



Article scientifique

Article

2019

Published version

Open Access

This is the published version of the publication, made available in accordance with the publisher's policy.

Produire la ville en afrique de l'ouest : le corridor urbain de accra à lagos

Choplin, Armelle

How to cite

CHOPLIN, Armelle. Produire la ville en afrique de l'ouest : le corridor urbain de accra à lagos. In: Information géographique, 2019, vol. 83, n° 2, p. 85. doi: 10.3917/lig.902.0085

This publication URL: <https://archive-ouverte.unige.ch/unige:129018>

Publication DOI: [10.3917/lig.902.0085](https://doi.org/10.3917/lig.902.0085)

Produire la ville en Afrique de l'Ouest : le corridor urbain de Accra à Lagos

Par Armelle Choplin

Armelle Choplin, Professeure associée, université de Genève, département de géographie et environnement
armelle.choplin@unige.ch

Sur près de 500 kilomètres, le paysage, couleur gris ciment, défile. Par endroit, quelques palmiers reprennent le dessus sur les milliers de tonnes de béton qui ont été coulées ces dernières années. Les Toyota Corolla breaks, comptant au minimum sept personnes aux lourds bagages, dépassent à vive allure les camions de marchandises surchargés, qui eux même doublent les motos chinoises à trois passagers et autant de paniers. Sur les bas-côtés, des conteneurs transformés en boutiques se succèdent, exposant sacs de riz et de ciment, fers à béton, fripes et crédit téléphonique. Nous sommes en Afrique de l'Ouest, le long de cette fine bande côtière coincée entre la mer et la lagune qui relie Accra (Ghana) à Lagos (Nigeria). Ici, un processus d'urbanisation est à l'œuvre au point de former une conurbation quasi-continue que nous nommons corridor urbain. Cinq grandes villes, parmi les plus importantes métropoles d'Afrique, s'y développent : Accra (3 millions d'habitants), Lomé (1 million), Cotonou (1,5 million), Porto-Novo (500 000 habitants), Lagos (20 millions et plus grande ville d'Afrique subsaharienne). Entre ces villes se développe un réseau important et quasi continu de pôles urbains secondaires qui viennent en appui à ces métropoles et constituent l'épine dorsale de ce processus de métropolisation. Ce corridor urbain compte aujourd'hui plus de 30 millions d'habitants. Selon l'étude Africapolis (Moriconi-Ebrard *et al.*, 2016)¹, il est attendu que la zone forme la plus grande concentration urbaine du continent en 2050 avec plus de 50 millions d'habitants. Cette même étude Africapolis révèle que l'Afrique de l'Ouest comptait 1 947 agglomérations urbaines en 2010 (contre 152 en 1950) (Moriconi Ebrard *et al.*, 2016).

Ces chiffres invitent à rompre avec l'image d'une Afrique sous-urbanisée ou auquel le visiteur occidental, marqué par une culture urbaine forgée en

1. L'étude Africapolis conduite par le Club du Sahel et l'OCDE est en ligne : <http://africapolis.org>

Occident (Robinson, 2006), aurait souvent nié le caractère urbain. Dakar, Lagos, Accra, Abidjan... autant de noms devenus les symboles de cette Afrique urbaine. À ces noms s'ajoutent bien d'autres moins familiers, ceux de capitales – Nouakchott, Cotonou, Ouagadougou – ou de villes secondaires comme Kumasi, Kano ou Koudougou que l'on peine à mettre sur une carte. Ou encore d'autres complètement inconnus, comme Onitsha au Nigeria, avec 8,5 millions d'habitants, troisième plus vaste zone urbaine du continent derrière Le Caire et Lagos (<http://africapolis.org>).

Cet article a pour ambition de casser certains préjugés sur les villes africaines contemporaines et nuancer l'idée qu'il s'agirait d'espaces perpétuellement en crise et/ou en retard. Il entend donner quelques clefs de lecture, géographiques, pour les appréhender et comprendre comment et par qui elles sont aujourd'hui produites. En effet, c'est ici que s'invente la ville (africaine) de demain. Ici, quotidiennement, des Africains expérimentent et redéfinissent une nouvelle « condition métropolitaine », pour reprendre l'expression développée par Walter Benjamin (1999) au tournant du XX^e siècle en Europe.

Ce papier propose de revenir dans un premier temps sur le processus de production de ces formes urbaines qui émergent dans cette partie du monde. Il s'agira ainsi de contribuer au débat sur « l'urbanisation planétaire » en général (Brenner, Schmidt, 2014) et la métropolisation en Afrique en particulier (Jaglin *et al.*, 2018). Dans un second temps, à travers des exemples pris au sein de ce laboratoire qu'est le réseau urbain du Golfe de Guinée, nous poserons la question de la gouvernance et de la planification de ces nouveaux territoires.

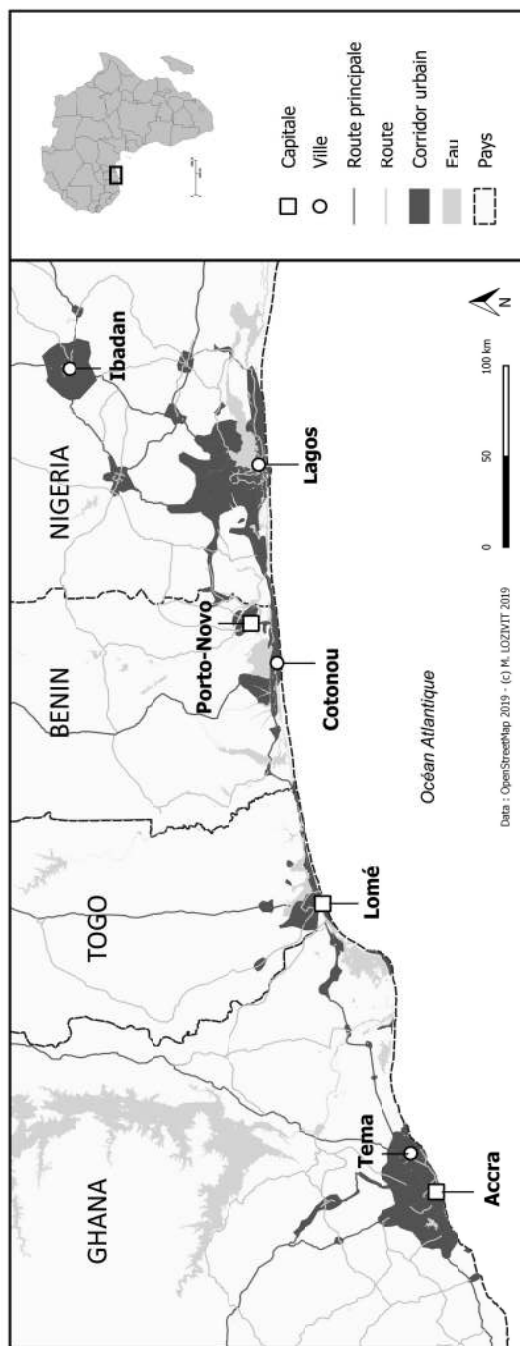
► Villes et formes urbaines

Le corridor urbain entre Abidjan et Lagos fournit un cas d'étude intéressant pour analyser le processus contemporain de production de l'urbain. Celui-ci se caractérise par un phénomène de métropolisation diffuse et en réseau, reliant un chapelet de villes qui tendent à former une méga-région urbaine. Cette production de l'urbain est d'abord liée à un urbanisme incrémental, résultat de dynamiques d'auto-construction par les habitants.

Des villes « off the map » à la « megacity region »

Les villes du Sud, et en particulier celles localisées en Afrique subsaharienne, ont longtemps été perçues comme de pâles reflets des villes occidentales, « en retard » et étudiées au prisme des projets de développement. Les récents efforts pour « désoccidentaliser la pensée urbaine » (Choplin, 2012 ; 2014), dans le sillage du « *Southern turn* » et des théories urbaines postcoloniales

Fig. 1 : Figure Le corridor urbain de Accra à Lagos



(Simone, 2001 ; Robinson, 2006 ; Robinson, Roy, 2016), ont bien montré l'importance de reconnaître ces villes comme des espaces urbains à part entière. Des travaux, comme ceux de Jennifer Robinson (2002), ont largement plaidé pour remettre sur les cartes de la pensée urbaine ces villes « *off the map* », démontrer la valeur heuristique de ces « villes ordinaires » dont on a beaucoup à apprendre (« *Learning from* »). Pourtant, force est de constater que seules quelques-unes d'entre elles sont prises en considération, souvent pour évoquer l'impossibilité à les gouverner ou alimenter les théories du « pire des mondes possibles » (Davis, 2006). Dans le monde académique anglophone, largement dominant, les écrits sur Lagos, Johannesburg ou Nairobi, les *megacities*, se multiplient, tendant à occulter la diversité des villes en Afrique. La recherche africaniste francophone, elle-même inspirée de l'École de Manchester, a de son côté très tôt produit de riches études sur les villes africaines (Balandier, 1955 ; Coquery-Vidrovitch, 1993), en particulier en Afrique de l'Ouest (Fourchard, 2012). Dès les années 1980, un groupe d'africanistes avait entrepris de passer les « villes africaines au microscope » (Gibbal *et al.*, 1981) pour saisir ces espaces en plein changement. Dans les années 1990, il est précisé que les villes africaines sont d'abord des villes moyennes et secondaires (Jaglin et Dubresson, 1993 ; Giraut, 1995 ; Bertrand et Dubresson 1997), ce qu'a récemment rappelé Mathieu Hilgers (2012) en se penchant sur les « villes de l'invisible majorité », qui comptent moins de 100 000 habitants. Depuis une quinzaine d'années, les questions de la justice spatiale et du droit à la ville dans ces espaces ont animé nombre de réflexions (Gervais-Lambony *et al.*, 2014 ; Morange, Spire, 2017)². Les travaux produits ont mis au jour différentes formes d'urbanité et pratiques citoyennes aussi variées que le sont les villes africaines. Ils ont permis d'éviter d'essentialiser « la » ville Africaine et de montrer combien ces villes apparaissent comme des caisses de résonance des transformations socio-spatiales à l'œuvre sur le continent.

Croissance(s) et Métropolisation

Croissances urbaine, démographique, économique : l'Afrique de l'Ouest semble traversée par d'importants changements concomitants et inter-reliés qui trouvent leur matérialisation dans la ville. Celle-ci, fortement mondialisée, tend à concentrer hommes et richesses, dynamisme et attraction, investissements économiques et fonctions politiques, signes évidents de la métropolisation. Pourtant, comme l'expliquent clairement S. Jaglin, S. Didier et A.

2. Voir les équipes et travaux autour des projets de recherche Jugurta : « Justice Spatiale, Gouvernance et Territorialisation dans les villes des Suds » (coord. Philippe Gervais-Lambony) et DALVAA (Repenser le droit à la ville depuis les villes du Sud – Regards croisés Afrique subsaharienne / Amérique latine) (coord. Amandine Spire et Marianne Morange).

Dubresson (2018), le terme de métropolisation a longtemps été réservé aux villes globales, excluant de fait l'Afrique. Ils précisent que depuis une dizaine d'années, le terme est désormais convoqué pour évoquer les villes africaines mais « à la carte », c'est-à-dire d'un point de vue intéressé et/ou incomplet, qui tend à niveler l'hétérogénéité de ces espaces. La métropolisation devient alors opportunité pour les bailleurs et partenaires techniques et financiers (Banque mondiale, Fond Monétaire International, Agence de coopération type Agence Française de Développement) qui envisagent les villes comme les lieux moteurs du développement économique. ONU-Habitat en particulier a identifié les méga-régions, corridors urbains et ville-régions (*megacity* et *mega-city region*) comme espaces majeurs pouvant contribuer de façon significative à la production économique mondiale (ONU-Habitat, 2012 : 6). La théorie du « biais urbain » développée par Michael Lipton (1977), qui envisageait les villes comme des entraves au développement des campagnes n'est plus à l'ordre du jour. Bien au contraire, par effet de ruissellement (théorie du *trickle down*), la croissance économique et son corolaire la croissance urbaine seraient censées agir comme levier de développement. La ville et en particulier ces villes-métropoles, offriraient des opportunités multiples pour les habitants en termes d'accès au marché du travail, de commerce, d'investissements, notamment dans le foncier et l'immobilier, d'attraction pour les capitaux privés. C'est ainsi qu'est perçu le corridor urbain ouest-africain : une zone à fort potentiel économique.

Ce corridor se caractérise par une concentration importante d'agglomérations, de fonctions politiques majeures, de pôles de production de richesse et d'individus le long d'une infrastructure routière. Cet axe routier sert de point de point d'ancrage à l'urbanisation et aux échanges commerciaux. L'histoire de cette dorsale économique est d'abord celle de pôles portuaires devenus pôles urbains. La morphologie de cet espace, dorsale marquée par la polycentralité, en est l'héritage : les villes-ports qui le ponctuent étaient reliées entre elles et plus encore avec l'extérieur, avec la métropole coloniale et les ports Outre-Atlantique pour le commerce d'esclaves puis de matières premières (huile de palme notamment). Car les grandes villes qui dominent aujourd'hui cet espace sont d'abord et avant tout des ports majeurs (Accra-Tema, Lomé, Cotonou, Lagos). L'urbanisation diffuse, en pointillé le long du corridor rappelle combien cet espace est depuis fort longtemps un espace de circulation (de biens, de marchandises, d'hommes) avant d'être un espace de production (agricole ou industrielle). La richesse produite dans et par ces villes est avant tout liée aux activités d'échanges, d'import/export, et plus généralement de services, et est peu réinvestie dans les outils de production (de type industrie). Elle est plutôt injectée et thésaurisée dans le foncier et

l'immobilier, d'où un lien très fort entre processus de métropolisation et d'urbanisation.

Plusieurs travaux, et notamment ceux de Neil Brenner (1999) (théorie du *rescaling*), ont bien montré comment l'échelle métropolitaine s'était progressivement imposée comme l'échelon d'intervention privilégiée dans un contexte mondialisé et néolibéral. Ces constats, d'abord établis à partir des cas occidentaux, seraient également valables pour l'Afrique puisque c'est à cette échelle métropolitaine et supranationale que les politiques essaient de développer des projets. Du côté des bailleurs, cet échelon serait censé favoriser le dialogue entre les différents acteurs et donc faciliter les investissements, et dans le cas ouest africain, renforcer l'intégration régionale des pays de la CEDEAO³. C'est donc à ce niveau que sont pensés certains projets futurs, notamment le long de l'axe routier qui concentre 75 % des activités économiques (BAD 2016). C'est dans cette optique qu'est élaboré le projet CORAL (Corridor Abidjan-Lagos) devant fluidifier la circulation et faciliter les échanges le long de cet axe ou encore le projet Lagos-Badagry Expressway. Ce tronçon d'autoroute actuellement en construction fait partie du Trans-West African Coastal Highway, projet phare de la CEDEAO ayant le support de la Banque Africaine de développement, censé relier Lagos à Dakar au Sénégal. Ces projets sont d'abord économiques, mais ils entraînent des effets spatiaux, notamment de diffusion de l'urbain le long des axes majeurs.

Urbanisation sans ville

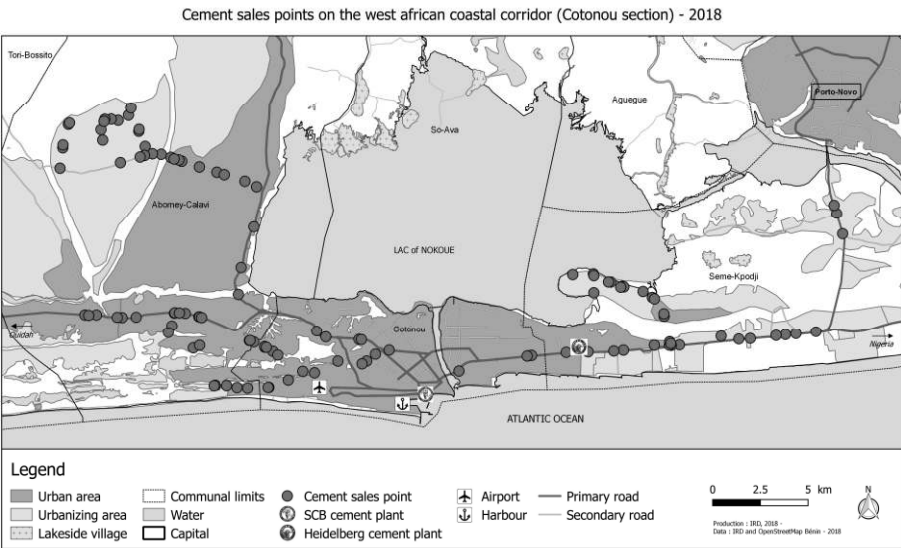
Tenant d'analyser le phénomène d'urbanisation planétaire que Henri Lefebvre avait annoncé (1970), Neil Brenner et Christian Schmidt (2014) expliquent que l'on assiste à un double phénomène de concentration des individus dans les villes (« *concentrated urbanization* ») et à une échelle plus fine à une diffusion de l'urbanisation sur les franges (« *extended urbanization* »). Ils proposent de se démarquer des théories classiques pour essayer de prendre en compte cette nouvelle grammaire des formes urbaines. Le corridor urbain ouest-africain serait un bon exemple pour étayer concrètement ces thèses, très stimulantes mais théoriques. Il est l'une de ces nouvelles formes urbaines que l'on peut relever en Afrique, à côté des villes satellites, des interstices entre les villes qui s'urbanisent à leur tour. Le corridor est en effet constitué de quelques grands centres villes, distants d'une centaine de kilomètres les uns des autres, et de grands marchés qui

3. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ou ECOWAS en anglais est une organisation intergouvernementale créée en 1975, devant permettre la coopération et l'intégration entre les 16 pays membres. Elle facilite notamment la libre circulation des hommes et des marchandises.

s'animent quotidiennement le long de l'axe routier. Entre, une multitude de bâtiments, maisons, boutiques et chantiers en construction. Nous sommes en présence d'une « urbanisation sans ville », image développée par Olivier Pliez (2003) à propos de l'urbanisation diffuse rencontrée dans le Sahara Libyen. Cette expression fonctionne bien également dans le cas ouest-Africain. Les formes d'urbaines sont là mais pas les attributs de la ville (services, urbanité, centralité) : cette forme urbaine répond peu au modèle de la ville concentrique, tel que développé en occident au XX^e siècle. Mieux vaut aller en quête non pas des attributs de la ville mais des marqueurs de l'urbain. Parmi ceux qui ponctuent ces espaces, il y a l'omniprésence des quincailleries qui vendent du matériel de construction. Les géants du ciment ont bien compris le potentiel de cet espace en chantier permanent. Ils expliquent avoir des stratégies au plus près de la demande. Leurs équipes commerciales sillonnent ces fronts d'urbanisation, en cours de lotissement : « *Nous y installons des conteneurs qui vendent des sacs de ciment au détail pour être visibles. Et nous les déplaçons dans les périphéries en fonction de la demande. Nous sommes très flexibles* » (Groupe SCB Bouclier). Afin de mettre en lumière l'importance de ces dépôts de ciments et quincaillerie, signe de l'urbanisation sans ville, nous avons effectué un travail de recensement cartographique de ces dépôts de ciment avec la communauté OpenStreetMap Bénin : « *On trouve des sacs de ciment plus facilement que des sacs de riz* », s'étonnait Sam, le président d'OSM, lors des relevés.

À côté des dépôts de ciment, les toiles d'araignées (nom des branchements illégaux sur le réseau électrique) sont un autre des marqueurs de cette urbanisation sans ville. Elles sont le signe que le réseau légal n'est pas encore arrivé dans ces interstices urbains. Les habitants tirent les fils comme pour faire venir les réseaux, et donc la ville jusqu'à eux, car ici aussi ils rêvent de pouvoir regarder la télévision et recharger leurs smartphones. Bien souvent, ces espaces, encore recensés comme ruraux, sont dénués de tous réseaux et infrastructures publiques, notamment d'accès à l'eau, l'électricité et l'éducation. La présence de nombreuses écoles privées est un autre signe de cette urbanisation progressive, tout comme les églises évangélistes, qui viennent au plus près des habitants indigents qui constituent leur « fond de commerce ». Ce sont dans ces espaces d'urbanisation sans ville que les milliers de pauvres, le « bas de la pyramide » (ou *Bottom of the pyramid*), entrent dans le marché. Sur ces franges rurales, à côté des dépôts de ciment et des églises évangélistes, s'installent également les boutiques-conteneurs des principaux opérateurs de téléphonie mobile devenus des guichets bancaires. Ces opérateurs de téléphonie se sont en effet mués ces dernières années en banques mobiles : depuis ces conteneurs aménagés, il est possible d'envoyer, recevoir de l'argent et payer via son téléphone

Fig. 2 : Dépôts de ciment et quincailleries à Cotonou, le long du corridor urbain



© OSM, IRD 2018.

Fig. 3 : Conteneur de ciment dans les périphéries de Cotonou



© Choplin 2018.

portable. Ces transactions commerciales dématérialisées et flexibles facilitent l'acquisition d'une parcelle, le paiement d'un maçon et l'achat de matériaux de construction. Aussi, toutes les traces de l'urbain sont présentes (le bâti, la densité, équipements) sans que l'on puisse pour autant parler de ville puisque les services sont hors réseaux et les équipements privés ou gérés de façon informelle. L'urbanisation sans ville se diffuse tandis que la mémoire des lieux ruraux s'efface sous les dalles de béton. La « *ville nous a rattrapé* » constatait un chef de village des périphéries de Cotonou. Peut-être serait-il plus juste de dire que c'est l'urbain qui attrape ces espaces encore recensés comme ruraux et complètement ignorés des plans d'aménagement.

Urbanisation incrémentale

Cette urbanisation diffuse est aussi et avant tout le résultat d'une urbanisation incrémentale (Clerc *et al.*, 2017), d'une ville qui se construit au jour le jour, au gré des rentrées d'argent au sein des ménages. Pour ces derniers, qui ont difficilement accès au système bancaire ou se montrent méfiant vis-à-vis des crédits contractés auprès d'une banque, acheter des sacs de ciment et faire construire au fur à mesure, brique après brique, est un moyen de thésauroiser de l'argent. Cela explique alors l'omniprésence des quincailleries et revendeurs de ciment. Au milieu des parcelles sont généralement entreposés des matériaux de construction, signe d'un chantier imminent, ainsi qu'une pancarte indiquant le nom du propriétaire (Canel *et al.*, 1990).

Ces matériaux de construction peuvent rester des semaines, voire des mois entreposés sur les parcelles. Car, le plus difficile commence avec la mise en chantier. Celui-ci peut s'étaler sur de nombreuses années en fonction des revenus plus ou moins réguliers du propriétaire. Aux briques de ciment s'ajoute l'achat des fers à bétons, puis les tôles du toit, ainsi que les claustras puis les fenêtres... Il faut encore trouver un maçon de confiance, et venir visiter le chantier régulièrement pour s'assurer que les travaux avancent. Ainsi résume Norbert, un peu fataliste « *Tout le monde cherche son « chez ». Dès que tu commences à travailler, tu veux ton « chez », donc tu te serres la ceinture. Tu économises petit à petit pour avoir d'abord la parcelle puis te construire ta maison. Finalement, souvent, tu termines tout cela quand tu arrives à la retraite et c'est à ce moment-là que tu meurs, quand tu prends possession des biens.* » (Cotonou, Décembre 2016). Construire permet à un individu d'accéder à un certain statut social, celui de propriétaire d'une parcelle bâtie. « *Construire fait partie des rêves de la plupart des citoyens béninois. Il constitue un instrument de mesure de la réussite sociale et de la place que l'individu mérite au milieu des siens* » (Chabi, 2013). Par la dureté et la pérennité du ciment, les habitants osent se projeter et s'inscrire

Fig. 4 : Parcelle en voie de « durcification », Cotonou (Bénin)



© Choplin, 2018.

sur le long terme, ce que ne permettent pas les matériaux locaux traditionnels comme le bois ou la paille. Un jeune architecte, Romaric, expliquait : « *Lorsque je propose ces matériaux à mes clients, ils refusent. Ils disent que c'est pour la brousse* » (entretien Porto-Novo, Janvier 2016). Ces matériaux sont par ailleurs connotés : en ville, la paille et le bambou rappellent les occupations illégales ou les populations marginales qui occupent aux dire des autorités « illégalement les berges », notamment les groupes lacustres qui vivent sur l'eau. C'est ainsi que l'habitat traditionnel en bois et sur pilotis, propre au littoral du Golfe de Guinée, est progressivement remplacé par des maisons en ciment. La tôle tend elle aussi à remplacer les toits de pailles, qui pourrissent vite et sont inflammables. Pourtant, tous s'accordent à dire que le ciment, qui garde la chaleur, n'est absolument pas adapté au climat tropical humide.

Acquérir une parcelle, acheter des sacs de ciment au fur et à mesure et construire en béton permettrait de mettre fin à la précarité du bâti, et par extension à la précarité en ville. Ne plus lire l'indigence dans les matériaux

tels que le bambou ou la tôle. Construire en dur, jeter les fondations, monter en hauteur... autant d'actes matériels qui symbolisent le fait d'exister, d'être important et d'être légitime à rester ici. Car, dans cette grande ville africaine, le migrant nouvellement arrivé ou le rural rattrapé par la ville doit faire face aux discours sur l'autochtonie des premiers installés et, parallèlement aux politiques d'évictions récurrentes en Afrique de l'Ouest (Blot, Spire, 2012). En ce sens, le ciment matérialiserait le droit d'être en ville et d'y rester... une première pierre vers une revendication d'un droit à la ville, même s'il n'est pas formulé directement comme tel.

Derrière les murs de béton, le citoyen auto-promoteur se protège du pouvoir, de l'altérité inconnue, de la ville elle-même qui n'est pas totalement maîtrisée, ni dans ses formes, ni dans ses prolongements, ni dans son fonctionnement. Il expérimente ainsi la « condition métropolitaine » telle qu'elle a pu être vécue et décrite par W. Benjamin à Paris et à Berlin au tournant du XIX^e-XX^e siècle (Benjamin, 1999 ; Simay 2006), aujourd'hui en cours de redéfinition dans les rues de Lagos, Accra ou Cotonou... Ce corridor urbain ouest africain se présente comme un laboratoire contemporain de la ville « made in Africa », concentrant mutations (urbanisation rapide, intensification des échanges, importance des nouvelles technologies), nouvelles expériences citadines et convoitises de la part d'investisseurs privés.

► Planifier et gouverner les villes en Afrique

La ville africaine est désormais l'affaire de tous : elle est produite autant par le citoyen lambda, qui devient un temps maître d'œuvre de son chantier de construction, que les chefs d'État qui lancent de grands projets, les groupes privés internationaux qui y investissent, ou encore les bailleurs de fonds qui mettent en place des projets de développement. Devant de si nombreux acteurs et autant d'intérêts particuliers, il devient malaisé de planifier de façon durable ces villes aux taux de croissance extraordinaires.

Investisseurs, bailleurs, experts : la ville africaine à guichet ouvert

Les villes ouest-africaines font désormais l'objet d'un intérêt croissant de la part des bailleurs de fonds, des élites politico-commerciales (Bayart, 1989) et des investisseurs privés étrangers. Ici convergent les intérêts des hommes d'état, qui s'improvisent bâtisseurs et décident de marquer les paysages de leurs œuvres, ceux des bailleurs de fonds qui doivent mettre en place des projets « climatisés » luttant contre le changement climatique (Barthel *et al.*, 2015), des grands groupes privés et bureaux d'études internationaux

en quête de nouveaux marchés. Tous se succèdent dans ces villes, qui se présentent comme les nouveaux guichets où décrocher des contrats et mettre en œuvre des projets. Car, alors que le secteur du BTP s'essouffle dans les villes occidentales, l'Afrique, au même titre que la Chine, l'Inde ou les pays du Golfe il y a quelques décennies, est désormais considérée par les médias et chercheurs comme la dernière frontière du capitalisme mondial (Moghalu, 2014). Les villes africaines en particulier se présentent comme les dernières frontières du capitalisme (Watson, 2014), nouveaux espaces d'extension possible de la mondialisation des pauvres (Choplin, Pliez, 2018). Dans les périphéries informelles du corridor urbain littoral, des millions de ménages aux revenus faibles et aléatoires rêvent de dresser quatre murs sur lesquels poser une tôle. À eux s'ajoutent plusieurs autres millions de citoyens qui appartiennent désormais à la classe moyenne, cibles des projets de logements sociaux (qui n'ont de sociaux que le nom) mis en œuvre par les gouvernements (Biehler *et al.*, 2015). Enfin, à Accra comme à Lagos, les quartiers fermés ou centres commerciaux de type « mall » visant des milliers de riches se multiplient (la ville de Lagos compte à elle-seule 12.000 millionnaires). Les dernières frontières du capitalisme deviennent alors les dernières frontières du ciment. Dans cette partie de l'Afrique, le ratio kg de ciment/par tête est encore faible, avec d'importantes marges de progression possible (Byiers *et al.*, 2017)⁴.

Alors que les secteurs de la construction et de l'immobilier attisent les convoitises des capitaux privés se pose la question de la gouvernance urbaine. L'enjeu est de taille dans les zones métropolitaines tant elle implique des acteurs variés et des échelles d'intervention multiples (du local au supra-national, en passant par l'échelon municipal et national). En Afrique de l'Ouest, le processus de décentralisation engagé dans les années 1990 a entraîné des chevauchements de compétences qui bloquent très souvent l'avancée des projets urbains (Fourchard, 2007). Cela est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit des capitales, où les collisions entre pouvoirs étatiques et municipaux sont récurrentes. En outre, la question de gouvernance est profondément liée aux bailleurs de fonds qui orientent les politiques urbaines en suivant le cadre des Objectifs de Développement durable (ODD) définis en 2015 et notamment l'objectif 11 qui vise à « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Acteurs incontournables, ils appuient les ministères, financent le renforcement de capacités des structures locales et les infrastructures majeures. L'Agence Française de

4. La consommation moyenne mondiale de tonne de ciment par tourneur tourne autour de 500 tonnes par habitants. On est à 121 kg au Nigeria, 211 kg au Ghana, 83 kg au Cameroun (Byiers *et al.*, 2017).

Développement, parfois avec l'appui d'autres bailleurs comme l'Union Européenne, est particulièrement présente dans la sous-région sur les questions urbaines : elle appuie les communes pour améliorer l'accès à l'eau potable, la mobilité urbaine ou lutter contre les inondations (Cf. projet PAVICC à Cotonou, projet Porto-Novo Ville Verte, projet PAUT II à Lomé, projet LUPT II à Lagos et de Bus Rapid Transit à Accra⁵). La Banque Mondiale et la Banque Africaine de Développement sont quant à elles parties prenantes du grand projet « Eko Atlantic City » à Lagos, qui vise à protéger durablement la mégapole de l'érosion côtière et des inondations, et surtout à construire une presqu'île artificielle avec des résidences de luxe.

Dans le but de mieux gérer le développement urbain futur, chaque ville se dote progressivement d'une vision stratégique urbaine à horizon 2020-2030 : Stratégie de Développement urbain de Cotonou (CDS-Cotonou), Lagos Metropolitan Development and Governance Project, Greater Accra Metropolitan Assembly (AMA), Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Grand Lomé. Ces documents de planification doivent permettre aux pouvoirs publics de chaque métropole d'accompagner la croissance urbaine et d'anticiper les évolutions futures. Malheureusement, ces différentes stratégies, élaborées pour chaque ville, ne prennent que rarement en considération les autres agglomérations du système urbain et leurs choix d'aménagement. Ces documents sont souvent élaborés hors sol, déconnectés des réalités locales, par des experts formés au Nord, dans des espaces qui n'ont jamais connu pareille croissance urbaine. Cette planification urbaine tente au mieux de prendre les devants, au pire de rattraper les coups partis dans ces villes dont la croissance et l'étalement dépasse généralement les prévisions. Elle repose sur des outils pensés au Nord, souvent trop rigides, peu à même de suivre les évolutions rapides des villes du Sud : les plans sont généralement mis en œuvre alors même qu'ils sont déjà dépassés (Michelon, 2015 ; Clerc *et al.*, 2017). La difficulté à mettre en œuvre ces schémas directeurs complexes tenant peu compte des réalités locales explique la multiplication de grands projets localisés, sur des territoires particuliers.

Grands projets et territoires de l'exception

Dans cette région du monde se mettent en place de nouvelles façons de produire la ville. Bien que érigées au milieu de territoires pauvres, les villes africaines représentent d'incroyables sources d'argent et lieux où circulent des sommes considérables. Pour devenir compétitive à l'échelle internationale et « *bankable* », la ville africaine de demain est supposée,

5. Voir le site de l'AFD : <https://www.afd.fr/fr/recherche>

comme les autres, devenir innovante, inclusive, peu consommatrice d'énergie, intelligente. Pour cela, les dirigeants n'hésitent pas à reprendre les modèles urbains qui circulent à travers le monde (McCann and Ward, 2010 ; Parnell, Robinson, 2011 ; Soderström, 2014). Il en va ainsi du Président Béninois Patrice Talon, nouvellement élu en 2016, qui a lancé une série de projets urbains, très visibles, sur fond de partenariats privés-publics. Dix des 45 projets phares énoncés dans son programme « Le Bénin Révélé », concernent directement l'aménagement urbain : infrastructures routières, assainissement des berges, programmes de logements sociaux et création d'une smart city (appelée Sèmè City). Deux ans après l'effet d'annonce, ces projets soulèvent d'importantes questions quant à leur mise en œuvre. À cause du calendrier électoral (mandat présidentiel de cinq ans), le temps presse et il faut agir vite. Dans le but de contourner la lenteur administrative, notamment au sein des ministères, le Président a lui-même créé des agences nationales (pour le tourisme, l'eau potable, le cadre de vie, le numérique) et nommé à leur tête des Béninois formés à l'étranger, aux carrières internationales, qu'il a fait revenir pour servir le pays (les « *returnees* » comme on les appelle en Afrique anglophone ou « *repat* » en Français pour désigner l'expatrié qui revient). Ces agences ont la maîtrise d'œuvre des projets et sont souvent appuyées par des cabinets de conseil internationaux (assistance à la maîtrise d'ouvrage). Elles sont capables de passer des accords en gré à gré, rendant opaques les attributions qui sont votées directement en conseil des ministres sur ordre du Président. Au Bénin comme ailleurs, des projets sont ainsi mis en œuvre dans certaines parties de la ville, sur des territoires délimités, sans que les élus et autres partenaires, par exemple les bailleurs, ONG et même ministères ne soient informés, donnant l'impression que les projets sont mis en place sans cohérence ni coordination. Ainsi la ville est-elle produite, par projets, par à coup, au sein de territoires-vitrine délimités qui semblent mis aux enchères et attribués aux plus offrants des investisseurs privés. Ces enclaves deviennent alors des lieux où les investisseurs étrangers, avec l'appui du gouvernement en place, déploient leurs projets selon leurs propres règles. Ces espaces échappent à la législation locale pour devenir des « territoires de l'exception », pour reprendre et spatialiser la métaphore de Giorgio Agamben (2003) sur l'État d'exception.

Le modèle de la ville satellite ou ville nouvelle créé de toute pièce est l'un de ceux qui circule largement en Afrique. Eko Atlantic city à Lagos, Konza à Nairobi ou encore Kilamba à Luanda sont les exemples les plus connus (Watson, 2014 ; Benazerff, 2014 ; Buire, 2014 ; Van Noorloss, Kloosterboer, 2018). L'exemple du projet « Sèmè City » au Bénin s'inscrit dans cette lignée et illustre cette nouvelle manière de produire la ville. Cette future cité des sciences, de l'innovation et du savoir, est censée attirer des institutions et

formations d'excellence et ainsi devenir un incubateur pour start-up. 200.000 étudiants sont attendus dans cette future smart city en construction dans la banlieue de Cotonou, à 5 kilomètres de la frontière avec le Nigeria. Ce projet a été très médiatisé au Bénin, et plus encore à l'international, sans que parfois les acteurs locaux n'aient été informés. Le futur emplacement de Sèmè City est situé sur la commune de Sème Kpodji. Il se présente comme un territoire de l'exception, arraché au régime de lois communal parce que passé sous la coupe de l'agence présidentielle. C'est le groupe Singapourien Surbana Jurong qui a été chargé d'élaborer le futur masterplan de la ville. Les images en 3D préfigurant les tours de verre ornent les bureaux de l'Agence Sèmè City, pour l'instant localisés dans une annexe de la présidence. Ce bureau d'études est bien connu en Afrique pour avoir dessiné le masterplan de la ville de Kigali (Michelon, 2015). Cet exemple illustre la circulation des modèles (McCann, Ward, 2011 ; Parnell, Robinson, 2012 ; Peyroux, Sanjuan, 2016), de Singapour à Cotonou en passant par Kigali, rappelant à quel point les modèles, idées et courants de pensée circulent avec les dirigeants. Les liens intenses qui existent les régimes de Cotonou, Kigali et Singapour se retrouvent transposés dans les images de synthèses produites depuis la cité-État asiatique. Le modèle de réussite incarné par Singapour a donc voyagé à Kigali, transformée en ville africaine moderne, puis à Cotonou, dont les dirigeants rêvent qu'elle devienne la « Kigali-sur-mer ».

Les villes ouest-africaines sont désormais produites à coup de grands projets qui ciblent les élites et visent quelques lieux en particulier qui échappent aux habitants. Eko Atlantic city à Lagos, Sèmè City à Cotonou ou encore Hope City à Accra sont les nouveaux atouts marketing de l'Afrique, censés accueillir tours de verre et investissements étrangers, prémisses de la ville intelligente censée émerger. Mais, en Afrique comme ailleurs (Choplin, Franck, 2010), ces projets restent bien souvent au stade des images de synthèse... La réalité des villes africaines est souvent autre.

► Conclusion

Des défis majeurs attendent ce corridor urbain et plus largement les métropoles ouest-africaines, qu'il s'agisse du poids démographique, des enjeux de gouvernance, des contrastes sociaux et vulnérabilités. Car si depuis une dizaine d'années les villes ouest-africaines sont vues comme le moteur du développement et en dépit des forts taux de croissance économique qu'elles affichent, elles sont d'abord caractérisées par une grande pauvreté. Les inégalités sociales sont très marquées, ce qui entraîne une fragmentation spatiale forte, renforcée par le processus de métropolisation qui privilégie certains lieux stratégiques, au détriment des autres. Les centres villes modernes, avec

leurs tours de verre, leurs malls (centres commerciaux) et quartiers fermés (Cocody à Abidjan, East Legon à Accra, Banana Island à Lagos) où circulent des voitures de luxe, contrastent avec les bidonvilles jonchés sur des tas d'ordures au bord de la lagune. Ces contrastes saisissants expliqueraient que dans les périphéries pauvres et les quartiers précaires (tels Agblosshie à Accra ou encore Makoko à Lagos), de nouveaux imaginaires sociaux prennent racines, inspirés par des courants extrémistes, apportant des réponses à des populations souvent désœuvrées et découragées. Et, malgré les politiques récentes d'aménagement⁶, les quartiers précaires font encore partie intégrante des villes ouest-africaines (Deboulet, 2016). Les habitants de ces quartiers n'ont que peu accès aux services urbains essentiels (eau, électricité, assainissement, déchets), aux infrastructures éducatives et de santé, et plus largement aux instances de décision auprès desquelles ils peinent à faire valoir leurs droits. Faute de services publics, ils paient en général plus cher le litre d'eau ou la connexion électrique que dans les quartiers résidentiels. Et ils occupent, par défaut, les quartiers les plus vulnérables, soumis aux inondations récurrentes. Cette vulnérabilité est le résultat d'un site fragile (érosion du cordon lagunaire), d'une forte anthropisation (densités élevées, infrastructures urbaines, activités industrielles), accentuée ces dernières années par les effets du changement climatique (remontée des eaux). Mais, l'approche techniciste qui accompagne les discours sur la vulnérabilité et le changement climatique occulte bien souvent des choix politiques, qui tendent à délaisser les quartiers pauvres et donc à renforcer les inégalités sociales.

Mais, en dépit des nombreux problèmes qu'elles affichent, ces villes s'imposent également comme le lieu de l'innovation et de l'émergence. Elles sont sources de richesse, d'ouverture et d'espairs. Les habitants y inventent quotidiennement des manières d'être à la ville et au monde. Cela est particulièrement vrai des classes moyennes émergentes, fières d'être africaines, qui ne demandent qu'à consommer. Leurs pratiques ne sont en rien « frugales » ni « durables » mais comment blâmer ces millions d'individus qui rêvent tout simplement, et à leur tour, de posséder une voiture, un climatiseur et un smartphone. Ainsi, qu'on le veuille ou non, le monde doit désormais compter avec ces villes en Afrique et ailleurs, là où s'invente la ville de demain.

■ Références bibliographiques

Agamben G. (2003), *État d'exception, Homo Sacer II*, 1. Paris, Seuil.

6. Citons, entre autres, le Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles (PPAB) de l'ONU-Habitat.

- Banque Africaine de Développement (2016), *Rapport annuel 2016*. Département Infrastructures, Villes et Développement Urbain, 68 pages.
- Balandier G. (1955), *Sociologie des Brazzaville noires*, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- Barthel PA., Dardy C., Madariaga N. (2015), Développement urbain : les dessous du climat. *Villes en Développement Adp*, n°100-101, p. 04-05.
- Bayart J.-F. (1989), *L'État en Afrique : La politique du ventre*. Paris, Fayard, 439 pages.
- Bénazéraf D. (2014), *Produire la ville avec les Chinois en Afrique : l'impact des pratiques chinoises d'urbanisme dans les trajectoires urbaines africaines*. Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 484 pages
- Benjamin W. (1999), *The Arcades Project*. Cambridge, MA: Harvard University Press,
- Bertrand, M., Dubresson A. (1997), *Petites et moyennes villes d'Afrique noire*. Karthala, Paris.
- Biehler A., Choplin A., Morelle M. (2015), Le logement social en Afrique : un modèle à (ré)inventer ? *Métropolitiques*.
- Blot J., Spire A. (2014), Déguerpissements et conflits autour des légitimités citadines dans les villes du Sud. *L'Espace Politique*, n° 22, [en ligne] <http://journals.openedition.org/espacepolitique/2893>
- Brenner N. (1999), Globalization as reterritorialization: the rescaling of urban governance in the European Union. *Urban Studies*, volume 36, n° 3, p. 431-459.
- Brenner N., Schmid C. (2015), Towards a new epistemology of the urban? *City*, volume 19, p. 151-182.
- Buire C. (2014), Suburbanisms in Africa? Spatial Growth and Social Transformation in New Urban Peripheries. *African Studies*, volume 73, n°2, p. 241-244.
- Byiers B., Karaki K., Vanheukelom J. (2017), Regional Markets, Politics and value chains: The case of West African cement. *European Centre For Development Policy Management*, discussion paper 216.
- Clerc V., Crique L., Josse G. (2017), Urbanisation autonome: pour une autre action urbaine sur les quartiers précaires. *Métropolitiques*.
- Canel P., Delis P., Girard C. (1990), *Construire la ville africaine : histoires comparées de chantiers d'habitation autoproducts*. Paris, L'Harmattan.
- Chabi M. (2013), *Métropolisation et dynamiques périurbaines : cas de l'espace urbain de Cotonou*. Thèse de doctorat, Université Paris Nanterre, France.
- Choplin A. (2012), Désoccidentaliser la pensée urbaine. *Métropolitiques*, 2 novembre 2012. [en ligne] <https://www.metropolitiques.eu/Desoccidentaliser-la-pensee.html>
- Choplin A. (2014), Les villes ordinaires de Jennifer Robinson. In C. Gintrac et M. Giroud (dir.), *Villes contestées, pour une géographie critique de l'urbain*. Paris, Les Prairies Ordinaires, p. 27-33.
- Choplin A., Franck A. (2010), A glimpse of Dubai in Khartoum and Nouakchott, Prestige Urban Projects on the Margins of the Arab World. *Built Environment*, Alexandrine Press, volume 36, n° 2, p. 192-205.
- Choplin A., Pliez O. (2018), *La mondialisation des pauvres, loin de Wall Street de Davos*. Paris, Seuil.

- Coquery-Vidrovitch C. (1993), *Histoire des villes d'Afrique noire : des origines à la colonisation*, Albin Michel.
- Deboulet A. (dir.) (2016), *Repenser les quartiers précaires*. Paris, AFD.
- Dorier-Aprill E., Domingo E. (2004), Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique : métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois. *Vingtième Siècle*, n° 81.
- Fourchard L. (2007), *Gouverner les villes d'Afrique. État, gouvernement local et acteurs privés*. Paris, Karthala, 184 pages.
- Fourchard L. (2012), Between world history and state formation: new perspectives on Africa's cities. *Journal of African History* 52, 223-248.
- Gervais-Lambony P., Bénéit-Gbaffou C., Piermay J.-L., Musset A., Planel S. (2014), *La justice spatiale et la ville. Regards du Sud*, Paris, Karthala.
- Gibbal J.-M., Le Bris E., Marie A., Osmont A., Salem G. (1981), Villes africaines au microscope. *Cahiers d'études africaines*, vol. 21, n°81-8.
- Girault F. (1995), Les petites villes du Sahel. Un système social à l'épreuve des crises régionales. *Villes en parallèle*, n°22.
- Hilgers M. (2012), *Contribution à une anthropologie des villes secondaires*. Cahiers d'Études africaines, volume 205, n° 1, p. 29-55.
- Jaglin S., Dubresson A. (dir.) (1993), *Pouvoirs et cités d'Afrique noire, décentralisations en question*, Paris, Karthala.
- Jaglin S., Didier S., Dubresson A. (2018), Métropolisations en Afrique subsaharienne : au menu ou à la carte ? *Métropoles*. [en ligne] <http://journals.openedition.org/metropoles/6065>
- Lefebvre H. (1970), *La révolution urbaine*. Paris, Gallimard.
- Lipton M. (1977), *Why poor people stay poor: urban bias in world development*. Cambridge, Harvard UP.
- McCann E., Ward K. (2011), *Mobile Urbanism: City Policymaking in the Global Age*. Minnesota, University of Minnesota Press.
- Michelon B. (2015), Le grand retour de la planification urbaine ? *Villes en développement*, n° 100-101, p. 11-12.
- Moghalu K.-C. (2014), *Emerging Africa: How the Global Economy's 'Last Frontier' Can Prosper and Matter*. London, Penguin UK.
- Morange M., Spire A. (2014), Le droit à la ville est-il soluble au Sud ? *Métropolitiques*, 22 octobre 2014. [en ligne] <https://www.metropolitiques.eu/Le-droit-a-la-ville-est-il-soluble.html>
- Moriconi-Ebrard F., Harre D., Heinrigs P. (2016), L'urbanisation des pays de l'Afrique de l'Ouest 1950-2010 : Africapolis I, mise à jour 2015. *Cahier de l'Afrique de l'Ouest*, Paris, Éditions OCDE.
- ONU-Habitat (2012), *State of the World's City 2012-2013, Prosperity of city*. Nairobi, ONU-Habitat.
- Parnell S., Robinson J. (2012), (Re)theorizing cities from the Global South: Looking beyond neoliberalism. *Urban Geography*, volume 33, n° 4, p. 593-617.

- Robinson, J. (2002), Global and world cities: a view from off the map. *International Journal of Urban and Regional Research* 26.3, 531–54.
- Robinson J. (2006), *Ordinary Cities: Between Modernity and Development*. Abingdon, Routledge.
- Robinson J., Roy A. (2016), Debate on Global Urbanisms and the Nature of Urban Theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 40, n°1, p. 181-186.
- Peyroux E., Sanjuan T. (2016), Stratégies de villes et « modèles » urbains : approche économique et géopolitique des relations entre villes. *EchoGéo*, [en ligne] <http://journals.openedition.org/echogeo/14642>
- Roy A. (2011), Slumdog cities: rethinking subaltern urbanism. *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 35, n° 2, p. 223-238.
- Scott A. (dir.) (2001), *Global-City Regions: Trends, Theory, Policy*. Oxford, Oxford University Press.
- Simone A.-M. (2001), On the Worlding of African Cities. *African Studies Review*, volume 44, p. 15-41.
- Soderström O. (2014), *Cities in Relations: Trajectories of Urban Development in Hanoi and Ouagadougou*. Chichester, Wiley Blackwell, 230 pages.
- Simay P. (2006), *Capitales de la modernité, Walter Benjamin et la ville*. Paris, Édition de l'éclat, 206 pages.
- Watson V. (2014), African urban fantasies: dreams or nightmares? *Environment and Urbanization*, volume 26, n° 1, p. 213-229.
- Van Noorloss F., Kloosterboer M. (2018), Africa's new cities: The contested future of urbanisation. *Urban Studies*, volume 55, n° 6, p. 1223–1241.