

# Plaidoyer des jeunes professionnels de la fabrique urbaine

*Porté à l'occasion du XIXe sommet de  
la francophonie à Villers-Cotterêts*



Ce plaidoyer est porté à l'occasion  
du Sommet de la Francophonie à  
Villers-Cotterêts



© Tous droits réservés.

La reproduction, diffusion, ou utilisation à des fins commerciales ou non commerciales de tout ou partie de ce plaidoyer est strictement interdite sans autorisation écrite préalable de : l'**Association Internationale des Maires Francophones (AIMF)**  
Les citations ou extraits du plaidoyer peuvent être utilisés dans le respect du droit de citation, à condition de mentionner la source de manière explicite.

Pour toute demande d'autorisation ou d'information supplémentaire, veuillez contacter :

**Monsieur Frédéric Vallier, Délégué Général de l'AIMF**

Citation du document : Urbanisme en Francophonie, 2024. Plaidoyer des jeunes professionnels de la fabrique urbaine.



Ce plaidoyer est porté à l'occasion  
du Sommet de la Francophonie à  
Villers-Cotterêts





# Remerciements

Ce plaidoyer est le fruit de riches collaborations, d'échanges passionnés entre un ensemble de personnes qui ont prêté leur voix au partage d'un message commun : celui des villes d'avenir.

Comme les villes, peuplées et sans cesse renforcées par de nouveaux arrivants, notre initiative a mobilisé beaucoup de personnes et d'institutions qui nous ont peu à peu rejoints. Aussi leur adressons-nous nos chaleureux remerciements pour avoir rendu possible l'élaboration de ce plaidoyer.

C'est tout naturellement qu'en premier lieu, nous tenons à exprimer notre profonde gratitude aux Maires francophones qui se sont joints à nous, pour le temps accordé, pour leur savoir et pour la richesse de nos dialogues. Leurs contributions ont inmanquablement joué un rôle déterminant dans l'enrichissement de ce plaidoyer.

Ces dialogues ont, et sans nul doute, continueront de créer des liens durables entre les jeunes professionnels de la fabrique urbaine, que nous sommes, et les élus locaux afin de coopérer à la réalisation de villes plus justes et plus accueillantes pour tous les habitants.

Nous remercions donc Messieurs, Mohamed GNABALY, Maire de l'Île-Saint-Denis (France), Auguste AIHUNHIN, Maire de Covè et Président de la Communauté de Communes du Zou (Bénin), Bazo BESSINGAR, Maire de la commune de Kélo (Tchad), Sami EL KHAROUA, Vice-président du Conseil Communal de la ville d'Essaouira (Maroc), représentant du Maire d'Essaouira, M. OTTMANI Tarik.

Nos plus sincères remerciements à l'Association internationale des Maires Francophones, qui à travers son réseau de Maires francophones, a su nous faciliter nos échanges permettant ainsi la réussite de nos actions communes.

Enfin, nous adressons nos remerciements à l'ensemble de l'équipe d'Urbanisme en Francophonie, Lionel PRIGENT, Adamadjan DIALLO et Charlotte BLEUNVEN, accompagnés de leur comité opérationnel dont l'aide et l'assistance ont été essentiels pour mener à bien ce plaidoyer. Aussi, nos remerciements vont à Olivier RICHARD, Françoise N'THÉPÉ, Jean YANGO, Christiane BLANCOT, Achille NDONGO NGUENDIA, Franck BOUTTÉ, Alain BOURDIN, Pierre BAILLET, Nathalie GURDEBEKE et Frédéric VALLIER.

## PLAIDOYER DES JEUNES PROFESSIONNELS DE LA FABRIQUE URBAINE

UNIS ET PORTEURS DE CHANGEMENTS POUR LES VILLES DE DEMAIN



**Omniya ABDEL BARR**

Architecte - Directrice de Développement  
à la fondation Égyptienne pour le  
sauvetage du patrimoine (Égypte)



**Nejwa BAKHTI**

Doctorante en géographie du genre -  
Les contraintes aux mobilités des  
femmes dans la ville d'Oran (Algérie)



**Marie-Lou BERTIN**

Agente de recherche pour ARIAction  
à l'Université de Montréal  
(Canada)



**Dr Beaugrain DOUMONGUE**

Socio-ingénieur, physicien du  
bâtiment, Président de Construire  
pour demain (Togo)



**Sokharay ELL**

Architecte et ancien assistant  
urbaniste auprès de l'Hôtel de ville de  
Phnom Penh (France - Cambodge)



**Vanille GUICHARD**

Architecte -Urbaniste,  
Directrice aménagement et renouvellement  
urbain à Koungou (Mayotte)



**Hassan HAJAM**

Ingénieur et Directeur exécutif de  
Platform Impact  
(Cambodge)



**Sokagna HUN**

Architecte et experte en design  
urbain et patrimoine bâti (Cambodge)



**Leandry JIEUTSA**

Urbaniste et Fondateur d'Africa  
Innovation Network  
(Canada - Cameroun)



**Jeannot Melchior KADJA**

Urbaniste et Doctorant en  
développement urbain durable  
(Bénin - Togo)



**Armel KEMAJOU**

Architecte - Urbaniste et spécialiste  
en développement urbain en Afrique  
(Suisse - Cameroun)



**Halimatou MAMA AWAL**

Architecte, Maîtresse de Conférences  
en Histoire et Culture Architecturale  
(France - Cameroun)



**Halima MRABTI**

Urbaniste chez Buro Happold  
(Arabie saoudite)



**Clément PAIROT**

Consultant en transformation  
écologique et Animateur d'ateliers de  
pédagogie écologique (France)



**Guy TCHAKAM**

Urbaniste - Aménageur et  
Secrétaire Général de l'Ordre National  
des Urbanistes du Cameroun



Ce plaidoyer est porté à l'occasion  
du Sommet de la Francophonie à  
Villers-Cotterêts



# Table des matières

**Remerciements ..... 2**

**Espoirs et ambitions pour les villes de demain..... 5**

**Quels seront les défis des villes de demain ? ..... 9**

I.1. Les villes de demain sont celles d'aujourd'hui poussées à leurs limites. ....11

I.2. Droit d'habiter : accueillir une majeure partie de la population mondiale .....17

I.3. Droit à la mobilité : garantir la mobilité des populations face à une urbanisation accélérée .....23

**Aménager les villes face aux défis: quelles compétences mobiliser ?..... 29**

II.1. Une expertise spécifique des jeunes professionnels nécessaire aux transformations des villes.....31

II.2. Une expertise nécessitant une coopération multi acteurs entre jeunes professionnels et décideurs politiques .....43

II.3. L'action participative, une réponse à l'implication des habitants dans la transformation urbaine .....45

**Quels changements de paradigmes? ..... 47**

III.1. Repenser les modes de production et de consommation face à des ressources limitées : l'ESS au premier plan .....49

II.2. Vers des actions renforcées autour du vivre ensemble 55

**Recommandations ..... 57**

# Espoirs et ambitions pour les villes de demain







**M**ieux connecter les habitants à leurs territoires, telle est notre ambition, à nous qui œuvrons au quotidien pour façonner les villes de demain. Nous sommes jeunes professionnels de la fabrique urbaine et jeunes Maires. Et nous nous sommes associés à travers cet exercice d'écriture d'un plaidoyer destiné à établir un diagnostic, à partager des difficultés, mais aussi, et surtout, à exprimer nos espoirs et nos ambitions quant à ce que seront ces espaces incontournables dans lesquels se déroule déjà l'essentiel de la vie d'une majorité de la population mondiale : les villes. Ce plaidoyer est donc l'expression d'un collectif qui représente bien des formes de diversité, à l'image des espaces francophones.

Nous sommes urbanistes, géographes, architectes, ingénieur.e.s ou Maires. Nous sommes animés par une même volonté, celle de réinventer, repenser les villes à l'aune des transformations numériques, environnementales, sociétales qui émanent des villes et qui s'imposent à elles. Ce sont les villes qui doivent relever des défis communs : s'adapter aux effets des changements climatiques, gérer les ressources indispensables (eau, nourriture...), assurer dans ce contexte incertain des conditions de vie dignes à tous les habitants.

Depuis le Togo, le Cambodge, le Cameroun, la France, le Bénin, l'Algérie et bien d'autres lieux de l'espace francophone, nous entendons énumérer les responsabilités à exercer pour gérer les villes d'aujourd'hui et construire celles de demain. Et nous entendons mobiliser le plus largement possible tous les jeunes professionnels de la fabrique urbaine, qui vit au plus près les transformations : elle a une perception aigüe des dommages, des risques, de l'inefficacité des solutions habituelles ; elle est baignée dans les outils de communication, la globalisation, la dynamique des échanges qui lui permet de partager plus vite informations et idées ; elle maîtrise des techniques qui nourrissent enfin de nouvelles compétences qui seront utiles pour comprendre et pour agir.

Puisque nous appartenons à cette nouvelle génération qui vit au rythme des crises et à la vitesse des transformations, il nous semblait essentiel de prendre notre part aux discussions qui porteront sur notre avenir commun, pour que nous puissions porter des revendications, mais aussi des expertises, des expériences et devenir force de propositions. Interpeller les élus locaux, c'est leur dire combien il est important pour nous d'initier un dialogue et d'organiser une coopération pour agir ensemble sur des préoccupations communes, à la mesure de ce que nous pouvons offrir à nos communautés. Si à une échelle globale, les changements sont lents, difficiles et ralentis par le contexte géopolitique, des actions peuvent être menées localement pour nous extraire du constat d'impuissance et montrer qu'il est possible de faire et de participer à un meilleur vivre ensemble.

Bien sûr, chaque espace francophone présente ses propres spécificités et ses propres richesses. Qui d'autres connaissent mieux ces espaces que les Maires qui en sont les garants ainsi que les professionnels qui y travaillent au quotidien ?

Ce plaidoyer, c'est également rappeler que la francophonie a toute sa part dans les dialogues entre Maires et jeunes professionnels. Aujourd'hui, 327 millions de personnes utilisent le français dans le monde, soit un habitant de la planète sur 20. L'essentiel de ces locuteurs francophones vivent dans des villes, devenues le principal mode de regroupement des humains, qui est ainsi notre horizon commun. Inscrire l'urbanisme dans l'agenda prioritaire de l'espace francophone est motivé par le constat que les villes sont aujourd'hui les espaces incontournables pour produire, distribuer, apprendre, habiter,

se soigner, se divertir... C'est aussi par un soutien aux politiques urbaines que doit passer le développement des espaces francophones. L'utilisation de la langue française ne peut pas être perçue comme étant une question accessoire. Elle est une langue des affaires, pour parler des transitions, de la science et des émotions. En partageant d'une langue à l'autre, d'une culture à l'autre, cela permet de trouver des solutions ensemble. Les villes sont en mosaïque et la langue française permet d'exprimer les nuances de ces mosaïques. Si la langue française a été pendant longtemps la langue de la diplomatie, c'est parce qu'elle avait toutes les nuances pour pouvoir échanger sur les subtilités. Au-delà des différences, au-delà des frontières, il y a des projets à mener pour toutes ces villes et la Francophonie doit pouvoir ainsi promouvoir un urbanisme respectueux des climats et des cultures, attaché aux valeurs de liberté, de connaissance et de progrès, attentif enfin aux questions climatiques et environnementales et à la compatibilité avec le vivant.

Nous comprenons aujourd'hui que la croissance exponentielle de la population a révélé les limites des approches passées. La charte d'Aalborg (1994) stipule que le mode de vie, les niveaux de vie et la consommation des ressources « ne peuvent satisfaire l'ensemble de la population actuelle, et encore moins les générations futures, sans détruire le capital naturel ». Ce phénomène doit s'inverser pour créer les conditions d'une croissance durable, par le recours aux avancées technologiques, par l'instauration d'une nouvelle gouvernance fondée sur la démocratie économique, mais aussi par l'entendement d'une réelle sobriété et d'une responsabilité individuelle et collective vis-à-vis de notre environnement. À ce titre, les villes d'aujourd'hui sont des laboratoires où doivent être explorées des approches d'anti fragilité, au-delà de la résilience urbaine recherchée.

Finalement, ce que peuvent apporter les jeunes générations ne pose pas d'intention différente des précédentes générations : offrir des territoires plus vivables, réduire les inégalités, organiser le meilleur cadre d'existence possible à nos sociétés. Mais il y a urgence non plus seulement à poser les problèmes, mais à y apporter des réponses claires et courageuses.

Ainsi, comment faire des villes plus solidaires, protégées par les institutions, lesquelles sont là pour coordonner les intérêts particuliers des uns et des autres ? Comment pouvons-nous nous engager dans la fabrication des villes de demain, en intégrant les nouveaux défis qui s'imposent à nous ?

Loin de pouvoir aborder l'ensemble des thématiques de la fabrique urbaine, nous développerons notre réflexion et notre vision des villes de demain autour de trois axes. Après vous avoir dressé un tableau des défis auxquels seront confrontés les villes de demain (I) nous verrons comment mobiliser les compétences des jeunes experts afin d'aménager nos futures villes en intégrant chaque acteur de la fabrique urbaine (II). Enfin, nous sommes persuadés que ce sont véritablement des changements de paradigmes qui doivent dès maintenant être opérés, dans nos modes de consommation, d'entreprendre et de création des villes, dans un monde où les actions des uns ont des répercussions sur la vie des autres (III).

0

I

II

III

R

# Quels seront les défis des villes de demain ?





MAXIMUM  
30  
P  
15 min

Produit et distribué  
par CLASSICart immersif  
en collaboration avec  
National Geographic

Nature  
Vive

NOUS SOMMES  
L'BIODIVERSITÉ

Salon des Congrès

CR1108

CR12

SOUS

50%

3.00

2.00

1.00

PREV

# I.1

## Les villes de demain sont celles d'aujourd'hui poussées à leurs limites.



L'augmentation de la population mondiale et le changement climatique à l'œuvre nous obligent dès à présent à repenser nos manières d'urbaniser. De plus, cela implique de modifier nos villes et nos façons d'y vivre pour créer une nouvelle manière de réduire les inégalités et d'habiter ensemble. Malgré quelques écarts de croissance d'une ville à l'autre, les villes francophones, comme l'ensemble des villes du monde, connaissent un accroissement démographique continu.

Cette croissance urbaine constante challenge la fourniture de services. Aujourd'hui, 57% de la population mondiale<sup>1</sup> réside dans les villes, soit plus d'un habitant sur deux. Les villes francophones occupent une place importante dans cette croissance. Par exemple, Kinshasa, la capitale de la République démocratique du Congo comptait presque 13 millions d'habitants en 2022. Paris, 11 millions d'habitants, Abidjan, un peu plus de 5 millions d'habitants. Cette croissance de la population urbaine, qui se justifie de diverses manières en fonction des villes, appelle un besoin en logements, en activités, en infrastructures. Pour accorder une réponse efficace à ces besoins mentionnés, les villes se doivent de produire des équipements, des logements aussi rapidement que la population évolue.

Les villes challengent les limites planétaires. Les modèles de développement modernes sont tournés vers la croissance, avec une pression croissante sur les écosystèmes. Avec la croissance urbaine, cette tendance va s'exacerber. Autrement dit, les villes de demain sont les villes d'aujourd'hui, mais poussées à leurs extrêmes. Or, nous constatons déjà 9 limites planétaires : le changement climatique ; l'érosion de la biodiversité ; la perturbation des cycles de l'azote et du phosphore ; le changement d'usage des sols ; le cycle de l'eau douce ; l'introduction d'entités nouvelles dans la biosphère ; l'acidification des océans ; l'appauvrissement de la couche d'ozone ; l'augmentation de la présence d'aérosols dans l'atmosphère.

Les villes mettent une pression importante sur ces limites. Ces limites traduisent notre mauvaise gestion de la planète et notre manque d'attention au vivant. Mais elles disent aussi les dangers pour nos propres sociétés. Nous ne sommes pas prêts pour vivre dans les écosystèmes que nous avons (dé)générés.

Aucune ville, aucun territoire n'est prêt à faire face à ce que les scientifiques démontrent comme conséquences du dérèglement et du réchauffement climatique, de l'effondrement de la biodiversité, mais aussi des pollutions diverses et toujours croissantes. Pour éviter d'habiter des villes douloureuses voire invivables dans quelques années, nous devons opérer des changements de fond dans les formes urbaines, dans les pratiques. Parce que nous avons tardé, ces changements doivent être réalisés dans une temporalité extrêmement courte.

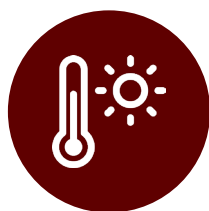
Cette situation inédite va donc demander la coopération de toutes les parties prenantes du territoire au premier rang desquels les habitantes et habitants dont une part significative devra être formée et soutenue pour débitumer, végétaliser, protéger, réparer et mutualiser.

1. Banque Mondiale



*Tanger au Maroc (Leandry Jieutsa, 2023)*

Il nous faut sans délai cesser de nuire à notre écosystème, affaibli par certains aspects, plus hostile par d'autres, mortel par moment. Des solutions sont déjà connues et maîtrisées. Voici quelques exemples :

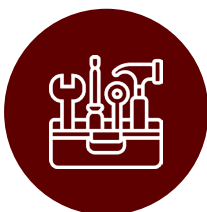


- **Imaginer des villes capables de s'adapter aux canicules, aux inondations, aux feux de forêts ou encore aux sécheresses.**

Au Canada plus de 8 000 feux surviennent chaque année et détruisent en moyenne plus de 2,1 millions d'hectares. En Europe les canicules ont tué plus de 15 000 personnes en 2022 selon les nations Unies. Pour adresser ces questions au niveau des villes, il faut faire des villes des moteurs de l'action climatique. Il nous faut réussir à articuler le changement d'un grand nombre d'espaces pour, en même temps augmenter l'ombre, la végétation, la présence d'eau, réduire la quantité de véhicules thermiques (véritables radiateurs ambulants), et décider collectivement et démocratiquement quels sont les endroits indispensables à climatiser pour créer des havres de fraîcheurs partagés et vitaux : bibliothèques publiques, hôpitaux, et changer les rythmes de la vie pour réinvestir les heures fraîches et ralentir substantiellement aux heures chaudes.



- **S'adapter à la montée des eaux.** D'ici 2050, 800 millions de personnes vivront dans des villes où le niveau de la mer pourrait monter de plus d'un demi-mètre. Une habitation côtière sur 10 est menacée par la montée des eaux en France. La Côte d'Ivoire a perdu près de 5 % de son PIB en 2019 en raison de l'élévation du niveau de la mer. Ce défi résultant des réchauffements climatiques demande que les villes adoptent des mesures innovantes pour réduire leurs impacts, s'adapter à cette réalité, se protéger et s'éloigner des littoraux fragilisés.



- **Repenser les outils d'aménagement.** L'accroissement fulgurant de la population urbaine s'est accompagné d'un étalement urbain sans limites. Les villes ne cessent de se complexifier en s'étalant, imposant aux décideurs et professionnels de la fabrique urbaine de repenser les paradigmes appliqués depuis une cinquantaine d'années sur un continent comme l'Afrique. Les outils classiques de planification urbaine, tels que le plan d'occupation des sols, l'habitat pavillonnaire ou encore le zonage fonctionnel, ont montré leurs limites, n'arrivant plus à suivre la frénésie de cette urbanisation rapide. Le contrôle de l'occupation des sols ne peut se limiter à l'application des règles édictées. La sobriété passe par une attention aux sols et à la vie qu'ils protègent, au-delà de les considérer comme des ressources foncières à exploiter.



## Zoom sur l'Afrique francophone

Des villes comme Yaoundé, Douala ou Abidjan s'étalent aujourd'hui bien au-delà des limites administratives définies, exerçant une pression croissante sur le milieu naturel et sur les autres territoires. En effet, certains espaces dédiés à l'agriculture, pourtant indispensables pour alimenter la population urbaine, sont progressivement envahis par les constructions. De même, les forêts, véritables puits de carbone pour la planète, comme les forêts équatoriales d'Afrique centrale ou les mangroves d'Amazonie en Amérique du Sud, sont menacées par l'exploitation humaine.

L'étalement urbain, en plus de présenter des risques importants pour l'environnement, entraîne également des coûts considérables pour fournir les services essentiels à la population. Dans une ville comme Yaoundé (Cameroun), le concessionnaire chargé de l'approvisionnement en eau potable est dépassé par la demande, qui est plus de cinq fois supérieure à l'offre, ce qui expose la population à des risques sanitaires importants. Le vaste projet d'alimentation de la ville de Yaoundé à partir du fleuve Sanaga nécessite la construction d'environ 100 km de conduites avec une capacité de production journalière de 300 000 m<sup>3</sup>. Ce type de projet est extrêmement budgétivores pour l'État. La ville de Douala, poumon économique du Cameroun, qui subit une augmentation rapide de sa population en raison de l'accroissement naturel, de l'exode rural et des migrations internes liées aux conflits dans les zones anglophones du pays.

La conséquence directe est l'expansion de la ville, qui finit par impacter d'autres régions en dehors de la région du littoral, notamment les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest. Il se pose donc la question d'un outil de cohérence territoriale qui ne se limiterait pas aux simples limites administratives d'une commune, mais qui pourrait intégrer d'autres communes, d'autres régions. À Yaoundé, la même situation se pose du fait de la conurbation de la ville avec ses cinq villes satellites (Soa, Mfou, Mbankomo, Okola, Obala). Il faudrait alors envisager des outils de gouvernance intercommunale, tels que le "Grand Yaoundé", qui disposeraient de compétences en urbanisme plus étendues.



Ville de Douala au Cameroun (Leandry Jieutsa, 2023)





## Zoom sur Mayotte

***A Mayotte, face à des problèmes complexes et un mode opératoire à réinventer, l'expérimentation des villes à partir du terrain est l'opportunité de démontrer que des solutions sont possibles.***

Les îles incarnent ce que beaucoup de territoires (même non-insulaires) seront amenés à vivre à l'avenir au regard des conséquences du changement climatique. Les territoires insulaires peuvent devenir des modèles de l'urbanisation future, si une prise de conscience rend un passage à l'action possible pour tester des solutions à ces problèmes complexes.

En effet, elles sont confrontées à la montée des eaux, la nécessité de prioriser le local compte tenu du coût de l'importation ou encore la limite de leur croissance démographique obligeant une bonne maîtrise de l'occupation foncière et une bonne gestion des « ressources » (déchets, eau, forêts, etc).

Petit archipel volcanique de 374 km<sup>2</sup> situé dans l'Océan Indien, à mi-chemin entre Madagascar et l'Afrique, Mayotte fait partie de ces territoires. Son urbanisation informelle, non loin d'être hasardeuse, est plus rapide que la planification publique. Située au Nord de Mayotte, Koungou, est la deuxième ville de l'île avec plus de 50 000 habitants. Elle est une sorte de laboratoire puisqu'elle concentre les différentes problématiques, habitations informelles, insalubrité, insécurité, que rencontre Mayotte. De cette urbanisation hors cadre réglementaire ne permettant pas le relogement en logement social de toutes les familles en situation régulière, est né un marché de la pauvreté et du logement insalubre.

Certains propriétaires se sont fait dépasser par une gestion trop difficile de leurs terrains. D'autres orientent de futurs acquéreurs pour morceler et vendre à la découpe leur foncier, parfois même des prétendus propriétaires construisent et usent du bidonville comme d'un investissement à visée locative. Souvent établis entre la ville et la campagne ou forêt, ces bidonvilles n'ont pas de gestion des eaux usées, connaissent de multiples reventes frauduleuses d'eau potable, quand il y en a, ont une fragilité constructive et sont parfois exposés à de forts aléas ou installés sur des talus.

Alors comment contenir le développement de l'habitat précaire et insalubre, dans un contexte de défiance des populations locales envers les pouvoirs publics ? Comment intervenir vite pour une urbanisation durable, et montrer ainsi qu'il est possible d'agir ? L'enjeu est de trouver un équilibre entre la nécessité d'agir maintenant et localement et les multiples règles qui ordonnent l'urbanisation. C'est un défi pour ses habitants et plus largement pour les acteurs de la ville.

Par exemple, le manque de logements accessibles à Mayotte a longtemps freiné les opérations de résorption de l'habitat insalubre qui se restreignaient donc à la mise en place de réseaux sans intervention sur le bâti. Face au besoin de créer un produit logement au coût maîtrisé, sans cadre dédié, la ville de Koungou a expérimenté avec sa maîtrise d'œuvre Harappa et l'appui de l'Etat, la construction d'un parc de 30 logements à bas coûts à Majicavo.

Après la réalisation d'enquêtes sociales et du relogement temporaire des familles, la ville a démoli un bidonville habité par une cinquantaine de familles dont le talus menaçait de s'effondrer. C'est sur le haut du talus, préservé du risque, que ces nouveaux logements ont été érigés.

Rapidement, un opérateur a été sélectionné pour gérer le parc locatif et accompagner les ménages vers un meilleur accès au droit. Peu de temps après leur livraison, un décret sur ce type de logement locatif très social est sorti, et a donné pour la première fois un cadre réglementaire et financier à ces modèles de logements, permettant le relogement des populations à un coût maîtrisé. Ce projet montre que par l'action et l'expérimentation de nouveaux modes opératoires face aux problèmes parfois vus comme insurmontables, la règle a évolué et a permis au territoire de se développer.

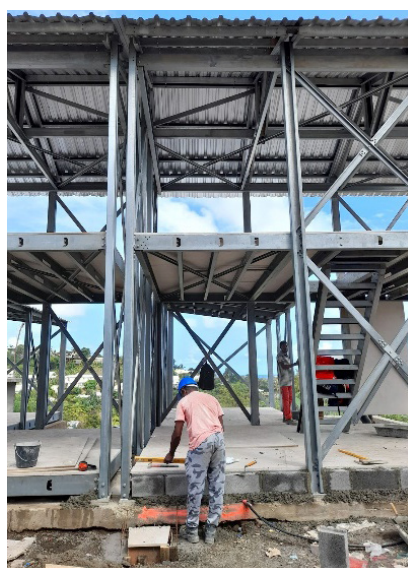
Aujourd'hui plus que jamais, les modes de fabrication des villes doivent s'adapter face aux vulnérabilités auxquelles les populations sont confrontées. Réinventer nos façons d'urbaniser et de faire du beau pour les territoires qui font face à des problèmes complexes et des difficultés sociales, environnementales ou sécuritaires est l'opportunité d'être démonstrateur d'une urbanisation future.



*Photographies aériennes des bidonvilles de Koungou avant et après relogement (Vanille Guichard)*



*Avant, dans le bidonville*



*En chantier*



*Dans les nouveaux logements*

# I.2

## Droit d'habiter : accueillir une majeure partie de la population mondiale



La notion de droit d'habiter fait immanquablement écho aux travaux d'Henri Lefebvre publiés à la fin des années 1960, mais dans un contexte de globalisation du phénomène urbain, de croissance des villes, de crises multiples, elle garde aujourd'hui une incontournable actualité.

Dans des villes de plus en plus grandes, confrontées à un processus d'étalement urbain résultant d'une augmentation de la population urbaine, comment accueillir une population mondiale principalement urbaine dans ces espaces complexes aux multiples défis ?

Quelques données statistiques donnent les mesures des enjeux : 184 millions, soit 2,3 % de la population mondiale, c'est le nombre de personnes vivant à l'extérieur de leur pays de nationalité<sup>2</sup>. Cela revient à dire qu'environ 97 % de la population mondiale n'est pas en migration internationale.

En réalité, la grande majorité des migrations sont internes, c'est-à-dire au sein d'un même pays. Ces flux migratoires internes, essentiellement depuis les zones rurales vers les zones urbaines, ne manquent pas de renforcer les dynamiques urbaines et de complexifier les dimensions de la ville. Ils sont à l'origine de la création de nouveaux espaces interstitiels ni ruraux ni urbains et d'une concurrence entre ces deux zones.



2. Banque Mondiale, Les migrations mondiales au 21<sup>e</sup> siècle, paru le 11 décembre 2023.

Vue sur la ville de Dakar, Sénégal (Leandry Jieutsa, 2023)



## Échos la région des Savanes au Togo, en Afrique de l'Ouest

La plus septentrionale et la plus pauvre du Togo, cette région des Savanes est confrontée à un exode rural en raison de problématiques politiques et à cause du manque d'opportunités. Cet exode ne manque pas de créer de nouveaux défis pour les populations des zones rurales dépeuplées ainsi que pour les zones urbaines peu préparées à accueillir ces migrants ruraux venus s'installer en ses différents quartiers, incapables de leur délivrer le minimum de services notamment en termes d'habitats et d'espaces disponibles. Il y a des zones rurales et des villes, mais entre les villes, il y a des milieux ruraux, des villes intermédiaires, qui sont souvent « parent pauvre » des politiques d'aménagement. Pourtant, il est plus que crucial d'investir dans ces espaces devant être pensés comme des sas dans le but de contenir les flux migratoires entre ces zones rurales et zones urbaines.

L'exode rural ne cessera pas de s'intensifier sous la pression du changement climatique couplé aux conflits et à une diminution des ressources naturelles. Bien qu'il existe depuis toujours des phénomènes de déplacements de populations pour causes environnementales (typhons, inondations, tsunamis, sécheresse), aujourd'hui le phénomène a pris de l'ampleur pour des causes anthropiques venant exacerber les conséquences du réchauffement climatique.

Il existe une multitude d'expressions pour désigner cette nouvelle catégorie, en pleine émergence, de migrants pour causes climatiques. Quand certains parlent de "migrants climatiques", d'autres parlent de "réfugiés climatiques" ou de "réfugiés environnementaux", d'"éco-réfugiés" de "climate evacuee" ou encore de "environmentally displaced persons" dans le monde anglophone. Quoi qu'il en soit, si les terminologies ne font pas consensus, elles décrivent bel et bien un même phénomène.



*Accueillir en ville passe par des aménagements urbains, y compris culturels comme dans la région des Savanes au Togo (Bracool Yendabre, 2024)*

Selon le rapport Groundswell, publié en 2021 par la banque mondiale, les facteurs climatiques pourraient mettre en mouvement 216 millions de personnes dans le monde d'ici 2050<sup>3</sup>.

L'Afrique est l'un des continents les plus vulnérables aux conséquences du changement climatique. L'Afrique du Nord pourrait compter jusqu'à 19,3 millions de migrants pour cause climatique, (soit 9,0 % de la population totale) quand l'Afrique subsaharienne pourrait comptabiliser pas moins de 85,7 millions de migrants climatiques internes, soit 4,2% de sa population totale. Ce nombre pourrait atteindre 40,5 millions, soit 1,8 % de la population totale en Asie du Sud. Enfin, ce ne sont pas moins de 5,1 millions (2,3 % de la population totale) de migrants climatiques internes que pourrait enregistrer l'Europe de l'Est et en Asie centrale.

En dehors du statut juridique que pose cette catégorie de migrants internes, dont les pouvoirs publics devront se préoccuper, l'un des défis majeurs sera de loger décentement et de fournir un accès aux services urbains essentiels tant aux populations urbaines originelles qu'aux migrants nouvellement arrivés.

En termes d'infrastructures habitables, le défi est double. D'une part, avoir suffisamment d'espaces et d'habitats disponibles pour accueillir ces populations arrivantes et d'autre part s'assurer que celles qui existent sont suffisamment et adaptées aux réalités qui seront les nôtres.



3. Viviane Clement, Kanta Kumari Rigaud, Alex de Sherbinin, Bryan Jones, Susana Adamo, Jacob Schewe, Nian Sadiq, et Elham Shabahat. 2021. Groundswell Deuxième partie : Agir face aux migrations climatiques internes. Washington, Banque mondiale.

*Accueillir en ville passe par des aménagements urbains, y compris culturels comme dans la région des Savanes au Togo (Bracool Yendabre, 2024)*

## Des villes de plus en plus sujettes aux inondations : une conséquence directe du changement climatiques.

Les répercussions du changement climatique sont d'ores et déjà perceptibles tant dans les pays du Sud que dans les pays du Nord, les villes ne cessant d'être vulnérables jour après jour, par exemple quand elles doivent affronter les inondations.

L'impact des inondations est coûteux économiquement, mais ce sont également des coûts sociaux et humains considérables. Et pour cause, les inondations peuvent causer de forts dommages aux immeubles résidentiels, aux entreprises et aux commerces, en détruisant les fondations et les systèmes d'électricité ou en rendant les bâtiments inhabitables ou inexploitable. Ces éléments contribuent fatalement à la perturbation de la vitalité sociale et économique d'une ville.

Les coûts sont supportés par les gouvernements ou par les assurances, qui se retrouvent actuellement dépassés par l'importance de ces frais. À titre illustratif, le Québec a subi de fortes inondations en 2017 et 2019 et les dépenses gouvernementales associées à ces événements s'élèvent respectivement à 360 millions et 438 millions de dollars canadiens<sup>4</sup>. Au-delà de ces pertes économiques considérables, les infrastructures publiques peuvent par ailleurs être endommagées. Les routes, les services d'épuration des eaux et d'approvisionnement en eau potable, les transports sont souvent affectés par ces événements, perturbant

4. <https://www.ouranos.ca/fr>

grandement les services essentiels d'une ville.



*Les inondations, un fléau pour les villes dont les sols artificiels sont imperméables (Dibakar Roy sur Unsplash)*

De plus, les services d'urgence peuvent être désorganisés ou détruits, étant donné que certaines parties de la ville se retrouvent totalement isolées pendant et après une inondation, entravant l'accès aux secours et aux soins de santé pour certains.

À côté du coût économique, les inondations ont un impact humain et social très fort. Le lien entre les inondations et la santé n'a pas toujours été évident, mais de plus en plus d'études sont menées afin de prendre en considération ces risques et d'apporter une aide psychosociale adaptée aux sinistrés. La notion de santé doit se comprendre comme incluant trois dimensions, la santé physique, la santé mentale et la santé sociale. Sur le plan social, les inondations bouleversent les communautés touchées. De nombreuses personnes se retrouvent dans l'obligation soudaine de quitter leur logement ou de se relocaliser à la suite des inondations. Cette perte de voisinage et de réseaux sociaux peut être terrible pour les sinistrés, affectant l'ensemble de leurs relations. Dans les cas les plus extrêmes, des personnes peuvent décéder lors des inondations, plongeant la collectivité dans un deuil collectif brutal.

Enfin, sur le plan de la santé physique et mentale, les inondations posent de nombreux risques. Les eaux stagnantes et le système d'eau potable peuvent être contaminés par des agents pathogènes, augmentant le risque de maladies infectieuses. Les blessures physiques dues aux débris flottants ou aux structures effondrées sont fréquentes. De plus, un bâtiment inondé, non aéré et traité de la bonne manière, peut développer des moisissures qui affectent la santé des sinistrés. Les inondations ont un impact significatif sur la santé mentale des sinistrés, entraînant des troubles du sommeil, du stress, de l'anxiété et des troubles de stress post-traumatique chez les sinistrés.

Ces effets se ressentent sur le long terme et peuvent avoir des conséquences graves sur les citoyens. Les cas de consommation excessive d'alcool, de tabac ou de drogues ainsi que l'apparition de pensées suicidaires sont nombreux au sein des sinistrés qui ont vécu une inondation. Les inondations peuvent également intensifier les tensions sociales et les inégalités, car elles affectent davantage les populations déjà vulnérables ou marginalisées. De plus, les aménagements réalisés afin d'adapter les villes aux inondations entraînent souvent comme conséquence une éco-gentrification des quartiers, accentuant ces inégalités sociales.

Les répercussions d'une inondation sont souvent négligées, voire sous-estimées, un constat qui s'applique à l'ensemble des catastrophes naturelles. L'étendue des conséquences de ces événements souligne l'importance et l'urgence d'adapter les territoires et les villes face aux effets du dérèglement climatique.

**Les inondations impactent gravement la santé physique, mentale et sociale des sinistrés, amplifiant les inégalités et créant des risques sanitaires. Elles nécessitent des adaptations urgentes face aux changements climatiques.**



*Les inondations désorganisent tout le fonctionnement des villes comme ici pour le transport (Dibakar Roy sur Unsplash)*



# I.3

## Droit à la mobilité : garantir la mobilité des populations face à une urbanisation accélérée



**Comment donc gérer l'afflux de population dans les villes à l'aune du réchauffement climatique ? Comment endiguer les questions de congestion du trafic et de pollution ? Comment garantir une égalité dans le droit à la mobilité pour tous les habitants ?**

**Rendre les mobilités inclusives, fluides et moins polluantes**

5. OCDE, Impact des politiques des transports sur les émissions de CO2 jusqu'en 2050

Chaque habitant vit la ville différemment en fonction de son âge, de son genre, de sa classe sociale ou s'il est porteur d'un handicap. Force est de constater que les villes ne sont pas assez sûres, assez mixtes et que l'accès à la mobilité se trouve trop souvent entravé pour beaucoup d'habitants. Les émissions de Gaz à effets de serre (GES) et de pollution dues à nos modes de déplacements nous poussent à reconsidérer et à repenser nos paradigmes autour de la mobilité.

En outre, l'objectif de développement durable (ODD) 11.7 des Nations Unies pour 2030, souligne le besoin de fournir l'accès à des services sûrs, inclusifs et accessibles, espaces verts et publics, en particulier pour les femmes et les enfants, les personnes âgées et les personnes handicapées.

Le secteur des transports est à l'origine d'un quart des émissions de CO2 liées à l'énergie. Aussi, il est responsable de 30 % des émissions de CO2 dans les pays membres de l'OCDE et de 16 % dans les pays non membres en 2016<sup>5</sup>.

Ce taux se justifie en partie par la motorisation des transports et l'usage régulier des modes motorisés personnels. Dans certaines villes, il faut associer à ces facteurs la vétusté du parc automobile qui participe à accroître les pollutions atmosphériques.

Malheureusement, le secteur du transport associé aux pollutions atmosphériques coûte la vie à des milliers de personnes à travers le monde chaque jour. Diverses maladies sont liées au transport. Ces maladies sont entre autres cardiovasculaires (stress), psychologiques (épuisement moral) et pulmonaires.

La concentration des biens et des services dans les centres-villes rend le déplacement, rend la mobilité indispensable dans la poursuite d'une activité, qu'elle soit professionnelle ou récréative. Les transports et les communications sont donc de véritables liens entre les différentes parties de la ville et entre les résidences et les activités. Ils participent d'une mixité sociale et fonctionnelle au sein des villes.

Aussi, la difficulté d'accès aux transports et à la mobilité (qu'elle soit financière, géographique, physique, horaire) apparaît ainsi comme une exclusion sociale. Il est primordial d'arriver à produire des villes plaçant effectivement les équipements de bases et services à proximité des résidents.

Dans de nombreuses villes francophones, ces liens sont en réalité rompus, pour la plupart, ou tout du moins très fragilisés, par les inégalités notamment de genre. Alors même que la mobilité est un droit fondamental, intrinsèquement lié aux droits de tous les êtres humains, permettant à chaque individu de participer pleinement à la vie sociale, économique et culturelle de sa communauté. Pour beaucoup de femmes à travers le monde, ce droit est entravé par une série de contraintes sociétales, économiques et infrastructurelles.



Piste cyclable sur la rue Rachel dans la ville de Montreal, Canada (Leandry Jieutsa, 2024)

## La mobilité des femmes : un enjeu central, l'exemple de la ville d'Oran

**Redéfinissons les villes afin qu'aucune femme ne soit limitée dans ses déplacements par la peur ou les inégalité**

Oran, deuxième ville d'Algérie, est un centre économique et culturel en pleine évolution. Pourtant, en dépit de ses avancées, la ville reste marquée par des inégalités de genre qui se manifestent particulièrement dans le domaine de la mobilité. Les femmes à Oran font face à des obstacles de différentes natures qui limitent leur capacité à se déplacer librement et en toute sécurité. Cette situation s'inscrit dans une dynamique plus large observée dans plusieurs villes de l'espace francophone, où les inégalités de genre se manifestent souvent de manière similaire. Les initiatives prises dans une ville peuvent servir de modèle et d'inspiration pour d'autres, renforçant ainsi la coopération au sein de cet espace linguistique partagé.

Sans se connaître, Asma et Farida, comme beaucoup d'autres femmes partagent la même triste réalité quotidienne.

Chaque jour, Farida, 26 ans, une jeune professionnelle qui habite dans un quartier périphérique d'Oran, doit parcourir de longues distances pour se rendre à son travail au centre-ville. Les transports publics étant peu fiables et souvent bondés, elle préfère utiliser un taxi, ce qui représente une dépense importante par rapport à son salaire. La nuit, la situation se complique davantage en raison du manque de sécurité, l'obligeant à limiter ses sorties après le coucher du soleil.

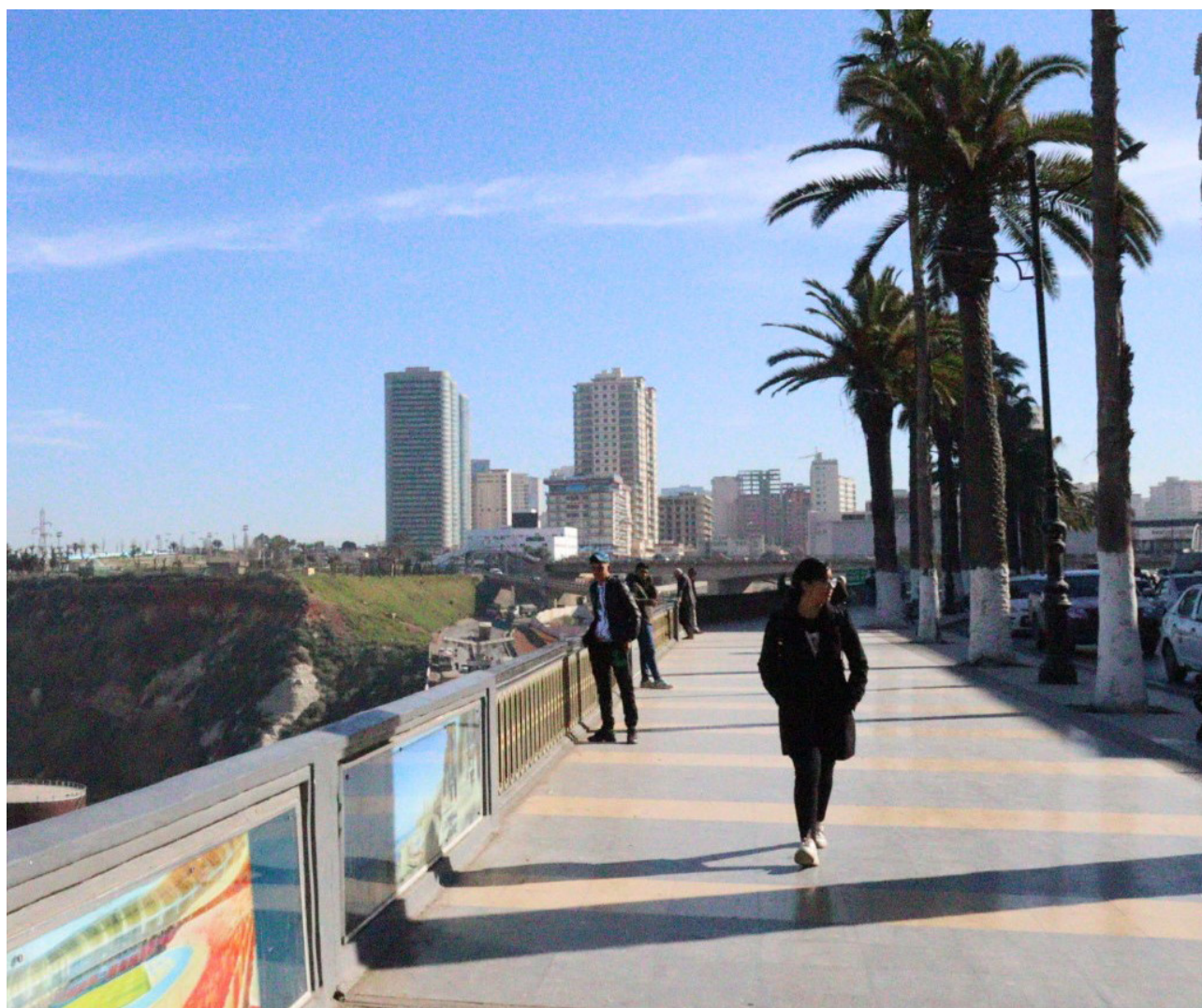
Asma, 21 ans est une étudiante universitaire. Elle doit partir bien avant l'aube pour espérer arriver à l'heure à ses cours qui commencent tôt le matin. Mais les bus de son quartier sont rares et souvent en retard, elle doit partir bien avant l'aube, prenant des risques pour sa sécurité. L'absence d'infrastructures adaptées, comme des abribus sécurisés, aggrave encore sa situation. Cette problématique est commune dans des villes comme Tunis et Casablanca, où des projets pilotes cherchent à améliorer la situation.

Dans le cas des femmes oranaises, les causes limitant la mobilité des femmes sont multiples et imbriquées. Les normes et les stéréotypes de genre jouent un rôle significatif dans les contraintes de mobilité des femmes à Oran. Les attentes sociétales concernant les rôles des femmes peuvent les dissuader de se déplacer librement, surtout à certaines heures ou dans certains quartiers. La crainte de harcèlement de rue ou d'autres types d'agressions, exacerbée par une culture de l'impunité, incite de nombreuses femmes à limiter leurs déplacements dans l'espace public, à choisir des itinéraires perçus comme plus sûrs mais souvent moins pratiques, ou à adapter leur tenue vestimentaire pour passer inaperçues.

Le diktat patriarcal se manifeste par un contrôle social exercé sur les femmes et souvent entretenu paradoxalement par les femmes elles-mêmes, à travers des normes de genre restrictives, la peur du harcèlement de rue et de la violence, ainsi que des pressions familiales et communautaires qui limitent leur liberté de mouvement et leur participation publique. Ces contraintes renforcent l'auto-restriction des femmes à sortir et à participer à la vie en société.

Les contraintes économiques représentent également un frein majeur à la mobilité des femmes dans la ville. Même si en Algérie, l'égalité salariale est acquise et le nombre de femmes actives en constante évolution, les femmes demeurent en majorité dépendantes financièrement et bénéficient donc d'un pouvoir d'achat limité, ce qui restreint leur accès aux moyens de transport payants comme les taxis ou les véhicules personnels. De plus, le coût des transports publics peut représenter une part significative du budget quotidien, ce qui pousse certaines femmes à renoncer à des opportunités professionnelles ou éducatives ou bien à des sorties pour les loisirs situés loin de leur domicile. Elles favorisent, à défaut de budget, la marche à pied qui ne permet qu'une mobilité limitée autour du domicile.

Enfin, le manque d'infrastructures adaptées aux besoins des femmes demeure un autre obstacle. En effet, les infrastructures de transport à Oran ne sont pas toujours adaptées aux besoins spécifiques des femmes. Les arrêts de bus ne sont pas toujours matérialisés et sécurisés, les itinéraires de transport sont parfois aléatoires, et le manque d'espaces dédiés aux femmes dans les transports publics limite leur mobilité. Les femmes enceintes et les mères avec enfants sont particulièrement affectées par cette situation.



*Le front de mer à Oran est trop souvent un lieu où les femmes vivent un harcèlement de rue (Nejwa Bakhti, 2014)*

Évidemment, ces restrictions de mobilité ont des répercussions profondes sur la vie des femmes. Elles limitent leur accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins de santé et à d'autres services essentiels. L'incapacité à se déplacer librement restreint par ailleurs leur participation à la vie sociale et politique, accentuant ainsi les inégalités de genre. En outre, les restrictions de mobilité peuvent avoir des effets psychologiques importants, comme l'augmentation du stress et de l'anxiété. Le contrôle social, la peur constante de subir des agressions ou du harcèlement de rue peuvent limiter les interactions sociales et la participation communautaire des femmes, renforçant ainsi leur isolement.

On l'aura compris, sans une planification inclusive de nos villes, nous nous exposons à des villes de moins en moins sécurisées et mixtes où les habitants s'entrevoient, sans jamais ne se rencontrer ni échanger.

Nous nous exposons, comme cela est déjà le cas, à des villes dans lesquelles certains habitants sont condamnés à être invisibles à défaut de se mouvoir et d'aller à la rencontre de l'autre. Il est plus qu'urgent de planifier nos villes afin qu'elles répondent aux besoins spécifiques des hommes et des femmes en tenant compte des inégalités existantes et en travaillant à les réduire



*Le tramway est très souvent utilisé par les femmes d'Oran. Et toutes aspirent à l'emprunter en sécurité (Nejwa Bakhti, 2014)*



Place Faro, Tanger au Maroc (Leandry Jieutsa, 2023)

# Aménager les villes face aux défis: quelles compétences mobiliser ?

La liste des défis qui sont devant les sociétés, quel que soit leur niveau de développement est désormais une chose sûre. Les données scientifiques sont claires et les effets des transformations se font déjà sentir. Le temps est désormais compté pour pouvoir engager les actions qui peuvent atténuer les changements mais aussi nous adapter aux situations que vont connaître nos territoires. C'est pourquoi la question n'est plus seulement de savoir s'il faut ou non aménager les villes face aux défis mais de poser clairement les moyens à mettre en œuvre, les compétences à mobiliser pour que les villes de 2050 restent vivables.







# II.1

## Une expertise spécifique des jeunes professionnels nécessaire aux transformations des villes



### Un apprentissage des métiers de la fabrique urbaine en phase avec l'évolution des villes

**T**out étudiant qui se destine à travailler à la fabrique urbaine doit se poser quelques questions pour préparer son avenir. Les formations en architecture et en urbanisme arment-elles suffisamment aujourd'hui les jeunes professionnels ? Permettent-elles de répondre aux attentes des villes et des élus d'une part, des habitants et des autres acteurs qui font vivre les territoires d'autre part ? Comment apprendre à prévoir l'imprévisible ou au moins à rendre les territoires « anti-fragiles » ? Il s'agit de tirer bilan de ce que nous savons et d'aspirer à apprendre plus encore.

Les experts de la fabrique urbaine, qu'ils soient architectes, urbanistes, ingénieurs et autres partagent un même impératif : un apprentissage constant et évolutif de leur profession. L'apprentissage de la fabrique urbaine doit devenir une préoccupation des plus actuelles afin que tous les métiers impliqués soient mieux outillés pour penser, concevoir, construire et gérer l'urbain qui est leur laboratoire et l'objet de leur travail. L'urbanisme étant un objet en continuelle transformation, les compétences mobilisées doivent s'adapter aux évolutions des contextes, des dynamiques économiques et des populations. L'enjeu de la formation est primordial tant elle permet de prévoir l'« imprévisible » ou du moins les défis qu'auront à affronter les villes de demain. En réalité, les villes de demain se bâtissent dans les écoles et les instituts de formation, pour qu'elles soient plus accueillantes, résilientes et inclusives.

Les écoles et instituts de formation sont enfin et surtout des lieux de brassage de savoirs et de pratiques en présence d'étudiants qui viennent de réalités urbaines et de perceptions géographiques différentes. Ce dialogue participe d'un renouveau du métier d'architecte et d'urbaniste menant à des propositions subtiles adaptées à chaque territoire.

Régulièrement, la formulation de nouveaux modèles et l'invention d'outils apportent des références mieux adaptées au contexte mouvant des territoires : dans nombre de territoires aujourd'hui, mobiliser ces nouveaux outils, mieux adaptés, permettraient d'échapper enfin aux principes obsolètes hérités des colonisations.

On l'aura compris, la formation des futurs professionnels et experts de l'urbanisme reste un enjeu majeur dans la résolution des défis qui seront les nôtres dans les prochaines décennies. Pour autant, ces jeunes experts ne sont pas seuls, car l'urbanisme, au-delà de la diversité des citoyens, est une diversité d'acteurs. Prendre en compte les intérêts diversifiés des habitants, comme ceux des acteurs de la ville, est une démarche indispensable. Diffuser le savoir est un autre impératif.

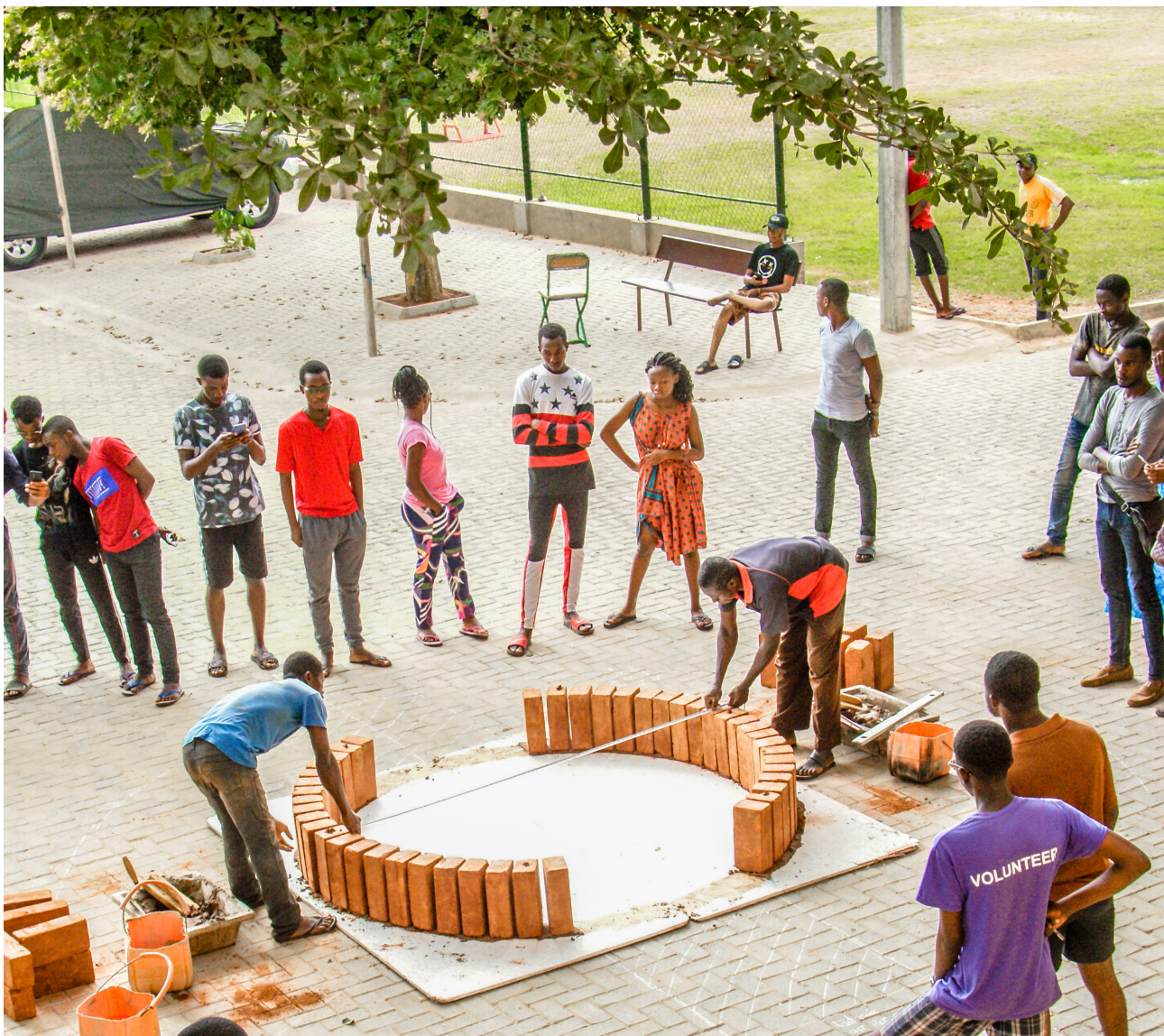


Atelier CoDesign de l'École d'architecture, d'urbanisme et de géomatique (APG) de l'Université du Cap (UCT)  
(Candice Lowin, 2021)

**La création de formation,  
d'universités et d'instituts  
transnationaux dédiés aux métiers  
de la ville en plein essor**

Ainsi, le monde de la construction en Afrique est-il empêché d'innover: Les matériaux durables sont perçus comme trop onéreux par les populations ; les matériaux en terre sont stigmatisés. L'acte de construire, sur le continent africain, ignore trop souvent les principes de durabilité, d'économie d'énergie, de performance carbone, d'isolation, de ventilation, et même d'intégration. La production du bâtiment se trouve décorrélée de l'environnement urbain qui l'entoure. La non-maîtrise de la notion de confort et le manque d'outils normatifs qui consacrent des exigences en termes de construction représentent d'autres freins à des modes plus durables.

Le manque d'équipements des universités et instituts spécialisés ne peut permettre d'améliorer ni la recherche ni les compétences des futurs professionnels et ne peut compenser le manque d'investissement des entreprises. Comment s'étonner ensuite d'un manque de collaboration entre chercheurs et secteur privé, d'une absence de diffusion des résultats des recherches, d'une diffusion continue des matériaux et modes de construction classiques, malgré leurs insuffisances.



*Un atelier d'architecture traditionnelle, École africaine d'architecture et d'urbanisme (G2L-PHOTOGRAPHIE)*



*Travail de conception lors d'un atelier de l'École africaine d'architecture et d'urbanisme (G2L-PHOTOGRAPHIE)*

Des solutions existent pourtant, en équipant les universités et les chercheurs de moyens de financement, en favorisant les collaborations entre les laboratoires de recherche et les entreprises afin de promouvoir des solutions endogènes, des matériaux et potentiels locaux. Les acteurs du bâtiment devraient aussi mutualiser leurs forces et énergies pour mettre en place un fonds commun destiné à soutenir la recherche sur la construction durable. La responsabilité de l'Etat est également à mobiliser pour créer les normes de la construction, encourager et/ou créer les entités chargées de promouvoir les solutions durables dans la construction. Comment agir dès à présent ? Les écoles doivent porter un changement de paradigme, de la formation de constructeurs à celle des bâtisseurs.

Construire relève d'une notion générale alors que bâtir est plus concret. Bâtir est plus directement tourné vers le résultat final (le bâtiment) qui atteste d'une action. Il existe ainsi des « maires bâtisseurs », mais qui aspire à devenir un « maire constructeur ». Dans un contexte d'urgence écologique, bâtir vaut mieux que construire par souci de frugalité, d'efficacité, qualités qui accompagnent l'humilité du bâtisseur. À l'inverse, qu'il s'agisse de la consommation des terres ou de l'utilisation des matériaux, la construction dévaste des hectares de terres pour l'urbanisation et intensifie l'extraction des ressources. Les professionnels de la fabrique urbaine sont donc appelés à devenir les « gardiens » ou les « soignants » de notre environnement.

## Les nouveaux horizons des habitats durables : illustration des habitats en « terre »

Le secteur du bâtiment a émis en 2022, près de 10 Gt de CO<sub>2</sub>, soit 37% des émissions mondiales (contre 28% en 2019) de CO<sub>2</sub><sup>6</sup> liées à l'énergie et aux processus opérationnels. Comment digérer les pollutions nouvelles et engager l'adoption d'un nouveau paradigme ?

Les émissions de CO<sub>2</sub> du bâtiment sont principalement liées à l'emploi du béton, qui représente aujourd'hui la matière première la plus consommée au monde après l'eau (52% des émissions du secteur<sup>7</sup>). La production mondiale de béton s'élèverait à plus de 6 milliards de mètres cubes par an, soit près d'un mètre cube par habitant chaque année<sup>8</sup>. Le ciment est cause de l'essentiel de la pollution. Sa production évolue constamment autour d'une émission de 5 à 6% des gaz à effet de serre (GES). Non seulement le niveau de production encourage les usages du ciment, face à tous les autres produits, avec une accélération encore plus marquée depuis le début des années 2000.

Alors que la consommation de matière devrait plus que doubler d'ici 2060 avec une grande partie imputable au secteur de la construction, le monde est appelé à accueillir 2 milliards d'habitants supplémentaires d'ici 2050. Une grande partie de ces nouveaux habitants viendra des pays émergents et notamment d'Afrique. Rares y sont les politiques publiques axées sur l'efficacité énergétique et la construction durable.

La réduction des consommations d'énergies fossiles au profit des énergies renouvelables, notamment dans la production d'électricité ou de chauffage dans le bâtiment, paraît être un bon point de départ aux côtés de la promotion de matériaux biosourcés et de matériaux en terre. Évidemment, la conception bioclimatique et l'usage des outils d'évaluation des performances énergétiques doit intégrer les habitudes des acteurs locaux de la construction. Dans un milieu des BTP traditionnellement conservateur et particulièrement réfractaire au changement, en Afrique surtout, le défi culturel reste sans doute le goulot qui étrangle le plus les initiatives, encore balbutiantes. C'est toute une filière qui doit entendre un appel à décarboner le bâtiment.

D'énormes potentialités, encore sous-estimées, sont alors offertes par la terre, disponible localement et par des circuits courts, pour améliorer l'efficacité des bâtiments. Depuis presque vingt ans, la transformation thermomécanique de la matière végétale permet de fabriquer des « agromatériaux ». Issus de ressources renouvelables, ils sont une alternative aux matériaux d'origine fossile et sont souvent biodégradables en conditions de compostage industriel.

Au Sénégal, le Typha, plante envahissante cause énormément de dommages notamment au niveau de la fourniture d'eau potable. Son usage en tant que matériau isolant est un exemple éloquent des possibilités réelles qui s'offrent à de nombreux pays. Dans le même pays, il se développe le béton de coques d'arachide. Inspiré du béton de chanvre, le béton de coques d'arachide se fabrique suivant les mêmes procédés. Il s'agit d'un isolant léger et très peu onéreux, convenable pour des usages en isolation extérieure, en toiture.

---

6. ONU, Rapport sur l'état mondial des bâtiments et de la construction, 7 mars 2024

7. Léa Ordener, Concrete Dispatch 2021

8. Planetoscope, matieres-premieres

Au Togo, des travaux ont démontré, y compris à l'échelle 1, le potentiel des balles de riz, principalement issues de la région rizicole de Kovié pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments en raison d'un pouvoir isolant. Le défi qui se pose est celui de la concurrence des matériaux biosourcés face aux matériaux conventionnels, plus ancrés dans les pratiques, qui limitent leur sortie de niche en leur opposant une culture de la standardisation propre au secteur du bâtiment.

Au-delà de ce qui précède, le principal intérêt des matériaux biosourcés est leur influence sur le confort. Le confort des habitants est l'enjeu principal de la construction durable. Défini comme l'ensemble des conditions qui satisfont au bien-être des occupants, il s'agit d'une notion dont la complexité n'a d'égal que la multitude de variables qui entre dans sa définition.

S'il ne fait aucun doute que les matériaux en terre et biosourcés ont des effets indéniables sur la résilience des bâtiments, il est important pour les maîtres d'ouvrages et les architectes de les évaluer en amont grâce à l'analyse du cycle de vie (ACV). Devant les contextes et enjeux actuels, la conception bioclimatique, l'usage des matériaux biosourcés, la simulation thermique dynamique, l'analyse du cycle de vie représentent des possibilités pour construire la résilience des bâtiments par l'impulsion d'une révolution des pratiques professionnelles au profit d'une logique du bâtiment d'abord centrée sur le bâtiment durable. C'est par ce fait que la résilience du bâtiment se montrera complète et locale. La commande publique peut donner l'exemple.



Logement réalisé en brique de terre par le cabinet d'architecture Worofila basé au Sénégal (Worofila, 2023)

Longtemps, les décideurs ont fait le choix de la résistance face aux changements climatiques. Face aux inondations, les ouvrages de protection, digues et barrages ont été érigés. Ils ont assuré une protection mais ils ont aussi facilité l'aménagement des zones à risque. Si une digue cède, comme au Québec, où plusieurs villes, telles que Baie-Saint-Paul ou Sainte-Marthe-sur-le-Lac, ont été inondées, les dommages sont nombreux dans des zones qui n'étaient pas adaptées aux risques d'inondation.

Ces constats marquent la nécessité d'une transition vers des approches alternatives. C'est dans ce contexte que la notion de résilience a émergé, en opposition à la notion de résistance. Les aménagements ne doivent plus chercher à résister à tout prix aux risques climatiques mais, à les adopter afin d'apprendre à vivre avec eux. Accepter le risque et agir en conséquence permet de réduire, voire d'éliminer, les conséquences négatives d'une inondation ou des changements climatiques en adaptant correctement les territoires et en préparant la population à ses risques. Cela permet de développer une culture du risque et une culture de la résilience.

De nombreuses approches alternatives existent et s'érigent de plus en plus comme des solutions incontournables. Par exemple, afin de faire face aux risques d'inondation, les municipalités adoptent désormais des solutions basées sur la nature, telles que la renaturation des villes ou encore la création d'espaces de liberté pour les rivières. La ville de Montréal a fait le choix de mettre en place des parcs éponges et des trottoirs éponges qui permettent de stocker et contrôler l'écoulement des eaux lors d'une inondation. Ce sont des approches prometteuses qui apportent de nombreux bénéfices, au-delà de la gestion des inondations, aux villes qui décident de les mettre en place. Une étude de l'Institut climatique du Canada estime qu'en prenant en compte l'ensemble des bénéfices directes et indirectes de l'adaptation, 1 dollar investi dans l'adaptation rapporte de 13 à 15 dollars<sup>9</sup>. L'adaptation résiliente des territoires est donc une évidence.

---

9. SAWYER, Dave, Ryan NESS, Caroline LEE, et Sarah MILLER. 2022. Limiter les dégâts: Réduire les coûts des impacts climatiques pour le Canada. L'Institut climatique du Canada. Institute.

## Vers des mobilités durables et plus inclusives

### Les transports artisanaux, une réponse?

Nés en réponse à l'inexistence, aux carences ou au déclin des services de transport public, institutionnels, les transports artisanaux assurent aujourd'hui une part dominante dans les systèmes de mobilité des villes du Sud (MobiliseYourCity, 2021). Selon Xavier Godard (1987), le transport artisanal fait référence à un ensemble de services de mobilités opérés par un grand nombre de petits entrepreneurs et au moyen d'une large gamme de modes de transport : bus, minibus, taxis, voitures individuelles, trois et deux roues, bateaux.

Ils ont connu un écho favorable et sont restés dans le paysage urbain depuis la dernière moitié du XXème siècle parce qu'ils répondent aux attentes des populations. Ainsi, depuis leur naissance dans les années 1980, les taxi-motos (Zémidjan) représentent la presque totalité de l'offre de service de transport urbain au Bénin et étaient environ 250.000 en 2009 (SSATP, 2019, G. Marchais, 2009).

Selon le PMUS de Yaoundé (2018), les motos-taxis représentent 12,5 % de part modale à Yaoundé, tandis que les taxis partagés représentent 40 %. Sur la base de ces données, il est inconcevable de penser la mobilité urbaine du futur sans ces différents modes de transport. Il ne serait toutefois pas opportun de maintenir les systèmes de transport tels quels.



Point de charge des motos-taxis dans une rue de la ville de Douala au Cameroun (Leandry Jieutsa, 2023)



## Faire des transports artisanaux une partie de la solution aux défis de mobilité.

Bien qu'il faille penser les systèmes de transport de manière spécifique en fonction des réalités de chaque territoire, des pistes de solutions en ce qui concerne les transports artisanaux se situent dans la mise en place d'une démarche d'actualisation du parc, un renforcement de la sécurité, une transition vers des sources d'énergie moins polluantes, une "formalisation". Pourquoi ne pas penser une complémentarité entre mode de transport de masse (à l'échelle interurbaine et urbaine) et mode de transport artisanal (à l'échelle urbaine et pour le dernier kilomètre) ?

Pour répondre à ces différents défis environnementaux, sociaux et économiques que pour le transport dans les villes francophones, différentes approches sont à étudier par les villes en fonction de leur réalité propre. Par exemple, l'approche "EASI" (sigle en anglais) qui se définit comme suit :



- **Enable / Permettre** : ouvrir de nouvelles possibilités (aménagement, politiques de logements, de transport, etc.) et adresser la question de l'efficacité de la gouvernance des transports (AOM et renforcement de capacité selon le besoin),



- **Avoid / Éviter** : repenser l'usage des sols et minimiser la dépendance aux modes de transports motorisés individuels. C'est ici qu'il faut s'appropriier le concept de la ville du quart d'heure afin de rapprocher au maximum les équipements et les services des habitants,



- **Shift / Reporter** : il faut opérer un report modal vers des modes de transports massifs et penser la multimodalité. Professionnaliser le transport artisanal est une alternative (pour les villes où il fait partie du paysage urbain), penser sa complémentarité aux modes de transports massifs en développement et aux transports actifs,



- **Improve / Améliorer** : il faut ici, améliorer la sécurité et réduire l'empreinte environnementale des modes en présence. Faire une transition vers des sources d'énergies moins polluantes, vers des transports de masse moins polluants sur les longues distances.

## Prendre en compte le genre dans la planification et la gestion des mobilités: l'exemple d'Oran

Les contraintes de mobilité des femmes à Oran et dans d'autres villes francophones sont un problème complexe qui nécessite une approche multisectorielle. En améliorant la sécurité, en rendant les transports plus accessibles et en sensibilisant la population, nous pouvons créer un environnement où les femmes peuvent se déplacer librement et en toute sécurité. Il est de notre devoir collectif de garantir que chaque femme puisse jouir de son droit fondamental à la mobilité, contribuant ainsi à une société plus équitable et inclusive. L'espace francophone, avec sa diversité et ses expériences partagées, offre une opportunité unique de collaboration pour surmonter ces défis et promouvoir l'émancipation des femmes à travers des initiatives concertées. Les échanges et la coopération entre les villes francophones peuvent renforcer les capacités locales et accélérer le développement de solutions efficaces. En soutenant ces initiatives, nous pouvons transformer la réalité quotidienne des femmes et contribuer à construire des villes plus inclusives, sûres et durables pour tous leurs habitants.

**Les mobilités ne sauraient être inclusives si elles ne prennent pas en compte la dimension genrée.**

Pour être force de proposition, il est nécessaire que les jeunes professionnels de la fabrique urbaine, et les élus locaux initient des coopérations actives. Les revendications, expériences et expertises de ces acteurs doivent être entendues et valorisées pour développer des solutions aux besoins des femmes. Interpeller les élus locaux sur l'importance de cette collaboration permet de mettre en œuvre des actions concrètes à Oran et dans d'autres villes francophones, assurant ainsi un avenir plus inclusif et équitable. Les autorités locales, les urbanistes, les citoyennes et citoyens ainsi que les associations doivent collaborer à la planification des villes de 2050 pour s'assurer que les infrastructures répondront aux besoins réels de toutes les catégories de populations.

Des initiatives simples peuvent être mise en place afin d'intégrer la dimension du genre dans la Planification Urbaine. Pour n'en citer que quelques-unes, nous pouvons :

- Mener une analyse systématique de l'impact des politiques et des aménagements urbains sur les hommes et les femmes à Oran.
- Utiliser des statistiques sexuées pour identifier les besoins spécifiques et les inégalités.
- Mener des campagnes de sensibilisation pour lutter contre les stéréotypes de genre et promouvoir l'égalité.
- Former les urbanistes, les architectes et les décideurs à l'intégration de la perspective de genre dans leurs projets.
- Favoriser la collaboration entre les différents secteurs (urbanisme, sécurité, transport, etc.) pour une approche cohérente et intégrée.
- Impliquer les femmes dans les processus de décision et de planification urbaine
- Améliorer l'éclairage des espaces publics, en particulier les zones identifiées comme peu sûres par les femmes à (Oran)
- Créer des espaces d'allaitement sécurisés et accessibles dans les lieux publics.



*Usager sur le point de réserver un vélo dans une station de la ville de Montréal (Leandry Jieutsa, 2024)*

## Les technologies émergentes comme vectrices de villes centrées sur les citoyens

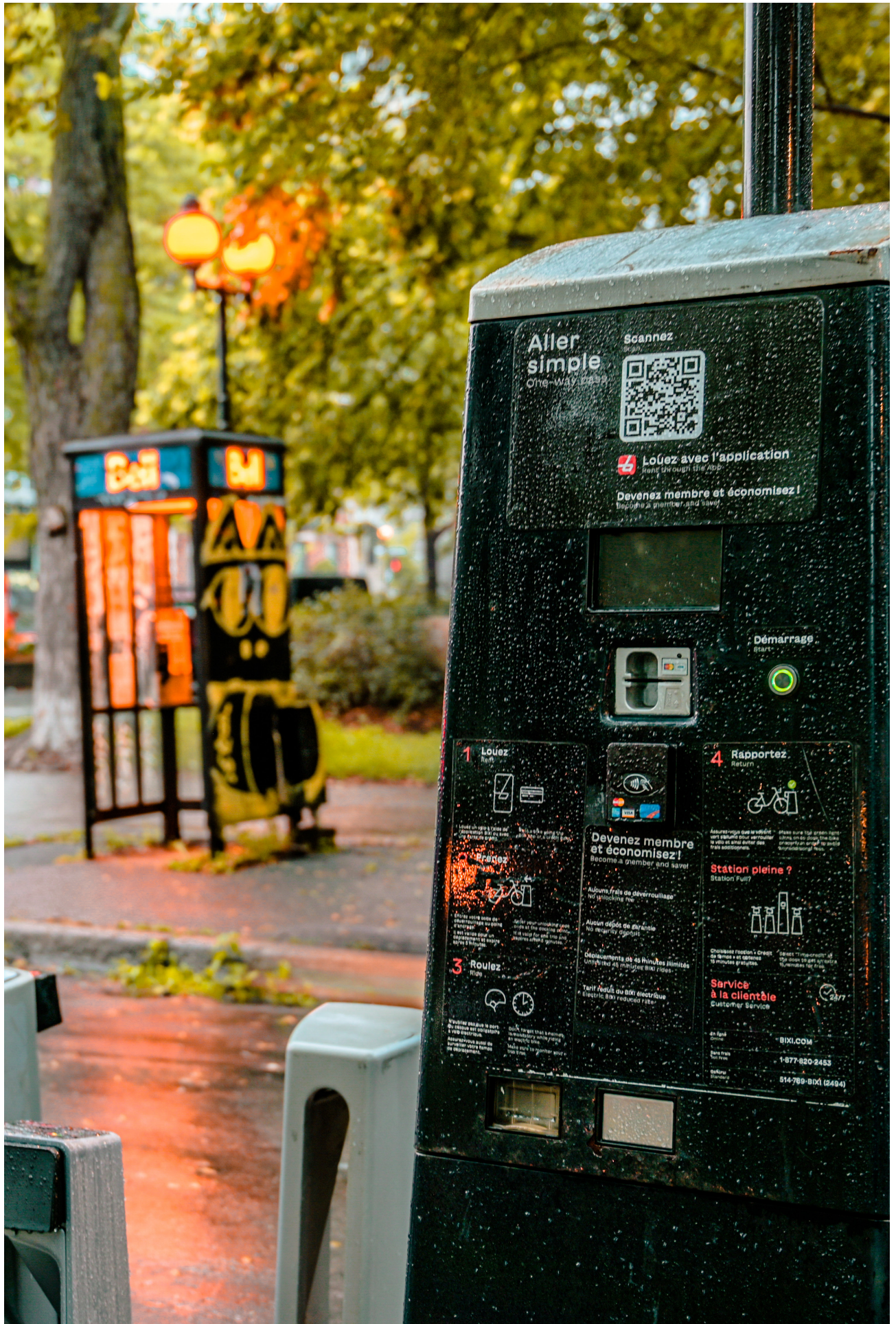
L'Internet des objets (IoT), la 5G, les robots, les drones, les jumeaux numériques et la réalité étendue (XR) font partie intégrante de l'urbanisme moderne. Ces différentes technologies permettent d'automatiser la fourniture de services urbains. L'IoT permet, par exemple, de connecter divers capteurs et systèmes, afin de collecter et d'analyser des données en temps réel. Cela inclut la surveillance de la qualité de l'air, le trafic urbain et la consommation d'énergie, pour optimiser la qualité environnementale. Le déploiement des réseaux 5G amplifie la quantité et la vitesse de transmission de l'information, permettant une meilleure performance de l'IoT, notamment pour les voitures autonomes. Les robots sont de plus en plus utilisés en milieu urbain pour des tâches telles que le nettoyage des rues, la gestion des déchets et les services de livraison. Les drones sont utilisés pour la surveillance aérienne, l'inspection des infrastructures et les interventions d'urgence. Les jumeaux numériques permettent de simuler et d'analyser les environnements urbains. La réalité étendue (XR) améliore les expériences et la planification urbaines et permet une meilleure participation communautaire.

L'Intelligence Artificielle (IA) fait partie de ces technologies émergentes qui révolutionnent la manière de penser, aménager et gérer nos villes. Elle offre de nombreux avantages pour les municipalités dans la planification, l'aménagement et la gestion urbaine, et les applications dans ce sens sont diverses et variées. De manière simple, il s'agit d'une technologie qui est capable de rendre apte des machines à effectuer des tâches qui requièrent l'intelligence humaine comme reconnaître des visages, lire ou écrire du texte, conduire des voitures, etc. L'IA offre de nombreuses opportunités pour les villes, pour améliorer la participation dans les processus de planification urbaine, la fourniture de services administratifs aux citoyens, la gestion des déchets, l'utilisation énergétique des infrastructures, les opérations de maintenance, la gestion de trafic, le foncier urbain.

Cependant les technologies numériques ne sont pas neutres. C'est ainsi que les gouvernements locaux doivent miser sur des approches « centrée sur les citoyens ». Celles-ci déplacent l'accent du développement urbain axé sur la technologie vers la priorité accordée aux besoins des citoyens, à l'équité numérique et à l'inclusivité. Cette approche repose sur cinq piliers clés : communauté, équité numérique, infrastructures, sécurité et renforcement des capacités.

Plusieurs bonnes pratiques illustrent le succès de cette approche. Par exemple, des villes comme Helsinki et Amsterdam ont créé des registres publics d'IA pour accroître la transparence de l'utilisation de l'IA. Des initiatives comme « Block by Block » utilisent le jeu vidéo Minecraft pour la co-création urbaine, permettant ainsi la participation publique à la planification. L'IA aide des municipalités au Canada et en Afrique du Sud les municipalités dans la gestion foncière et le suivi du développement territorial.

Les jeunes professionnels francophones se saisissent de plus en plus des nouvelles technologies et de l'IA dans leurs pratiques professionnelles et constituent ainsi une ressource importante pour accompagner les villes francophones dans leur transformation numérique. Gouvernance numérique, smart city, data science, ils sont de plus en plus d'urbanistes dotés de compétences multidisciplinaires pour accompagner les gouvernements locaux à tirer pleinement partie des technologies émergentes dans leur ensemble et de l'IA en particulier, et ce de manière responsable.



Borne numérique de vélo libre-service dans un parc de la ville de Montréal au Canada (Leandry Jieutsa, 2024)

# II.2

## Une expertise nécessitant une coopération multi acteurs entre jeunes professionnels et décideurs politiques



**La coopération entre les décideurs politiques et les jeunes professionnels est essentielle**

Pour aménager nos territoires de manière résiliente, durable et inclusive, il est nécessaire d'avoir une compréhension systémique du territoire, autrement dit une compréhension de l'ensemble des dynamiques physiques, sociales, économiques et culturelles. Cette compréhension systémique se fait à travers une collaboration interdisciplinaire mêlant le secteur public, privé et universitaire. Cette collaboration permet les échanges de données, le partage de connaissances ainsi que la diffusion des bonnes pratiques. La co-construction, définie par l'intégration de l'ensemble des parties prenantes au processus décisionnel, depuis l'élaboration des stratégies, est fondamentale pour la mise en application de stratégies d'aménagement résilientes.

De cette coopération découlent de nouveaux outils innovants et des approches novatrices qui viennent aider les maires à aménager et adapter leur territoire face aux défis qu'ils rencontreront. En effet, ces jeunes professionnels apportent non seulement des compétences technologiques et analytiques avancées, basées sur les données scientifiques, mais aussi une perspective participative et communautaire innovante sur la gestion des défis climatiques.

Ces outils et ces approches permettent de sortir du cadre décisionnel strictement politique afin d'intégrer l'ensemble des composantes et des données pertinentes. Il s'agit d'aider les décideurs et de les guider dans leurs prises de décisions, pour qu'ils adoptent des solutions basées sur les sciences et les données et favoriser ainsi des choix d'aménagement optimaux.

C'est justement cette coopération entre jeunes professionnels et décideurs politiques qui permet, dans bien des cas, de résoudre des situations désastreuses. Si nous reprenons l'exemple de la ville de Kougou (à Mayotte) confrontée à des habitations informelles, à l'insalubrité, à l'insécurité. La ville a dû expérimenter pour enclencher des projets urbains et permettre ainsi la résorption complète de l'habitat insalubre et le relogement des habitants. Une dynamique de projet partant de l'échelle territoriale est donc nécessaire pour faire évoluer des cadres parfois hors sol. À l'image du permis de faire en architecture, les projets urbains peuvent réinventer les manières de faire avec un même objectif environnemental, social ou encore sécuritaire.

Avec un cadre réglementaire inadapté, il a fallu tester de nouvelles façons de construire pour démontrer la possibilité de faire, et d'améliorer ces premières propositions avec un cadre réglementaire et un financement adéquat. Il faut savoir prendre des risques et innover pour parfaitement répondre aux problématiques spécifiques de Mayotte et de la ville Kougou sans calquer des solutions inadaptées au niveau local.

La ville a donc réalisé des enquêtes sociales avec l'appui du bureau d'architecture Harappa, puis elle a démoli le bidonville et relogé des ménages dans le village, le temps de construire 30 relogements aux coûts de construction, et donc de loyer, maîtrisés.

Après démonstration de la possibilité de faire, les services de l'Etat ont finalement créé par décret un statut dédié à ces logements et un financement à 100% pendant 3 ans sur ce type d'opération. Suite à cette première expérience, il a fallu changer d'échelle afin de faire de la résorption du bidonville un projet urbain. Sans mode opératoire dédié et adapté, il a été nécessaire de réinventer une méthodologie à partir d'outils existants et de retour d'expérience de terrain. Le portage politique fort du maire sur ces sujets a permis à la ville de tester de multiples solutions pour dépasser les problèmes urbains complexes. Par exemple, la création d'un accord-cadre dédié au relogement temporaire a permis la création en 3 mois de 10 relogements, ou encore la mobilisation de l'outil d'expropriation en loi Vivien a permis de responsabiliser les propriétaires de bidonville en défalquant du prix du foncier les coûts liés à la résorption de son insalubrité.

Les élus locaux ont un rôle clé à jouer, car c'est à l'échelle territoriale qu'on peut proposer et tester des réponses concrètes aux populations face aux doutes, à l'ampleur des crises et expérimenter des solutions à partir du terrain. Par des actions simples et souples, les villes peuvent démontrer la capacité à faire des pouvoirs publics.

La ville de Koungou, n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de comment les décisionnaires et les experts peuvent coopérer pour réinventer nos façons d'urbaniser et faire du beau pour les territoires qui font face à des problèmes complexes et des difficultés sociales, environnementales ou sécuritaires.



Conférence entre jeunes professionnels et décideurs sur l'avenir des villes camerounaises organisée en 2022 par Africa Innovation Network

# 11.3

## L'action participative, une réponse à l'implication des habitants dans la transformation urbaine



L'inclusion de tous dans les projets d'aménagement, et ce dès les phases de réflexion, est essentielle pour aménager des villes plus justes et accessibles. Les décisions d'aménagement ne peuvent plus se prendre selon le schéma traditionnel *top-down*. Les expériences passées montrent la limite de ce type de décisions, notamment avec l'émergence des enjeux d'éco-gentrification ou encore l'exclusion sociale des personnes vulnérables. Les villes de demain doivent refléter les besoins et les aspirations de l'ensemble des citoyens y habitant afin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets d'aménagement.

Chaque partie prenante, touchée de près ou de loin par un projet d'aménagement, doit être reconnue comme un participant essentiel dans le processus collectif de réflexion et de prise de décision. Ce principe de co-construction permet d'analyser des enjeux complexes et de trouver des solutions en favorisant un dialogue ouvert et en partageant les besoins et les connaissances entre les différentes communautés et les différents groupes sociaux. C'est en reconnaissant et en intégrant la diversité des perspectives, qu'il sera possible de mener une transformation urbaine innovante et adéquate. Chaque groupe social a des besoins spécifiques. Par exemple, les enfants nécessitent des espaces sécuritaires pour jouer, les personnes âgées ont besoin de logements adaptés et intergénérationnels, les personnes en situation de handicap requièrent des aménagements accessibles et les femmes peuvent avoir des besoins particuliers en matière de sécurité. Ces besoins et ces pratiques évoluent également en fonction de la culture, des croyances ou encore des traditions de chaque groupe. L'aménagement d'un territoire se doit au mieux de répondre à ces divers besoins pour éviter ainsi des solutions uniformes qui ne conviendraient qu'à une partie de la population.



Toutes les fonctions de la ville peuvent faire l'objet de démarches participatives comme ici à Phnom Penh (Victor Boissel, 2024)

## Mais comment faire pour embarquer dans cette dynamique un maximum d'habitants ?

Des économistes spécialisés en développement urbain, tels que Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin, proposent qu'au-delà des trois piliers traditionnels du développement durable (économie, environnement, et social), les trois aspects essentiels pour la mise en œuvre concrète de politiques publiques et de projets d'entreprises soient la culture, l'éducation-formation, et la participation.

La mise en place de la participation nécessite la création d'instances adaptées de concertation aux différentes échelles – nationales, locales et de quartier. Dans le cadre du Projet Plateforme Urbaine au Cameroun par exemple, une plateforme nationale des acteurs de l'urbain a été créée grâce au soutien financier de l'Union Européenne et à l'appui technique d'Expertise France depuis 2023. Cette plateforme de concertation a pour ambition d'améliorer les politiques publiques en matière d'aménagement du territoire pour des villes plus durables et inclusives.

La Plateforme nationale des acteurs de l'urbain, composée d'une soixantaine de membres (acteurs institutionnels, non institutionnel, entreprises d'Etat, société civiles, espaces de concertations, partenaires bilatéraux et multilatéraux, structures de recherches et d'enseignement, etc.) se réunit deux fois par an et remplit quatre fonctions principales : le partage d'informations et les discussions sur le développement urbain, la concertation et l'échange d'expériences autour de thématiques spécifiques, le suivi et l'évaluation des projets, ainsi que la prise de décisions concernant les activités du projet voir au-delà.

Ce dispositif physique et permanent est complété par un outil numérique, la plateforme digitale collaborative, qui en est le prolongement. Elle permet de maintenir et de diffuser l'actualité du secteur, de mettre à disposition le géoréférentiel national, et de fournir des informations et ressources aux différents acteurs de l'urbain, tout en offrant des possibilités d'échanges interactifs entre les utilisateurs.

L'exemple de la Plateforme nationale des acteurs de l'urbain socle du Projet Plateforme urbaine au Cameroun illustre bien que dans la pratique, la démarche participative repose davantage sur l'implication des représentants des groupes concernés que sur la participation directe de tous les citoyens car les capacités matérielles et les ressources disponibles limitent et orientent fortement les options de participation à différentes échelles du territoire.

Il est indéniable que la participation citoyenne a un coût, mais les résultats obtenus sont souvent bien plus riches. À titre d'exemple, le projet Cities Plus de Vancouver a bénéficié d'une démarche concertée pour la co-construction d'un plan de ville durable. Finalement, la coopération entre les différents acteurs lors de la mise en œuvre a permis de rentabiliser l'investissement initial, car les charges sont partagées, et l'appropriation ainsi que l'enracinement des projets dans la communauté sont évidents.



# Quels changements de paradigmes?

Les transformations des modes de vie sont déjà en cours. Et elles ne peuvent être dictées par les seuls changements climatiques auxquels il nous faudrait nous adapter. La trajectoire des sociétés humaines et particulièrement des villes impose un changement de direction, une bifurcation pour offrir un meilleur cadre de vie aux habitants des territoires et une réelle maîtrise de leur destin individuel et collectif aux citoyens. L'objectif des nouveaux paradigmes à définir se résume en un questionnement : comment imaginer, fabriquer, gérer des villes plus sûres que ce soit en termes d'emploi, d'éducation, de liberté et de solidarité, de ressources naturelles et de nature, de paysage, etc. ?





àVélo

àVélo

ÉKL'OR  
ALIMENTS ÉCORESPONSABLES

ÉKL'OR  
ALIMENTS ÉCORESPONSABLES

# III.1

## Repenser les modes de production et de consommation face à des ressources limitées : l'ESS au premier plan



Que ce soit en Afrique subsaharienne, en Europe, en Asie ou en Amérique, avec une acuité différente, le même impératif apparaît de redonner aux villes les conditions d'une bonne qualité de vie. Cela passe particulièrement par la reconstruction de la continuité écologique, questionnant sur l'agriculture urbaine et la place du vivant.

Face à des ressources planétaires qui seront de plus en plus limitées, génératrices d'injustices sociales, certains se sont tournés vers l'économie sociale et solidaire (ESS). Modèle économique au fonctionnement collectif fondé sur les principes de solidarité et d'utilité sociale, l'ESS prône une économie dans laquelle l'être humain occupe une place centrale, contrairement au modèle capitaliste.

Elle vise à créer de nouveaux modèles d'entreprise qui contribuent à faire jaillir une économie plus juste, plus équitable, plus inclusive et plus durable. Il va sans dire que le développement économique et les valeurs sociales ne sont pas antinomiques. Il existe un cadre juridique et des institutions qui permettent à différentes structures de se développer et de participer au développement durable à l'échelle planétaire.

L'économie sociale et solidaire permet d'intégrer la question des conséquences globales de nos actes sur l'ensemble des problématiques économiques, sociales et écologiques. Elle place chacune de nos actions devant notre responsabilité au regard du vivant. À titre d'illustration, nous pouvons faire référence à la Ferme des Possibles, une initiative portée par le Maire de l'Île-Saint-Denis, Mohamed GNABALY, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).



*Ferme urbaine sur le toit du palais des congrès de Montréal  
(Leandry Jieutsa, 2024)*

## Remettre le vivant au cœur des villes

Fondée en 2015, la Ferme des Possibles est une société coopérative d'intérêt collectif à but non lucratif. C'est en réalité l'histoire de Mohamed GNABALY et de trois autres amis d'enfance, tous originaires de Seine-Saint-Denis. À travers cette initiative, ils ambitionnent de proposer des solutions locales aux défis écologiques et sociaux de leur territoire.

Cette coopérative située à Stains, sur une superficie d'un hectare, est un lieu d'exploitation agricole biologique, mais pas que, puisqu'elle forme et sensibilise à la nature et à l'alimentation durable. Structurés autour d'habitants, d'entreprises engagées, de collectivités territoriales et de salariés, tous sont mobilisés pour permettre à chacun d'accéder à une alimentation durable, lutter contre les exclusions et autonomiser les plus vulnérables. Génératrice d'emplois, cette coopérative compte 20 salariés permanents, 30 salariés en insertion et 10 travailleurs en situation de handicap, avec comme crédo : « prendre soin des personnes et prendre soin de la planète ».

Au-delà de proposer une agriculture biologique et une alimentation durable aux populations, la Ferme des Possibles fait converger et coopérer l'intérêt général avec le développement économique par la mise du citoyen et de l'habitant au cœur du développement territorial. Elle permet également d'attirer, à elle, des investissements d'ailleurs à travers une chaîne de valeurs simple ou globale, pour créer des emplois et développer de nouvelles compétences au sein de la population.

Elle véhicule un message fort, une prise de conscience qui entend bien affirmer que tout est possible avec un diagnostic des ressources et des besoins du territoire, surtout lorsqu'il est singulier. En effet, L'Île-Saint-Denis est un territoire unique. Cette commune est avant tout une île de la Seine, située dans le département de la Seine-Saint-Denis (93) au cœur de la capitale économique. Il s'agit du département le plus jeune de France, mais également l'un des plus dynamiques, avec cette particularité d'avoir connu plusieurs flux migratoires depuis les années 1930, comptabilisant aujourd'hui sur son territoire 85 différentes nationalités.

L'identité de la ville découle de son identité départementale comme ville ouvrière, principalement autour des activités de stockage. Elle a vu s'installer en son sein, pendant plusieurs décennies, de grands groupes (Galeries Lafayette, Printemps) qui en font fait une sorte de véhicule économique de la région. Aujourd'hui, ces grands groupes ont fini par partir, laissant la ville confrontée à des forts taux de chômage et de pauvreté. Pour autant, c'est l'intérêt général qui a pris le dessus sur l'intérêt économique, permettant ainsi de créer un autre levier économique : celui de l'ESS.

À travers le passage de la logistique vers l'ESS, la ville de L'Île-Saint-Denis a pu et a su se réinventer. C'est une commune qui s'assume avec ses qualités, ses défauts et ses vulnérabilités, permettant aux politiques de la ville de proposer des solutions innovantes, à l'image de La Ferme des Possibles.

**Allier entrepreneuriat,  
protection de  
l'environnement et  
justice sociale**

Faire ville ensemble ne saurait impliquer seulement une autorité publique à qui se verrait dévolue toute l'autorité mais aussi toute la responsabilité d'agir tandis que les autres acteurs de la cité, qui produisent des richesses et doivent dégager les revenus de leur activité n'auraient à exercer aucune influence. Les principes de l'ESS traduisent bien qu'il faut gérer toutes les ressources et les personnes dans un principe de responsabilité à court et long termes. Il ne s'agit donc pas d'opposer des activités et des structures de production mais plutôt de s'assurer que les mêmes préoccupations sont partagées : allier entrepreneuriat, protection de l'environnement et justice sociale doit devenir évidence.



*Transport de vélos, un service pour les habitants à Phnom Penh au Cambodge (Victor Boissel, 2024)*



## L'exemple de Platform Impact

Platform Impact a pour mission de développer un écosystème dynamique afin d'accélérer l'émergence de l'économie sociale et solidaire (ESS) au Cambodge et dans la région Asie du Sud-Est. Ces nouveaux modèles d'entreprises, appelés Entreprises à Impact, représentent une alternative aux entreprises dites «classiques» qui sont principalement motivées par la maximisation des profits pour leurs propriétaires.

Les Entreprises à Impact ont pour essence, raison d'être et force motrice la lutte contre la pauvreté, la protection de l'environnement et la mise de valeurs d'humanité, d'équité et d'altruisme au cœur de leurs principes de fonctionnement. Ces entreprises se démarquent par leur volonté de repenser en profondeur leur esprit, leur gouvernance et leur mode opératoire, animées par la poursuite de deux missions fondamentales. La première consiste à permettre l'accès à des produits et services essentiels pour une vie digne à des populations vulnérables, marginalisées ou historiquement exclues du champ d'action des entreprises traditionnelles. Il s'agit là d'une approche résolument inclusive visant à combler les inégalités d'accès et à offrir de nouvelles perspectives à ceux qui en ont été privés. La seconde mission, tout aussi essentielle, est de contribuer activement à la préservation de la nature, de la biodiversité et de l'environnement dans son ensemble.

Ces Entreprises à Impact déploient leur action dans de nombreux secteurs stratégiques, offrant ainsi des solutions innovantes et à fort impact social et environnemental. Passons en revue quelques exemples significatifs :

Dans l'agriculture, elles prônent des modèles de production respectueux des cycles naturels, améliorant la qualité des sols, des eaux et de l'air, tout en préservant l'équilibre entre l'homme, la faune et la flore. Dans l'éducation, elles développent des moyens novateurs pour démocratiser l'accès au savoir et à la connaissance, en ciblant en priorité les populations évoluant dans des contextes socio-économiques défavorisés. Dans le domaine de la santé, leurs innovations techniques permettent de rendre les soins plus abordables financièrement pour tous, réduisant ainsi les barrières à l'accès aux services de santé.

En matière d'insertion professionnelle, elles œuvrent pour offrir de nouvelles perspectives d'emploi et d'activités génératrices de revenus à des publics en grande difficulté, tels que les personnes en situation de handicap, les anciens détenus ou les réfugiés. Sur le plan industriel, elles assurent la production, la distribution et la commercialisation d'énergies vertes, renouvelables et respectueuses de l'environnement.

Enfin, dans le secteur environnemental, elles s'engagent résolument pour rendre possible la réutilisation, le recyclage et la revalorisation des déchets, contribuant ainsi à préserver les ressources naturelles de notre planète et à limiter les pollutions.

**Animées par une vision holistique et tournée vers l'avenir, ces Entreprises à Impact redéfinissent les modèles économiques traditionnels pour les mettre au service du bien commun et d'un développement durable et équitable.**

Pour accomplir sa mission avec efficacité et atteindre ses objectifs ambitieux, Platform Impact s'appuie sur quatre activités clés. Premièrement, elle offre un accompagnement stratégique de haute qualité aux entreprises de toute taille, les aidant à opérer une transition vers des modes de fonctionnement renforçant l'ESS au Cambodge, en développant avec elles de nouveaux produits, services et procédés pour réduire la pauvreté, agir pour le bien commun et préserver les équilibres naturels.

Deuxièmement, elle aide les investisseurs responsables du monde entier à identifier, évaluer et sélectionner des opportunités d'investissement porteuses au Cambodge et dans la région, jouant ainsi un rôle essentiel de créateur de confiance entre Entreprises à Impact et investisseurs. Troisièmement, elle facilite la mise en place de chaînes de valeur, d'approvisionnement et de distribution éthiques, reliant ces Entreprises à Impact à des firmes multinationales soucieuses de placer le développement durable au cœur de leurs priorités stratégiques. Enfin, sa quatrième activité consiste à travailler en étroite collaboration avec les gouvernements locaux pour donner à l'entreprise à impact une reconnaissance officielle, une légitimité et une place de choix dans l'économie cambodgienne.

En 2022-2023, en partenariat avec le Gouvernement Royal du Cambodge et Oxfam, la Platform Impact a facilité plus de 2 millions de dollars d'engagements d'investissement et de financement pour des Entreprises à Impact au Cambodge, dans les secteurs de l'agriculture, des soins de santé et du logement abordable. Depuis 2023, Platform Impact coopère avec GIZ (l'Agence de Développement Allemande) pour mettre en place des programmes de préparation à l'investissement pour quatre entreprises cambodgiennes des secteurs de l'éducation, de la pharmacie, de l'agriculture et de l'autonomisation des femmes. L'objectif est de les accompagner pour améliorer leur compétitivité, leur efficacité opérationnelle, leur capacité d'innovation et leur digitalisation, tout en les aidant à lever des capitaux patients.

Ces entreprises à Impact sont motrices d'un nouveau paradigme économique. En effet, elles bouleversent en profondeur notre façon de définir le progrès, la croissance et la création de valeur. Leurs indicateurs de succès ne se limitent plus aux seuls aspects financiers et économiques, tels que les profits générés. Ils prennent désormais en compte des dimensions sociales, environnementales et de bien-être, comme la réduction de la pauvreté et des inégalités, la préservation des écosystèmes naturels, ou encore l'amélioration de la qualité de vie et du bonheur des citoyens.

Pour accélérer l'essor de ces Entreprises à Impact, des innovations institutionnelles cruciales sont nécessaires. Tout d'abord, une reconnaissance légale de leur statut par les pouvoirs publics, avec lesquels elles partagent une mission d'intérêt général, leur permettrait d'obtenir des encouragements, avantages et bénéfices spécifiques. Cela maximiserait leurs chances de réussite.

Ensuite, les secteurs public et privé doivent créer de nouveaux outils financiers plus souples, patients et adaptés aux réalités des Entreprises à Impact. Celles-ci œuvrent souvent auprès de populations vulnérables dans des contextes d'infrastructures limitées, ou pour résoudre des problèmes environnementaux complexes, nécessitant plus de temps pour atteindre l'équilibre financier.

Les mécanismes de financement doivent impérativement correspondre à ces spécificités, afin qu'elles ne s'éloignent pas de leur mission d'intérêt général. Par ailleurs, la mise en place de nouveaux systèmes monétaires et comptables permettrait de rémunérer ces Entreprises à Impact en fonction des externalités sociales et environnementales positives qu'elles génèrent pour la société et la planète. Enfin, le renforcement des partenariats public-privé entre villes et organisations d'accompagnement de ces Entreprises à Impact, favoriserait la mutualisation des ressources, des réseaux et des efforts, améliorant ainsi leurs perspectives de succès.

En embrassant pleinement ce nouveau paradigme économique, nos villes pourront véritablement se tourner vers un modèle de développement durable, équitable et orienté vers le bien-être collectif.



Phnom Penh (Victor Boissel, 2024)



# III.2

## Vers des actions renforcées autour du vivre ensemble



**Comment fournir un meilleur cadre de vie aux habitants/ citoyens ?**

**(Re)créer des espaces de sociabilisation**

Pour adapter les villes aux conséquences du dérèglement climatique, de nombreuses villes se penchent vers des solutions naturelles, notamment par la création de bulles de nature dans la ville. Cette renaturation a de nombreux bénéfices environnementaux, elle permet entre autres de stocker et de filtrer l'eau lors de fortes pluies afin d'éviter des inondations, mais aussi de créer des îlots de fraîcheur pour diminuer la température d'une ville. Au-delà de ces bénéfices environnementaux, les espaces verts ont de nombreux bienfaits sur la santé mentale et physique des citoyens, sur les dynamiques sociales ainsi que sur l'esthétique d'une ville.

Au Québec, pour prévenir et pour s'adapter aux risques d'inondation, certains citoyens n'ont pas d'autres choix que de se relocaliser. Les résidences sont alors démolies ou déplacées, laissant des terrains vidés. Plusieurs municipalités ont fait le choix de renaturaliser ces espaces et de créer des parcs collectifs ou des jardins communautaires.

Ces projets permettent de créer des accès collectifs à la nature, aux rives d'un fleuve ou encore aux berges de la mer et renforcent la cohésion communautaire. Elles offrent aux citoyens des espaces de rassemblement et d'échanges. De plus, il est souvent difficile pour un citoyen d'accepter d'être relocalisé. Ces solutions permettent à ces citoyens de retourner sur les lieux et de pouvoir profiter d'un bel espace naturel aménagé. Le lien entre les citoyens et leurs territoires est ainsi conservé.

Ces bulles de nature dans la ville sont de beaux exemples d'aménagement résilient, catalyseuses de liens sociaux et protectrices de l'environnement.



*Les espaces publics doivent pouvoir réunir tous les habitants, Place Meskel à Addis-Abeba, Ethiopie (Leandry Jieutsa, 2022)*

## Des actions autour du patrimoine et de la culture : leviers de sociabilisation et de cohésion sociale

D'autres initiatives sont encore possibles pour donner un mode opérationnel au vivre ensemble. Elles mobilisent cette fois le patrimoine bâti afin de forger un attachement au territoire et une culture commune. L'exemple de Kampot, charmante ville et attraction touristique du Cambodge en témoigne. Son riche patrimoine culturel et ses paysages de montagnes sont réputés pour leur caractère exceptionnel. Mais la ville elle-même est loin de constituer un écrin pour un si beau spectacle. Kampot n'a pas de trottoirs appropriés tandis qu'un chemin de cinq pieds longe les échoppes. Les trottoirs sont maintenant utilisés à différentes fins pour leur appartenance (magasins et les micro-entreprises), ainsi que pour les places de stationnement pour les voitures ou les motos.

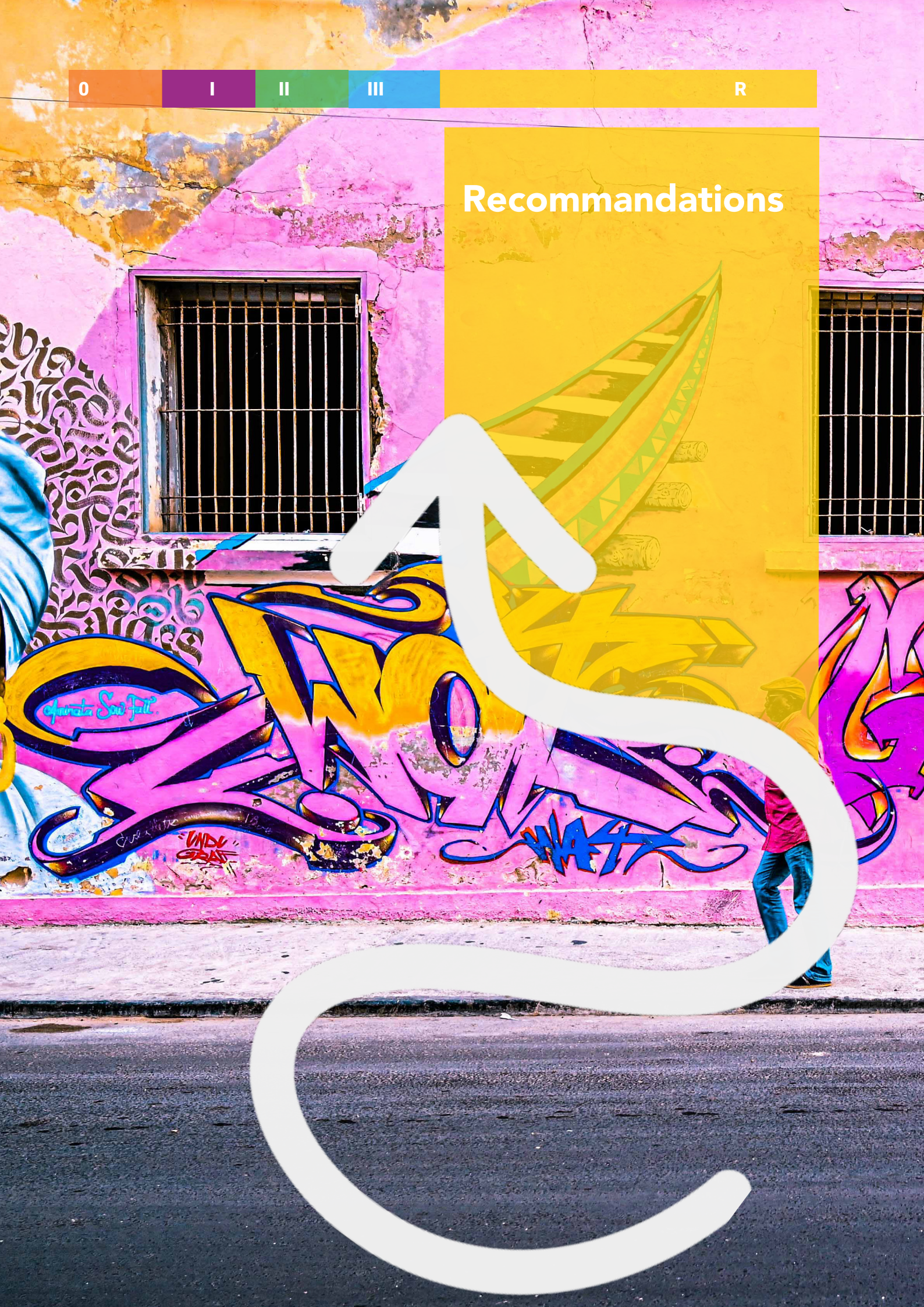
De nos jours, les gens au Cambodge ne marchent pas en toute sécurité dans la rue et sous la lumière directe du soleil avec de l'ombre. Fournir un trottoir confortable peut augmenter la fréquentation de l'espace public, par les habitants dans leur environnement ordinaire comme par les touristes. Et tous peuvent ainsi profiter du patrimoine bâti de la ville quel leur présence contribue en même temps à animer. Les résidents peuvent inclure des décorations végétales vertes le long de l'allée et améliorer l'esthétique des anciens magasins. Fabriquer des trottoirs, action simple, permet dans ce contexte d'améliorer la sécurité, produit ainsi d'autres effets d'ambiance qui rapproche de la ville vivable.

Un autre exemple, négatif cette fois, du rôle que peut jouer le patrimoine est donné par les *shophouses*, maisons combinées de commerces situés au rez-de-chaussée. Les magasins d'aujourd'hui perdent le besoin de disposer d'un chemin de cinq pieds et de trottoirs. Dans le même temps, à la suite du régime des Khmers rouges (1975-1979), les logements sont restés vacants jusqu'à ce que des squatters s'installent. L'absence de culture des formes architecturales a conduit nombre de résidents à agrandir leur habitation à l'étage du rez-de-chaussée ainsi qu'au trottoir. Faute d'autorisation accordée, un bien patrimonial a ainsi été confisqué transformé sans qu'une réglementation n'existe pour corriger le dommage. Et seule une manifestation serait en mesure de sauver le bâtiment.



*Les espaces publics doivent permettre de nombreux usages, ici à Tanger au Maroc (Leandry Jieutsa, 2021)*

# Recommandations





**N**otre conclusion ne saurait en être une : elle marque au contraire un début. Nous ouvrons un chantier qui est celui de notre engagement au service des villes de demain.

Notre génération est celle qui a grandi en ayant pour horizon certain les conséquences des dérèglements climatiques, l'épuisement des ressources, la perte de biodiversité, les crises humanitaires que ces événements ne manqueront pas de provoquer.

Mais nous ne pouvons pas nous résoudre à vivre ce long purgatoire des temps de la fin et nous aspirons à ce que notre génération se mobilise pour chercher une voie humaine aux crises. À notre échelle, rendre les villes vivables et protectrices ne saurait être une vaine ambition.

Nous adressons donc à toutes les communautés qui voudront bien nous entendre quelques recommandations, avec l'énergie qui nous anime, avec la modestie que nous entendons garder devant les défis qui nous attendent.



Phnom Penh (Victor Boissel, 2024)

## Coopérer avec tous les acteurs du territoire

La place des décideurs politiques est essentielle pour expérimenter de nouveaux modes de faire et permettre une évolution des règles, parfois devenues obsolètes. Toutefois un volontarisme politique fort ne saurait suffire, il doit être couplé à une implication de tous les acteurs du territoire au premier rang desquels les habitants. Il faut donc savoir instaurer des mécanismes de participation citoyenne, de démocratie locale et adopter des échelles de gouvernance plus accessibles. Il est possible d'agir à travers des petites actions simples.

## Favoriser le dialogue entre territoires pour un meilleur passage à l'action

Les villes dans leurs complexités et leurs histoires ont de quoi s'apporter mutuellement. Aussi, nous préconisons de favoriser le dialogue entre territoires pour partager des modes opératoires aux contextes certes différents mais qui partagent aussi de nombreuses similitudes. Il faut véritablement écouter l'histoire des lieux et écrire des histoires pour que les projets servent aux territoires et pas nécessairement à ceux qui les portent, pour un meilleur passage à l'action. Dans cette continuité nous, acteurs de la fabrique urbaine, devons rompre avec le travail en silo en adoptant une approche intégrée pour faire des projets complets. C'est à cette condition que nous pourrons travailler dans une approche transversale des villes, c'est-à-dire des territoires, des activités, de la culture et de l'éducation, des sciences, mais aussi du vivant (dans toutes ses formes).

## Garantir un droit à la mobilité de toutes les habitantes et de tous les habitants

Pour des villes plus justes et inclusives pour tous et toutes, il est crucial de penser la mobilité comme un service et associer aux infrastructures proposées des systèmes de transport qui répondent aux besoins des résidents. En étudiant la place des populations vulnérables (enfants, femmes, et l'ensemble des personnes à mobilité réduite PMRs) dans le système de transport existant nous serons en mesure d'assurer leur prise en compte dans les politiques de planification urbaine.

Il faut bien évidemment repenser nos villes pour garantir aux femmes un accès plus sécurisé et égalitaire aux espaces publics pour que la mobilité d'aucune femme ne soit limitée dans ses déplacements par la peur ou les inégalités.

Il ne faut pas non plus oublier de développer et d'encourager les modes de mobilité douce, bas-carbonés, (vélos, marche à pied, etc...) non seulement pour leur intérêt pour la nature mais aussi pour la santé de la population et leur participation à la réduction des congestions.

## **Promouvoir une transformation numérique responsable des territoires**

Les gouvernements locaux jouent un rôle clé dans la construction collective du monde numérique, empêchant ainsi la domination des grandes entreprises privées. Pour réduire la dépendance technologique, les villes doivent diversifier les sources technologiques, promouvoir la concurrence et développer des alternatives locales pour renforcer la résilience des systèmes urbains. L'utilisation éthique et transparente des données est cruciale ; les gouvernements locaux doivent assurer la protection de la vie privée des citoyens et les impliquer dans les processus de collecte de données. La formation des élus sur les impacts sociétaux des technologies numériques est primordiale pour favoriser des décisions éclairées et une transformation numérique inclusive. Collaborer avec des chercheurs locaux permet de créer des solutions adaptées aux défis urbains, tandis que le soutien aux initiatives communautaires aide à développer des solutions spécifiques à chaque région et renforce la cohésion sociale par la participation citoyenne.

## **Apprendre à vivre avec les effets du changement climatique en adoptant une approche fondée sur la résilience.**


Les effets du changement climatique (canicules, inondations, feux de forêt, sécheresse) se font déjà si bien sentir sur de nombreux territoires, qu'il nous faut abandonner l'idée de résister à tout prix aux risques climatiques et adopter une approche basée sur la résilience.

## **Mettre l'humain et le vivant au centre de nos actions grâce à l'économie sociale et solidaire (ESS)**

Il nous faut repenser nos modes de consommation et de vie, car aujourd'hui, plus que jamais les actions des uns ont des conséquences sur la vie des autres. Sans équivoque cela passe par remettre le vivant et l'humain au cœur de nos actions, de nos modes de consommation et de production pour qu'ils soient plus justes et durables. Cela doit se faire à travers la création et la multiplication d'espaces verts, pour les bénéfices sur la santé mentale, physique et sur la planète. Ces espaces doivent permettre à chacun de se rencontrer. Lorsque nous affirmons que l'humain doit être au cœur de nos modes de production, de circulation et de consommation de richesses, cela interpelle particulièrement les entreprises qui sont encouragées à expérimenter un nouveau modèle de développement, notamment auprès des populations les plus vulnérables qui connaissent les contextes de pauvreté. Leur objectif principal doit consister à rechercher un résultat économique qui préserve l'intégrité des relations sociales et des milieux naturels. Il ne peut donc plus se résumer à dégager le plus grand bénéfice monétaire. C'est pourquoi nous encourageons la création de nouveaux outils financiers plus souples, patients et adaptés aux réalités des entreprises afin de mener plus efficacement la lutte contre la pauvreté, la protection de l'environnement et l'affirmation de valeurs d'humanité.







*Plaidoyer des jeunes professionnels de  
la fabrique urbaine porté à l'occasion  
de la Conférence internationale  
"Urbanisme en Francophonie" et du  
XIXe sommet de la francophonie à  
Villers-Cotterêts.*