photographie	98
2-2- Entretiens semi-directifs individuels	102
2-3- Focus group	107
2-4- Données cartographiques et statistiques	112
2-5- Traitement des résultats.....	113

CHAPITRE 5 : L'EXPERIMENTATION DE MODELES URBAINS A TRAVERS LE CONCEPT DE « VILLE NOUVELLE »	118
1- <i>De la définition globalisante des villes nouvelles...</i>	118
2- <i>... aux caractéristiques particulières des villes nouvelles</i>	120
3- <i>La ville nouvelle, une expérience urbaine ancienne</i>	122
4- <i>Les facteurs contemporains de création des villes nouvelles</i>	125
5- <i>Expériences des villes nouvelles en Afrique</i>	127
5-1- <i>La ville nouvelle, une alternative d'aménagement urbain</i>	127
5-2- <i>Des villes nouvelles ou villes néolibérales sous le feu de critiques acerbes</i>	133
CHAPITRE 6 – DE LA CIRCULATION DE MODELES URBAINS DU NORD AUX SUDS A LA DIVERSIFICATION DES ACTEURS DE LA PRODUCTION URBAINE	135
1- <i>Des théories et modèles urbains classiques en provenance du Nord</i>	135
2- <i>Circulation de modèles urbains du Nord aux Suds</i>	137
2-1- <i>La circulation de modèle à travers l'usage de concepts pour définir et représenter la ville en Afrique sous l'ère coloniale</i>	137
2-2- <i>La matérialisation de la circulation de modèles urbains (Nord-Sud) sous l'ère coloniale</i> 138	
2-3- <i>De la période postcoloniale à la mondialisation : les nouveaux faiseurs de villes en Afrique et leurs stratégies géopolitiques</i>	140
2-4- <i>La circulation de modèles urbains selon une approche néolibérale</i>	144
3- <i>Production de modèles urbains aux Suds par les acteurs des Suds</i>	149
CONCLUSION PARTIE II	160
PARTIE III : DE LA VILLE NOUVELLE DE DIAMNIADIO PROGRAMMEE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE DE DAKAR À LA VILLE RÉELLE ET ORGANIQUE EXISTANTE	162
INTRODUCTION PARTIE III	164
CHAPITRE 7 : LES ORIENTATIONS STRUCTURANTES DE LA VILLE NOUVELLE DE DIAMNIADIO A L'ÉCHELLE METROPOLITAINE DE DAKAR	166
1- <i>Le logement, une motivation majeure de la ville nouvelle de Diamniadio</i>	166
2- <i>La gouvernance foncière</i>	173
3- <i>Diamniadio Smart-City, une des orientations majeures de la ville nouvelle</i>	188
3-1- <i>Définition du concept « smart-city</i>	189
3-2- <i>Modélisation de Diamniadio « smart-city »</i>	193
4- <i>Le système des transports terrestres dans la région métropolitaine de Dakar</i>	196
5- <i>Les retombées du système des transports terrestres dans la région de Dakar</i>	202
6- <i>Entre des mobilités formelles et informelles à l'échelle métropolitaine de Dakar</i>	206
7- <i>Entre solution et gouvernance conflictuelle des mobilités de Diamniadio à la région métropolitaine de Dakar</i>	211
CHAPITRE 8 : LA VILLE ORGANIQUE, REELLE DE DIAMNIADIO, UNE LIMITE A LA VILLE NOUVELLE PLANIFIEE	214
1- <i>Une approche systémique du modèle urbain organique, réel, de notre terrain d'étude</i> 215	
2- <i>Dynamique de production de la ville réelle, sur les lieux produits dans les espaces</i> . 229	
2-1- <i>Production de la ville réelle par des représentations, pratiques et appropriations des lieux dans les espaces publics</i>	230
2-2- <i>Production de la ville réelle par des pratiques et appropriations dans lieux commerciaux</i>	240
2-3- <i>Production de la ville réelle dans les lieux des transports</i>	249
CHAPITRE 9 : SYSTEME DE GOUVERNANCE COMPLEXE DE DIAMNIADIO	261
1- <i>La gouvernance de la ville historique</i>	261
2- <i>La gouvernance de la ville nouvelle</i>	263
3- <i>Vers une gouvernance à l'échelle métropolitaine de Dakar</i>	270
CONCLUSION PARTIE III	272
CONCLUSION GENERALE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
BILAN 1 : APPROCHE DISCIPLINAIRE, ANALYSES CONCEPTUELLES ET METHODOLOGIE ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.	

BILAN 2 : DE LA CIRCULATION DE MODELES URBAINS PRODUITS AU NORD – A TRAVERS LE CONCEPT DE VILLE NOUVELLE – A LA PRODUCTION DE MODELES URBAINS ORGANIQUES, REELS	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
BILAN 3 : DIAMNIADIO VILLE NOUVELLE, UN PROJET CONTROVERSE	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
LECTURES PROSPECTIVES	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
1- <i>Entre la ville idéale et la ville produite : la ville réelle</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
2- <i>Recommandations/préconisations</i>	<i>Erreur ! Signet non défini.</i>
BIBLIOGRAPHIE	282
TABLES DES MATIERES	304
LISTE DES FIGURES	307
LISTE DES CARTES	308
LISTE DES TABLEAUX	308
LISTE DES PLAQUETTES DE PRESSE	308
LISTE DES ENCADRES	309
LISTE DES PHOTOS	309
LISTE DES PLANCHES DE PHOTOS	310
ANNEXES	311

Liste des figures

Figure 1 : la ville fonctionnelle et vivante	28
Figure 3 : la ville métabolique, un système ouvert.....	34
Figure 4 : complexité d'un système urbain	45
Figure 5 : évolution de la population de Diamniadio entre 2013 et 2025.....	71
Figure 6 : les acteurs enquêtés et leurs liens directs et indirects	107
Figure 7 : schéma récapitulatif des recherches de terrain	117
Figure 8 : diffusion de modèles urbains du Nord vers les Suds	153
Figure 9 : production de modèles urbains aux Suds.....	159
Figure 10 : prix moyen – en FCFA – du logement à la ville nouvelle de Diamniadio.....	167
Figure 11 : procédure légale d'accèsion au foncier	177
Figure 12 : fonctionnement globalisant de la ville smart-city.....	191
Figure 13 : les services de transports à l'échelle métropolitaine de Dakar.....	198
Figure 14 : les équipements et infrastructures de transports à l'échelle métropolitaine de Dakar.....	200
Figure 15 : les usagers des transports à l'échelle métropolitaine de Dakar ...	202
Figure 16 : tracé du Train Express Régional à l'échelle métropolitaine de Dakar.....	212
Figure 17 : Inventaire des acteurs institutionnels de la ville	219
Figure 18 : Inventaire des acteurs institutionnels de la ville	219
Figure 19 : interrelations entre les différents acteurs de la ville.....	221
Figure 20 : l'espace de la ville : évolution et appropriation	223
Figure 21 : le temps de la production urbaine	225
Figure 22 : les lieux temporaires et permanents produits dans l'espace urbain	228
Figure 23 : la matérialité et l'esprit des lieux.....	235
Figure 24 : co-collecte et co-gestion (formelle et informelle) des déchets dans la commune de Diamniadio.....	240
Figure 25 : transports et mobilité dans la ville.....	253
Figure 26 : les différents permis d'occuper les lieux d'habitat dans la commune de Diamniadio.....	255
Figure 27 : jeu des acteurs complexe dans l'habitat et le foncier dans la commune de Diamniadio.....	257
Figure 28 : la programmation de la ville nouvelle de Diamniadio, un baromètre du prix du foncier dans la commune et ses alentours.....	259
Figure 29 : Système de gouvernance complexe de Diamniadio.....	269
Figure 30 : Diamniadio, entre la ville réelle et la ville planifiée.. Erreur ! Signet non défini.	

Liste des cartes

Carte 1 : de 1950 à 2010, quand l’Afrique de l’Ouest s’urbanise	Erreur ! Signet non défini.
Carte 2 : Diamniadio à l’échelle métropolitaine de Dakar...Erreur ! Signet non défini.	
Carte 3 : Diamniadio, une ville transit entre Dakar et l’intérieur du Sénégal.	66
Carte 4 : carrefour de Diamniadio, intersection entre la RN1 et la RN2	68
Carte 5 : répartition du nouveau découpage de la commune de Diamniadio...	70
Carte 6 : localisation des lieux d’enquête et des profils enquêtés.....	111
Carte 7 : la ville coloniale, un espace urbain dual et ségrégué, exemple d’Abidjan	140
Carte 8 : Entreprises technologiques et initiatives de villes intelligentes développées par la Chine en Afrique	155
Carte 9 : Urbanisation métropolitaine de Dakar	173

Liste des tableaux

Tableau 1 : répartition des quartiers de la commune de Diamniadio	69
Tableau 2 : historique de la dépendance administrative de Diamniadio.....	72
Tableau 3 : la ville nouvelle de Diamniadio, un baromètre du prix du foncier	258
Tableau 4 : tableau récapitulatif des entretiens individuels (acteurs publics/institutionnels)	312
Tableau 5 : tableau récapitulatif des entretiens individuels (acteurs privés).....	312
Tableau 6 : tableau récapitulatif des entretiens individuels (société civile : population/associations).....	313
Tableau 7 : exemple analyse de contenu.....	314
Tableau 8 : exemple de retranscription des réponses.....	314

Liste des plaquettes de presse

Plaquette de presse 1 : contexte de création de la ville nouvelle de Diamniadio	79
Plaquette de presse 2 : financement de la construction de la plateforme industrielle de Diamniadio (APROSI).....	80
Plaquette de presse 3 : Diamniadio, naissance d’une nouvelle ville.....	83
Plaquette de presse 4 : communication sur les prêts immobiliers dans la ville nouvelle de Diamniadio	169
Plaquette de presse 5 : l’accaparement du foncier de Diamniadio à la Une de la presse.....	185
Plaquette de presse 6 : présentation de la ville numérique de Diamniadio	194

Liste des encadrés

Encadré 1 : financement de la ville par la diaspora.....	146
Encadré 2 : le terrassement, un marché fructueux	180
Encadré 3 : une distribution clientéliste du foncier de Diamniadio.....	181
Encadré 4 : Déni Malick Gueye, un village très impacté par la ville nouvelle de Diamniadio.....	181
Encadré 5 : le Bus Rapid Transit (BRT).....	203
Encadré 6 : Les moto-taxis tiak-tiak ou l'émergence d'une nouvelle alternative de transport informel.....	209
Encadré 7 : la promotion de l'industrie au sein de la plateforme industrielle de Diamniadio, exemple du C & H	311
Encadré 8 : guide d'entretien phase 2 focus groups.....	313
Encadré 9 : complément d'entretiens semi-directifs individuels et collectifs	317

Liste des photos

Photo 1 : marchands ambulants de fruits sur le carrefour de Diamniadio	74
Photo 2 : pose première pierre de la construction du pôle urbain de Diamniadio (2014)	76
Photo 3 : des logements en chantier	172
Photo 4 : décret relatif aux conditions d'affectation et de désaffectation des terres du domaine national.....	176
Photo 5 : des paysannes au milieu des champs du village de Déni Malick Gueye	182
Photo 6 : lotissement au milieu des champs, à proximité de la ville nouvelle	183
Photo 7 : cri de détresse des populations autochtones de Dougar	184
Photo 8 : atelier de mécaniciens dans le domaine public	232
Photo 9 : l'espace public, un lieu de pratiques sportives pour les jeunes	233
Photo 10 : occupation entière d'une rue pour une cérémonie	234
Photo 11 : refuge climatique sous l'arbre à palabre	235
Photo 12 : auto-fabrication d'une poubelle artisanale.....	238
Photo 13 : restaurants et commerces de proximité à la gare routière de Diamniadio.....	252
Photo 14 : manifestation contre le bradage du foncier de Diamniadio	264

Liste des planches de photos

Planche de photos 1 : des villes nouvelles standardisées sur le continent africain.....	145
Planche de photos 2 : programmes immobiliers symboles des villes nouvelles « libéralisées » en Afrique	148
Planche de photos 4 : des déchets à ciel ouvert	239
Planche de photos 5 : stands de vente formels et informels.....	241
Planche de photos 6 : activités commerciales informelles à l’occasion de la Tabaski sous la surveillance d’un agent de municipalité.....	243
Planche de photos 7 : appropriations et usages commerciaux de l’espace, à l’occasion de la fête de Tabaski	245
Planche de photos 8 : le carrefour de Diamniadio, un lieu de vie	248
Planche de photos 9 : les modes de transport à Diamniadio	251
Planche de photos 10 : une ville organique en construction en même temps que la ville nouvelle planifiée.....	260
Planche de photos 11 : l’émergence de stands informels de restauration rapide dans la ville nouvelle.....	268

Annexes

Encadré 7 : la promotion de l'industrie au sein de la plateforme industrielle de Diamniadio, exemple du C & H

L'entreprise chinoise *C & H* est présente dans la plateforme industrielle de la ville nouvelle de Diamniadio. C'est une entreprise qui fait de la confection de vêtements fabriqués au Sénégal et destinés à 50 % à l'exportation (Amérique, Europe), en partenariat avec de grandes marques comme South-pool et New-Balance. Pas de concurrent au Sénégal. La Chine étant la maison mère, *C & H* est également présente au Rwanda et au Cambodge. La matière première vient de la Chine, mais L'État du Sénégal est en train de travailler avec l'APIX pour faire en sorte que les produits soient 100 % sénégalais. *C & H* a comme objectifs de créer 1000 employés décembre 2019, 2500 en décembre 2020. L'État du Sénégal a construit entièrement la plateforme industrielle avec toutes les commodités et la loue aux entreprises qui y sont présentes telle que *C & H*. De plus, l'État donne des exonérations sur les frais de douane pour les entreprises présentes sur le site et qui exportent des marchandises. Toutefois, pour le cas de *C & H*, par exemple, l'État recommande de participer à l'amélioration de la commune de Diamniadio dans le cadre de la RSE : par exemple recruter des jeunes de la Diamniadio, surtout les filles, les transporter et les nourrir. L'État exige également à respecter la convention collective des industries textiles. L'entreprise a signé un contrat avec l'État pour participer à la lutte contre le chômage (participer à l'objectif des 75 000 emplois promis par l'État). Elle assure ainsi une formation des personnes et certaines d'entre elles sont embauchées. Elle fait aussi un partenariat avec des écoles pour la formation professionnelle et les centres de formation professionnels des mairies.

Cependant, le projet rencontre quelques difficultés : l'enclavement du site avec une incertitude des transports publics (les horaires, etc.). Il est très difficile d'accéder au site si on n'est pas véhiculé. De même, beaucoup de démarches administratives se font encore à Dakar centre, malgré la délocalisation de plusieurs ministères au pôle urbain de Diamniadio.

Propos retranscrits et interprétés suite à notre entretien avec Mohamed Hady Sarr, Directeur des ressources humaines de l'entreprise *C & H*, le 19 août 2019

Tableau 4 : tableau récapitulatif des entretiens individuels (acteurs publics/institutionnels)

Nom Prénom — fonction	Lieu	Date et durée
Mme DIOP Dieynaba - Urbaniste, cheffe de bureau des projets urbains au sein de la DGPU (Structure en charge de l'aménagement du pôle urbain de Diamniadio)	Siège de la DGPU (Diamniadio)	Le 24 juillet 2019 Durée 1h34mn
Mme THIAM Wolette, architecte, cheffe de la division planification urbaine et validation des projets — DGPU	Siège de la DGPU (Diamniadio)	Le 24 juillet 2019 Durée : 29 min
M. Coulibaly Al-Ousseynou, Ingénieur télécom chargé de déploiement du numérique — DGPU	Siège de la DGPU (Diamniadio)	Le 24 juillet 2019 Durée : 19 min
M. NGOM Arona, Chef des services techniques de la commune de Diamniadio	Mairie de Diamniadio	Le 30 juillet 2019 Durée : 30 min
M. Badji, chargé de la gestion des déchets, commune de Diamniadio	Mairie de Diamniadio	Le 30 juillet 2019 Durée : 30 min
M. CISSE Khadim, Chef du bureau études et recherches, CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar)	Au siège du CETUD	Durée : 49 min
Mme DIENG Ndeye Rokhaya, chargée d'études mobilités, CETUD	Au siège du CETUD	Le 02 août 2019 Durée : 23 min
M. SAMB Thierno, chef des services techniques de la commune de Sébikotane (commune concernée par le pôle urbain de Diamniadio)	Entretien à distance (téléphonique)	8 août 2019 Durée : 25 min.

Tableau 5 : tableau récapitulatif des entretiens individuels (acteurs privés)

Nom Prénom — fonction	Lieu	Date et durée
M. SARR, Mohamed Hady, directeur des ressources humaines de l'entreprise privée C & H.	Siège de C & H (plateforme industrielle de Diamniadio)	Le 21 août 2019 Durée : 24 min
M. BA Bassirou, Directeur du Pôle Immobilier de Teyliom, premier promoteur Immobilier du pôle urbain de Diamniadio.	Siège de Teyliom, site de Dakar-centre	Le 20 août 2019 Durée : 26 min
Ousmane Ndiaye, promoteur et président directeur général du groupe Sope Nabi, Diamniadio.	Entretien à distance (entretien téléphonique)	17 Décembre 2021 Durée 45 min

Tableau 6 : tableau récapitulatif des entretiens individuels (société civile : population/associations)

Nom Prénom — fonction	Lieu	Date et durée
M. CISS Ibrahima, président zone nord de Diamniadio. (Associations Sportives et Culturelles)	Maison des associations de Diamniadio	Le 30 juillet 2019 Durée : 15 min
M. BA Pape Moussa, Président du Conseil Communal de la Jeunesse de Diamniadio	Entretien à distance (entretien téléphonique)	Le 30 juillet 2019 Durée : 20 min
M. DABO Moussa, doctorant en droit, militant associatif à Diamniadio.	Quartier Sud, Diamniadio	Le 29 juillet 2019 Durée : 28 min
M. NGOM Thione, président du rassemblement des élèves et étudiants de Diamniadio	Entretien à distance (entretien téléphonique)	Le 28 juillet 2019 Durée : 30 min
Moussa Sow, représentant du collectif de défense du foncier de Diamniadio	Diamniadio	Le 16 août 2020 Durée 12 min (séquentielle)
Gora Sylla, géographe et représentant du collectif de défense du foncier du village de Déni Malick Gueye,	Village de Déni Malick Gueye	Le 16 août 2020 Durée 22 min
Youssou, chauffeur de « tiak-tiak »	Entretien à distance (entretien téléphonique)	28 Décembre 2021 Durée : 30 min

Le guide d’entretien suivant a été réalisé pour assurer les missions quotidiennes de confiées aux quatre étudiants lors de la 2^e phase de focus group.

Encadré 8 : guide d’entretien phase 2 focus groups

Un repérage de lieux d’enquête différents avec des lieux recommandés : *lieux commerciaux, lieux de transport, lieux d’habitat, lieux publics* et une nomination du lieu après entretien réalisé.

Dans la mesure du possible (à cause de la pandémie *coronavirus*) des entretiens groupés de 2 à 5 personnes

Une explication préalable de l’objet d’étude aux différents participants sur les raisons de leur sélection de la manière dont seront utilisés les résultats.

Ciblage de quatre profils pour le recrutement avec un questionnaire spécifique pour chaque profil. Nous considérons la ville comme un ensemble de lieux produits qui interagissent de façon complémentaire. Nous avons ainsi choisi des thèmes en fonction des lieux et des profils (cf. annexe), car chaque thème est une partie intégrante du fonctionnement de la ville. Les thèmes sont les suivantes : collecte et gestion des déchets, transports et mobilités, habitat et foncier, espaces publics. Chaque thème englobe des sous-thèmes en interrelation et tous les thèmes également sont en interrelation dans le fonctionnement de la ville.

- Commerçant (e) s et artisans (lieux publics)
- Chauffeurs et usagers des transports (transports et mobilités)
- Étudiants, cadres supérieurs et fonctionnaires (habitat et foncier)

- Personnes ménagères (au foyer) (collecte et gestion des déchets)

Pour le déroulement, chaque groupe d'entretien doit avoir 3 à 5 personnes. L'entretien doit être modéré et cadré (introduction, présentation du sujet, initiation au dialogue avec des relances, en cas de besoin, sous forme d'échange et précision sur la confidentialité des résultats). Parmi les quatre étudiants recrutés, deux sont observateurs (prise de notes des citations importantes et mots clés en wolof²⁵⁰, les bouts de dialogue, etc.) l'un modère et l'autre prend des photos.

Chaque participant a droit à la parole soit faire un tour de parole, soit donner la parole à seulement ceux qui veulent répondre. Les échanges doivent être enregistrés vocalement par un dictaphone (téléphonique). Une photo de groupe doit être prise à la fin de chaque entretien réalisé pour illustrer les résultats. En outre, le lieu où s'est déroulé chaque entretien de groupe doit être décrit et mentionné.

Tableau 7 : exemple analyse de contenu

Public ciblé : personnes ménagères (au foyer)	
Thème : La collecte et la gestion des déchets	
1)	Comment faites-vous pour jeter vos déchets ménagers ?
2)	Existe-t-il des systèmes et services de collecte des déchets ménagers dans la ville ? Si oui, ces services sont-ils suffisants ?
3)	Existe-t-il d'autres services de ramassage qui ne proviennent pas de la mairie ?
4)	Comment expliquez-vous le déversement des déchets dans les espaces publics ?
5)	Existe-t-il des sanctions (amendes, etc.) de la mairie contre le déversement des déchets dans les espaces publics ?
6)	Connaissez-vous le tri sélectif des déchets ? Si oui, le faites-vous ? Si non, existe-t-il une politique de la municipalité orientée vers le tri sélectif ?
Sous-thème : accès aux services essentiels	
1)	Avez-vous un réseau d'assainissement ?
2)	Quels sont les principaux problèmes rencontrés dans l'accès aux services essentiels (eau, électricité, etc.) ?
3)	Existe-t-il d'autres méthodes (pas la méthode officielle) d'accès ?
4)	Que faut-il améliorer ?

Tableau 8 : exemple de retranscription des réponses

Questions	Groupe 1, entretien groupé de 22 minutes avec 4 femmes ménagères (au foyer) dans un quartier sud de Diarniadio.			
Q1	Nous déposons nos déchets ménagers dans	Nous déposons nos déchets ménagers devant	Nous déposons nos déchets ménagers dans	Nous déposons nos déchets ménagers en fonction des

²⁵⁰ Langue locale au Sénégal

	une place publique réservée par la municipalité.	chez nous le temps que le camion poubelle passe	une place publique réservée par la municipalité.	circonstances : soit dans l'espace public, soit devant la maison en attendant l'arrivée d'un camion.
Q2	Oui, il existe un système de collecte des déchets ménagers dans la ville avec un camion qui passe, mais ces services ne sont pas suffisants.	Oui, il existe un système de collecte des déchets ménagers dans la ville avec un camion, des poubelles proposées par la mairie, mais ces services sont insuffisants et irréguliers par rapport à nos besoins.	Oui, il existe un système de collecte des déchets ménagers dans la ville avec un camion et des agents de l'UCG, des poubelles de la mairie, mais ces services restent insuffisants par rapport à la demande.	Oui, il existe un système de collecte des déchets ménagers dans la ville avec un camion qui passe et des points de collecte, mais ces services ne sont pas suffisants, car ils sont irréguliers.
Q3	Il n'existe pas d'autres services de ramassage d'ordures qui ne proviennent pas de la mairie, si ce n'est les services de l'UCG (État).	Oui, il existe d'autres services de ramassage d'ordures qui ne proviennent pas de la mairie à savoir les services de l'UCG (État). Également, il existe un système de ramassage artisanal avec des charretiers.	Oui, il existe d'autres services de ramassage d'ordures qui proviennent directement de la population : en cas de non-passage du camion, certains n'hésitent pas à creuser des tranchées pour y déverser les ordures ou de les enfumer.	Oui, il existe d'autres services de ramassage d'ordures qui ne proviennent pas de la mairie à savoir un système de ramassage artisanal avec des charretiers, mais aussi l'enfumage.
Q4	Le déversement des ordures dans l'espace public s'explique par l'irrégularité des services de ramassage des ordures, surtout en période d'hivernage. Il y a aussi un manque de poubelles publiques.	Le déversement des ordures dans l'espace public s'explique par l'irrégularité des services de ramassage des ordures, la non-prise de conscience des dangers que peuvent causer les déchets.	Le déversement des ordures dans l'espace public s'explique par l'irrégularité des services de ramassage des ordures, le manque de point de collecte des ordures et une absence d'une réelle politique des déchets dans la ville.	Le déversement des ordures dans l'espace public s'explique par l'irrégularité des services de ramassage des ordures, le manque de point de collecte des ordures.
Q5	Il n'existe pas d'amendes liées au déversement des déchets dans l'espace public.	Il n'existe pas d'amendes liées au déversement des déchets dans l'espace public, si ce n'est des sensibilisations périodiques par des associations locales.	Il n'existe pas d'amendes liées au déversement des déchets dans l'espace public.	Il n'existe pas d'amendes liées au déversement des déchets dans l'espace public.
Q6	Je ne connais pas le tri sélectif. Je ne le fais pas. Il n'existe pas une politique de la municipalité orientée vers le tri sélectif.	Oui, je connais le tri sélectif, mais je le fais juste pour que la poubelle ne se sente pas dans la maison. Je ne le fais pas dans le cadre de prise de	Je ne connais pas le tri sélectif. Je ne le fais pas. Il n'existe pas une politique de la municipalité orientée vers le tri sélectif.	Je connais le tri sélectif, mais je ne le fais pas. Il n'existe pas une politique de la municipalité orientée vers le tri sélectif.

		conscience environnementale. Il n'existe pas une politique de la municipalité orientée vers le tri sélectif.		
Thème 2				
Q1	Il n'existe pas de réseau d'assainissement à Diamniadio.	Je ne sais pas s'il existe un réseau d'assainissement à Diamniadio, mais s'il existe il ne sert à rien, car en période d'hivernage les rues et les routes sont impraticables à cause des inondations.	Il n'existe pas de réseau d'assainissement correct à Diamniadio.	Il n'existe pas de réseau d'assainissement à Diamniadio.
Q2	Les principaux problèmes que nous rencontrons pour avoir accès à l'eau et à l'électricité sont : les coupures périodiques, notamment en période d'hivernage.	Les principaux problèmes que nous rencontrons pour avoir accès à l'eau et à l'électricité sont : les complications des démarches pour avoir un branchement, les coupures périodiques...	Les principaux problèmes que nous rencontrons pour avoir accès à l'eau et à l'électricité sont : les coupures périodiques, la mauvaise qualité de l'eau fournie, etc.	Les principaux problèmes que nous rencontrons pour avoir accès à l'eau et à l'électricité sont : les coupures périodiques, notamment en période d'hivernage.
Q3	Nous collectons des bouteilles pour aller à la recherche d'eau dans des puits et pompes en cas de coupure d'eau. Pour l'électricité on ne peut rien faire. Pour l'assainissement, nous creusons des tranchées, mettons des sacs de sables ou de gravats devant les maisons pour contrer les eaux de ruissellement urbain en saison des pluies.	Pour l'eau, nous remplissons des barils en eau pour anticiper les coupures, nous allons dans des points de collecte (pompes, puits) pour compenser le déficit. Pour l'électricité on ne peut rien faire, nous sommes sans solution. Pour l'assainissement, nous mettons des sacs de sable, aménageons des voies dans les rues pour contourner les inondations à ruissellement urbain.	Pour l'eau, nous remplissons des barils en eau pour anticiper les coupures, nous allons aussi chercher de l'eau chez des voisins. Pour l'électricité on ne peut rien faire. Pour l'assainissement, nous faisons des aménagement spécifiques dans les rues pour nous adapter face aux inondations en période d'hivernage.	Pour l'eau, nous anticipons les coupures en réservant de l'eau dans des barils ou des bouteilles en eau. Pour l'électricité on ne peut rien faire. Pour l'assainissement, nous faisons des aménagements dans les rues pour nous adapter face aux inondations en période d'hivernage.
Q4	Il faut améliorer l'accès aux services essentiels en facilitant les démarches.	Il faut améliorer l'accès aux services essentiels en facilitant les démarches et à répondant aux réels besoins des populations.	Il faut améliorer l'accès aux services essentiels, surtout l'eau et l'assainissement.	L'accès à l'eau, à l'assainissement et la gestion des déchets doivent être améliorés.

Encadré 9 : complément d'entretiens semi-directifs individuels et collectifs

Complément d'entretiens semi-directifs individuels et collectifs

En juillet 2020, nous avons organisé une séance de visio-conférence (webinaire), en co-modération avec un doctorant en urbanisme au Laboratoire TVES UR-447 de l'Université de Lille. Ce séminaire en ligne via l'application « ZOOM » a permis d'élargir la discussion sur le pôle urbain de Diamniadio (la ville nouvelle) comme une expérience de planification urbaine en Afrique avec des analyses critiques des représentants d'associations (association des urbanistes des urbanistes du Sénégal), des acteurs institutionnels (des chefs de service de la DGPU) et le coordinateur du réseau *UrbAfrica du Club Sahel et de l'Afrique de l'Ouest* (OCDE).

Plaquette de presse n° 1 : colloque en ligne sur l'expérience de planification de la ville nouvelle de Diamniadio

Organisateurs et modérateurs : Cheikh CISSE et Mamadou DIENG sont deux doctorants en fin de thèse qui s'intéressent à la ville nouvelle de Diamniadio et au jeu d'acteurs autour de ce projet.

Résumé fait par : Pierre-Alexis Langlais

Webinar
zoom 17h (Paris) - 15h (GMT)
Mercredi 1^{er} juillet 2020

**DIAMNIADIO VILLE NOUVELLE :
UNE EXPÉRIENCE
DE PLANIFICATION URBAINE.**

Modérateurs

 <p>Cheikh CISSE Urbaniste-Chercheur (labo THEMA), Consultant, Co-fondateur du Think- Thank ACRESA</p>	 <p>Mamadou Dit Papa DIENG Doctorant en Urbanisme, Laboratoire TVES UR-4477, Université de Lille.</p>
--	---

Panélistes :

 <p>Marius DIAGNE Président de l'Association Sénégalaise des Urbanistes. Chevalier de l'Ordre National du Lion Officier de l'Ordre National du Lion</p>	 <p>David BENAZERAF Coordinateur réseau UrbAfrica Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (OCDE/CSAO)</p>
 <p>Dieynaba DIOP Cheffe de la Cellule SMART CITY à la DGPU</p>	 <p>Wolette THIAM Architecte et Cheffe de la division planification urbaine et validation des projets à la DGPU</p>

#Deux intervenantes arrivent en retard à cause de la circulation à Dakar !

L'idée de ce webinaire est d'avoir une approche critique (non négative) de la ville nouvelle de Diamniadio afin de faire ressortir les points positifs et les points à améliorer dans ce projet.

En bleu : les questions des modérateurs

Dans chaque question il y aura le nom de la personne qui répond.

- Quelles raisons pour la création de la ville nouvelle (Dieynaba DIOP) ?

En 2012 il y avait une très forte concentration de la population au centre (plateau) de Dakar, il y a eu beaucoup de problèmes : congestion urbaine, trafic, etc. Il y avait une forte concentration des activités, ministères au centre-ville et au niveau du palais... Dakar étouffé, il n'y a pas de disponibilité foncière. Les sites sont saturés.

Développement d'une réponse aux nouveaux défis (Diamniadio, site idéal selon Dieynaba, à 30 km de Dakar, à cheval sur 4 communes avec la disponibilité du foncier) avec des ministères, des logements, la deuxième Université de Dakar, la création d'emplois. L'État a eu la volonté de maîtriser l'urbanisation sur ce site pour éviter les problèmes connus dans les banlieues Est de Dakar.

- Existe-t-il un document de planification global du site (Dieynaba DIOP) ?

Oui. Quand le projet à démarrer on a fait des études, puis on a mis en place un plan d'aménagement.

- Qu'avez-vous fait de l'informel en voulant tout planifier (Dieynaba DIOP) ?

La chance qu'on a eu c'est qu'il y avait que des lotissements, des constructions légères, pas de construction en dur, c'était un site (presque) vierge. Mais le site était déjà accaparé par les acquéreurs fonciers, donc il a fallu travailler sur une expropriation du foncier. La DGPU a d'abord immatriculé le foncier sur le site. Ensuite l'État l'a mis à disposition de la DGPU et de l'APROSI.

- Marius DIAGNE, que pensez-vous de la pertinence d'un tel projet ?

(Propos saccadés, connexion internet...) Je pense qu'on n'a pas assez osé ! Il y a une longue tradition de créer la ville nouvelle dans les années 1970 par le Shah d'Iran. Le choix du site de Diamniadio n'est pas le meilleur (trop proche de Dakar). Ensuite c'est une ville nouvelle qui est cassée en deux. Enfin l'autoroute va créer une scission entre deux parties de la ville.

- M. David BENAZERAF, comment analysez-vous cette prolifération de création des villes nouvelles en Afrique (de l'ouest) ?

D'abord le contexte, l'urbanisation très rapide en Afrique. 27 millions d'urbains en 1950, 600 millions aujourd'hui (environ 50 % de la population). N'oublions pas les petites villes qui vont grandir. On observe plusieurs facteurs, l'exode rurale bien sûr, mais aussi la croissance démographique et les zones rurales qui se densifient (urbanisation in situ) et aussi les villes nouvelles. Selon un recensement

qu'on a fait l'été dernier on observe une vingtaine de projets. Un dénominateur commun est le désengorgement des centres-villes (capitales).

- N'y a-t-il pas un décalage entre l'offre des villes nouvelles et les attentes sociales des habitants (David BENAZERAF) ?

On retrouve la volonté de repartir de zéro, dans une ville nouvelle ex nihilo. Avec une urbanisation planifiée. Aucune ville nouvelle ne fonctionne dès le premier coup (on l'a vu en France). Sur tous les projets il y a de grandes différences dans les objectifs.

Mamadou DIENG : je précise, entre 1960 et 2018 il y a eu 148 villes nouvelles dont la plupart à partir des années 2000 (décentralisation).

- Dans ce cas vous David BENAZERAF parlez d'un marché des villes nouvelles ?

Évidemment c'est une opportunité pour des sociétés de construction. Quand on regarde la fabrique de la ville on observe plusieurs grandes phases. C'est là que cette pose la question de circulation des pratiques d'urbanisation, tout développement urbain finalement est le fruit d'influence croisée. Contexte de circulation des pratiques dans le monde. En Afrique, trois grandes périodes, le contexte pré-colonial, colonial, et post colonial (agences de développement). Depuis les années 2000, on observe le rôle d'autres pays, comme la Chine par exemple. À côté de Luanda en Angola (Kilamba) est une ville entièrement construite, planifiée par les Chinois.

- Les villes nouvelles aujourd'hui, sont le fruit des mêmes entreprises, on voit les mêmes constructions (standardisation (procédures, programmes, formes urbaines)) alors que chaque contexte est différent. Dans le projet Diamniadio est-ce qu'on subit cela, ou on est en train de faire un projet qui répond aux enjeux du Sénégal (Dieynaba DIOP) ?

Dès le début pour Diamniadio, on s'est focalisé sur une diversité architecturale. On a fait une visite au Maroc (Marrakech, Rabat...) et vu la standardisation qui se fait là-bas. On a voulu corriger cela à Diamniadio. Cette question dépend des promoteurs. Ils sont déjà investisseurs dans d'autres villes (en Afrique). Ce sont donc des projets pré-établis. On a essayé de faire en sorte que notre approche ne soit pas du copier-coller en proposant une conception architecturale adaptée à la zone qui répond aux spécificités locales. Diamniadio a toujours été pensée comme une ville nouvelle qui répond aux besoins des sénégalais.

- Je suis critique par rapport à ça, par exemple le logement. Il manque 100 000 logements à Dakar, et 45 000 logements sont prévus sur le site. Les logements seront des appartements alors que les sénégalais n'ont pas cette culture, est-ce qu'on respecte vraiment la culture sénégalaise (Wolette THIAM) ?

Cette question d'identité revient tout le temps. Le Sénégal a été colonisé et cela a marqué la forme architecturale de ses villes. Le défi était, pour nous architecte, d'avoir des moyens techniques pour mettre en place des mesures globales. Nous avons mis en place des chartes architecturales.

- Quelles sont les obligations réglementaires imposées aux promoteurs (Wollette THIAM) ?

Diarniadio est en phase d'étude et de projet. Il y a des documents de planification, mais qui sont toujours en stade de perfection, et nous évitons les acteurs externes pour modifier ces documents. Beaucoup de choses ont été calquées à l'occidentale, mais nous travaillons dessus. Il y a des cahiers de charges dans les baux qui prescrivent des choses bien définies. Ce ne sont pas des documents figés, et ce n'est pas réglementaire, car ils sont toujours en étape de validation.

- Ne sommes-nous pas dévoyés (culturellement) quand on voit les formes architecturales (Wollette THIAM) ?

Mais cette forme nous l'avons dans les ethnies. Maintenant cela dépend de l'acceptabilité des populations. Ce travail d'aménagement urbain est social. Nous essayons de répondre aux besoins de la population, qu'on voit à travers des enquêtes. Mais rien ne nous empêche d'être moderne ; ce qui ne veut pas dire calquer les aménagements de la ville à l'occidentale. On peut traiter nos produits locaux de manière industrielle, vivre à l'étage. Nous avons des immeubles c'est vrai et aussi des lotissements classiques.

Dieynaba DIOP : pour votre information, actuellement sur Diarniadio les logements qui sont terminés sont les logements les plus aimés par la population sénégalaise. On ne fait pas que des immeubles. Il y a différents standings. On a travaillé sur la mixité fonctionnelle et sociale. On a fait 30 à 40 % de logements sociaux. On part vers une densification de l'habitat. On a imposé dans les documents des surfaces assez grandes, qui colle aux aspirations des sénégalais. C'est aussi moderne.

- M BENAZERAF que vous inspire cette forme d'urbanisation au Sénégal ?

La question de l'adaptation locale est fondamentale, car on observe dans les villes nouvelles une standardisation. Les approches sont globalisées, par cette circulation. Il faut penser aussi à l'incrémentalité de la ville, aussi en laissant place à la dimension informelle, ce qui pose la question du secteur privé dans la planification de cette ville.

- M. DIAGNE, quelle place occupez-vous en tant que professionnel sénégalais

Je me réjouis que la DGPU ait recruté les gens qui sont là, mais au début du projet personne n'a été associé, il n'y avait que le délégué général. Mes collègues ont des idées claires et intéressantes, mais il y a des difficultés liées aux lois. C'est pourquoi il y a des problèmes dans l'aménagement. Mais mon problème, c'est qu'on ne crée pas une ville nouvelle dans un environnement pauvre. Il faut penser aussi autour du site, car tout le monde va s'agglutiner et s'installer de manière informelle dans

la périphérie de la ville nouvelle. Et cela est le rôle de l'administration. Il faudrait que la DGPU règle ces problèmes.

- Y-a-t-il un manque d'expertise locale ? C'est un cocktail d'écoles qui fait un modèle hybride.
M. DIAGNE.

En octobre 2018 nous avons été conviés pour un atelier sur les documents d'urbanisme. Ces documents étaient confiés à des étrangers. Il n'y a pas eu la volonté politique pour bien faire les choses, il y aura les conséquences après.

Dieynaba DIOP : J'ai la chance d'être là depuis le début du projet. Il y a eu un flou dans la manière de faire, on n'a pas eu d'expériences auparavant sur cette question. Diamniadio est une expérience pilote. Le contexte de création est très difficile, le contexte juridique avec une absence de règles sur la création des villes nouvelles. Le Code de l'urbanisme a été révisé. Il y a aussi des problèmes locaux, avec une absence d'intervention des experts locaux, mais le plan a été réalisé à 100 % par des experts sénégalais (Cheikhou SYLLA et Dieynaba DIOP) ! Ce qui était prévu c'est que le Groupe alliance (Maroc) réalise le plan en 2013. Mais nous n'étions pas d'accord, sauf qu'un protocole d'accord avait été signé par le ministère.

- Et ce que ce qui est fait est conforme à la demande sociale ? Wolette THIAM

Je pense que ce qui a été fait est conforme, mais maintenant on est toujours en phase de projet. La programmation a été étudiée par rapport aux problèmes sociaux, elle a été réfléchie, mais pas développée, c'est toujours en phase de développement. Cela doit répondre aux objectifs sociaux et aussi économiques. C'est pourquoi nous avons besoin d'investisseurs, l'État du Sénégal n'a pas tous les moyens de ses ambitions. Sur la question des experts, laissez-moi vous dire qu'ils ont baissé les bras, nous n'avons pas eu de volontaires pour nous aider sur ce sujet. Car nous avons eu des problèmes, mais les techniciens ne sont pas venus. Il a été créé une direction des partenariats pour que cette aide puisse venir autant des investisseurs que des techniciens. Les techniciens ont toujours dit que ce n'était pas possible. Donc il a fallu mettre le pied à l'étrier et proposer des choses.

Questions

Stevie Hochschlitz : Je suis étudiant en master développement urbain à l'université technique de Berlin et je suis en train de rédiger ma thèse sur le foncier au Sénégal avec un accent sur la ville de Diamniadio. Qu'est-ce qu'il est devenu des agriculteurs qui étaient sur le terrain ? Et est-ce qu'il y a une privatisation des terres au Sénégal ?

Dieynaba DIOP : Il fallait la maîtrise du foncier pour réaliser cette ville nouvelle. D'abord on a sécurisé le site en réalisant les immatriculations au nom de la DGPU. Les 1644 hectares sont au nom de la DGPU. Sur le terrain nous avons trouvé des agriculteurs, des lotissements autorisés et parfois

non autorisés avec des occupations irrégulières. On a donc créé une commission de recensement et d'indemnisation foncière, pilotée par le préfet avec des membres de la DGPU. Tous les titres fonciers étaient évalués. Les gens n'avaient pas le droit de transformer les champs en construction. L'État a appréhendé toutes les terres contre les indemnisations. Aussi, les gens qui avaient des projets (investisseurs) seront réintégrés dans le projet. C'est cette procédure qu'on a adoptée pour la maîtrise foncière. La DGPU a créé un guichet unique, car la DGPU ne vend pas les terrains, elle les attribue selon un programme de construction (projet). Dès que le projet est accepté, on donne l'autorisation aux bénéficiaires pour réaliser les études préliminaires (faisabilité, environnementale, sols...). Ensuite on signe un bail (emphytéotique). Par la suite le bénéficiaire peut demander le titre foncier. Il y a un seul cas qu'on a pu recaser (lotissement autorisé de 40 hectares mais non conforme aux règles d'urbanisme). Ce lotissement était autoconstruit, ce qui n'est pas prévu sur le site à cause du sol (argile gonflant) qui rend la construction difficile.

Je pense aussi qu'il y a une spéculation foncière, les gens courent derrière les projets pour acquérir des terrains. J'ai vu des promoteurs au début, bénéficiaire des hectares (gratuitement) et c'est un coût pour l'État. L'État a du mettre en place des dispositifs pour rentabiliser le foncier dans l'aménagement de la ville nouvelle. Car on a toujours des problèmes financiers à la fin, mais avec ces dispositifs on pouvait faire face. Il y a eu des failles, mais ça doit nous permettre de tirer des leçons.

Pierre-Alexis : Etudiant à l'ENTPE Lyon, école d'ingénieur, spécialisé dans les transports et l'aménagement urbain, actuellement en mémoire de fin d'étude à la CODATU. Comment la ville nouvelle de Diamniadio a-t-elle pensé les mobilités et y-a-il une volonté de s'émanciper du rôle de la voiture au profit de modes de déplacements plus respectueux de l'environnement ? Pourquoi le CETUD n'a pas eu un rôle plus important sur ce sujet ?

Wollette THIAM : le CETUD fait partie intégrante de la DGPU, on a toujours travaillé sur ces questions de trame urbaine pour pouvoir faire face aux défis futurs. On sait que Diamniadio sera une agglomération. Par rapport à la voirie nous avons procédé à des révisions des voiries dans leurs dimensionnements, pour recevoir un BRT, des 4x4 voies et tout type de mobilités. L'automobile fait partie intégrante de nos villes. Mais nous avons beaucoup fait pour les mobilités piétonnes et cyclables. Et nous avons beaucoup d'espaces verts ! Nous travaillons sur des espaces intégrés pour répondre aux besoins de ville moderne qui inclut l'humain. 30 % de Diamniadio est vert.

- Est-ce qu'il y a une orientation générale de la mobilité ?

Oui, on a travaillé sur le BRT, sur les trottoirs. Il est prévu des places de stationnement pour que les gens puissent aller au travail à pied aussi.

Dieynaba DIOP : le CETUD travaille depuis le début (2017). On a travaillé sur un plan de mobilité durable. On a intégré l'interconnexion de Diamniadio avec l'environnement immédiat, l'aéroport, les communes. Nous avons aménagé des axes pour cela et la mise en place de transport intermodal, avec l'intégration des modes doux. On travaille avec le CETUD sur un projet de transport par câble qui va permettre de diminuer la pollution et travailler sur l'intégration de la mobilité durable. Sur le BRT, on n'a pas eu de financement pour le moment donc le projet n'a pas démarré, l'emprise est là, mais comme c'est une ville qui doit se réaliser à l'horizon 2035, on aura la possibilité d'attirer des investisseurs. Il y avait un arbitrage entre le TER et le BRT de Diamniadio.

Question : Fatou Mbaye ; existe-t-il des écoquartiers dans le secteur ?

Dieynaba DIOP : on n'avait un projet oui, le terrain était réservé, mais le projet n'a pas démarré.

Wolette THIAM : Le concept de Diamniadio ville verte ne se limite pas seulement à l'espace vert, ce sont aussi les matériaux de construction, les technologies pour répondre aux normes et l'exigence des 30 % d'espaces verts. Et aux respects des normes relatives à la durabilité. Tout cela est intégré dans le guide vert, qui n'est toujours pas validé à cause de problèmes institutionnels.

Dieynaba DIOP : la durabilité c'est l'intégration de trois dimensions, la dimension économique, sociale et environnementale. Je pense que Diamniadio ville durable, l'idée au début c'est une ville pilote qui répond aux principes du développement durable. Sur le volet économique, Diamniadio sera la deuxième ville économique du Sénégal si tout se passe bien. Ça fait partie des principales vocations de Diamniadio. Ensuite ce projet participe à l'évolution des modes de planification urbaine durable.

- Question : Est-ce qu'il n'y aurait pas une lourdeur/discordance administrative dans le projet ?

Je pense que les autorités n'ont pas abandonné, mais il a une forte dimension politique ce qui alourdit la réalisation du projet parce que le président veut coûte que coûte avoir des résultats sur ce site et il veut coûte que coûte avoir des résultats politiques. Mais notre rôle c'est de travailler sur la bonne marche du projet, comme la durabilité par exemple. On a un site vierge donc tout sera créé par la DGPU. Mais il y a pas mal de problèmes (financiers, techniques et jeu d'acteurs politiques)

Question : la mixité fonctionnelle de la ville de Diamniadio n'a-t-elle pas oubliée la fonction de reproduction de la ville avec l'expropriation des agriculteurs qui faisaient l'agriculture urbaine (déjà répondue...)

- Question : Quelles sont les ressources financières de la ville nouvelle ?

Wolette THIAM : Le Sénégal n'a pas la possibilité à lui seul de mettre en place ce projet. Il a compté sur les investisseurs qui ont bien voulu venir s'implanter sur ce projet. Le foncier n'est pas à vendre à Diamniadio, donc le mécanisme c'était la mise à disposition du foncier. L'État a investi dans les

équipements structurants et la viabilisation des réseaux principaux, mais pas des parcelles qui sont viabilisées par les investisseurs eux-mêmes, en se raccordant aux réseaux qui ont été construits. Il y a des frais avec la voirie et les réseaux divers. Les investisseurs viennent avec leurs propres ressources donc l'État n'engage pas beaucoup de ressources. Cela fonctionne sur un partenariat public-privé.

- Question : Est-ce que l'informel est pris en compte dans la planification de la ville ? Sur le logement, ne serait-on pas en train de créer une ville pour les riches ?

Dieynaba DIOP : le secteur informel c'est un réel problème. Les commerces sont intégrés dans les constructions (informels intégrés dans les commerces), mais depuis les premières constructions des sphères ministérielles il y a eu beaucoup d'activités et de demandes d'installation provisoire. Cela m'a alerté, le secteur informel est intégré dans les constructions, mais actuellement elles ne sont pas encore fonctionnelles. Il faut donc trouver une solution maintenant, sinon ça va avoir la même chose qu'à Dakar centre. On a fait un projet sur ce sujet, mais il y a une volonté des techniciens (sur l'aménagement de cette ville nouvelle) qui se heurte aux décisions et au calendrier politique.

Wolette THIAM : sur le logement, je vous rejoins. Il y a cette volonté, mais nous ne pouvons pas avoir de logements sociaux à 10 ou 15 millions de FCFA. Les promoteurs étaient soutenus par l'État, mais le problème est que les coûts de construction ne sont pas en accord avec les coûts de vente. Rien que le gros œuvre coûte à 90 000/m² (150 m² de terrain). On est loin de la fourchette. Les problèmes politiques se répercutent. Il y a eu des promesses qui n'ont pas été tenues. Les exonérations et dédouanements n'ont pas été tenus donc les promoteurs ont augmenté leurs prix. Dans ce système de construction classique, nous aurons toujours ces coûts. Mais étudions des projets sur des matériaux alternatifs, des constructions alternatives pour permettre de construire des logements sociaux, et faire baisser le coût de construction. *FIN du webinaire, l'aventure n'est pas finie, car les organisateurs veulent poursuivre avec une série de webinaires sur cette thématique !*

Immersion de terrain, le 16 août 2020

Nous sommes à nouveau partis sur le terrain pour mener des visites de site à la limite entre le pôle urbain de Diamniadio et le village de Déni Malick Gueye²⁵¹. C'était une occasion d'interroger Gora Sylla, un représentant du collectif de défense des intérêts des habitants de Déni Malick Gueye et Moussa Sow, un représentant du collectif des jeunes pour la défense du foncier de Diamniadio. Ces entretiens nous ont permis de comprendre les problèmes relatifs à l'accapement du foncier par l'État dans le cadre de la mise en place du pôle urbain, ainsi que les litiges et les distributions du foncier dans la commune depuis la programmation de la ville nouvelle de Diamniadio.

²⁵¹ Le choix de ce site s'explique par les nombreux conflits liés au foncier entre l'Etat du Sénégal et les habitants de village depuis le début de la fabrication de la ville nouvelle. C'est le village le plus proche de la ville nouvelle.

