



**CSRS**  
Centre Suisse de Recherches  
Scientifiques en Côte d'Ivoire



**NCCR-NS: "Research Partnerships for Mitigating Syndromes of Global Change"**  
JACS West Africa (WAF)

## **Colloque International**

Organisé par  
Laboratoire de sociologie urbaine – École polytechnique fédérale de Lausanne  
et  
Centre suisse de recherche scientifique d'Abidjan

### **Apprendre de la ville africaine**

Abidjan | 9-12 mai 2010

#### **Objectif**

La compréhension des phénomènes urbains ne peut faire l'économie d'un traitement simultané par diverses approches. C'est pourquoi il est nécessaire de rompre avec les pratiques disciplinaires, linéaires et sectorielles basées sur des thématiques uniques qui dominent actuellement dans tous les champs de la recherche urbaine.

Une telle rupture permettrait de s'appuyer sur l'étude des processus méconnus de production de l'espace urbain dans les villes africaines, cette méconnaissance empêchant le déploiement de politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire efficaces.

Pour promouvoir ce renouveau de la recherche urbaine et faire le point sur « la ville africaine aujourd'hui », le Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR-EPFL) et le Centre suisse de recherche scientifique d'Abidjan (CSRS) proposent une réunion entre chercheurs, articulée en quatre thèmes distincts, mais interconnectés :

- La production formelle et informelle de l'habitat urbain « à la périphérie », sa dynamique et ses déterminants ;
- Les stratégies de localisation – d'implantation – des grands équipements urbains privés et publics ;
- Les espaces publics, entre ressource et insécurité ;

- L'accès à la ville par la mobilité spatiale.

Les intervenants seront choisis en fonction de leurs apports significatifs à l'étude de l'un ou l'autre de ces quatre thèmes.

Le colloque vise ainsi un double objectif : procéder à un état des lieux des connaissances des dynamiques urbaines aujourd'hui ; ouvrir de nouvelles pistes pour des projets de recherche à venir.

### **Session a. La production formelle et informelle de l'habitat urbain « à la périphérie », sa dynamique et ses déterminants**

Les villes africaines grandissent en grande partie de manière informelle, phénomène que de multiples recherches ont documenté et dont les modalités pratiques ont été mises en relief. Il reste cependant une importante zone d'ombre dans la littérature sur le sujet : le choix des localisations résidentielles. Plusieurs recherches récentes ont montré que les confins urbains deviennent progressivement des quartiers précaires qui, en grandissant, forment des pans de ville non planifiés.

Se pose dès lors une question cruciale pour les politiques d'aménagement du territoire dans les agglomérations africaines : comment s'effectue le choix des terrains par les personnes qui construisent ? Cette question assez simple soulève en fait une série d'interrogations relatives à la position sociale et au parcours de vie des personnes concernées. Les travaux sur la pauvreté et l'auto-construction indiquent en effet que ce sont les habitants plus pauvres qui s'approprient les terrains vierges de tout équipement, hors de zones planifiées, les seuls qui leur permettent de s'implanter sans risquer d'être déguerpis. La ville informelle se positionne alors contre toute tentative de planification<sup>1</sup>. L'étude des mécanismes de production réels, hors plan, a pris une importance capitale pour les politiques urbaines. Par ailleurs, et bien que très peu de recherches n'aient été menées sur le sujet en Afrique de l'Ouest, ces urbanisations interrogent le parcours de vie : quand commence-t-on à construire ? à agrandir ? Selon quelles temporalités ? Ou plus généralement, et ce sera le questionnement proposé : comment, au quotidien et dans les détails, la ville se fabrique-t-elle ?

Le thème de la construction de la ville africaine a été traité il y a trente ans déjà<sup>2</sup>. Les villes étudiées étaient alors Douala et Kinshasa. Au-delà d'une actualisation, notre recherche doit permettre d'aller plus loin dans la compréhension du développement de la ville ; dans quelle mesure la ville se développe-t-elle encore principalement grâce aux migrants ? Alors que ce phénomène était évident il y a quelques dizaines d'années, l'extension de la ville passe aujourd'hui plutôt par des phénomènes de « desserrement » des familles (moins de personnes par famille) et par l'augmentation de la population urbaine sans apports de migration.

### **Session b. Les stratégies de localisation des grands équipements urbains privés et « centraux »**

Depuis une quinzaine d'années, des grands équipements commerciaux comme les shopping centers et les sièges de sociétés internationales commencent à fleurir dans les métropoles d'Afrique de l'Ouest. Cette tendance est largement induite par l'émergence d'une culture urbaine globale qui s'érige en modèle planétaire unique, imposant une forme d'urbanisation,

---

<sup>1</sup> CHENAL, J. (2009) Urbanisation, planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest : jeux et enjeux de l'espace public. *ENAC*. Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne.

<sup>2</sup> CANEL, P., DELIS, P. & GIRARD, C. (1990) *Construire la ville africaine. Chroniques du citoyen promoteur*, Paris, Karthala, ACCT.

support de la libéralisation et de la mondialisation de l'économie, mais aussi d'un gaspillage croissant de ressources, d'énergies et d'espaces<sup>3</sup>.

Ces équipements ont des effets structurants importants sur le développement urbain, fonctionnant souvent comme des paquebots non amarrés à leur environnement<sup>4</sup>, ont des effets majeurs sur les dynamiques d'urbanisation. Si l'implantation de tels équipements devrait être encadrée par des normes et des lois en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, la situation africaine reste là encore clairement informelle. Il est dès lors important d'explorer les ressorts de ces localisations : s'agit-il de simples critères de disponibilité foncière, voire du prix du foncier ? Ou sommes-nous en présence de stratégies de planification plus complexes ?

Pour ce deuxième champ, compte tenu à la fois de l'importance du domaine et du relatif « sous-développement » de la recherche, il nous semble pertinent de nous interroger sur les manières dont les grands équipements publics et privés se localisent en Afrique de l'Ouest, puis, une fois implantés, leur rôle dans la (dé)structuration des dynamiques de croissance d'une agglomération et leur façon de dessiner des « sentiers de dépendances » desquels il est coûteux de sortir<sup>5</sup>.

Le foncier urbain est sans doute le thème le plus traité dans la recherche urbaine en Afrique de l'Ouest ; les filières sont connues et la Session a. du colloque en donnera un exemple supplémentaire. Mais le foncier n'épuise pas la question des stratégies de localisation des équipements urbains. La disponibilité d'un terrain est en effet un ingrédient important, mais ne saurait à elle seule expliquer les choix des privés pour l'implantation de leur société : l'accessibilité d'un site, son insertion urbaine, la proximité des catégories sociales aisées sont autant de facteurs susceptibles de jouer un rôle dans le choix de localisation.

### **Session c. Les espaces publics, entre ressources et insécurité, et leur progressive privatisation**

Les espaces publics constituent le support privilégié des réseaux sociaux et des pratiques culturelles, mais également le lieu central de l'intégration urbaine, et ce particulièrement dans les villes africaines. Il révèle par là les mutations qui atteignent tant les sphères sociales et culturelles que les champs politiques, spatiaux et environnementaux.

Aujourd'hui, l'espace public africain doit faire face aux effets de la mondialisation qui se traduisent par une concentration des phénomènes d'exclusion et une accélération des vecteurs de modernisation. Véhiculés par une idéologie et des institutions étatiques néolibérales, mais aussi par les relations professionnelles, le système éducatif et les médias, ces vecteurs mondialisés sont à l'origine de changements sociaux rapides qui affectent la dynamique de l'espace public.

Dans ce contexte, quelle que soit la volonté des pouvoirs publics d'en préserver le caractère originellement ouvert (à tous), le caractère public des espaces urbains est mis à l'épreuve. S'en suivent des tensions toujours plus fréquentes allant désormais de paire avec l'identité fragmentée des grandes villes, dont il n'est désormais pas rare que les espaces publics « sécurisés » soient en même temps les lieux du conflits, de violence – réelle et symbolique –, voire de terreur, c'est-à-dire de « l'insécurité humaine ».

Aujourd'hui, la violence semble être devenue le corollaire obligé du « procès de civilisation » urbain. Mais il est nécessaire d'en identifier les causes profondes, afin de montrer que, si violence il y a, elle est en fait à chercher dans une violence de l'urbanisation, symbolique ou

---

<sup>3</sup> VELZ, P. (2000) *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris, PUF.

<sup>4</sup> LORRAIN, D. (2002) Les industriels japonais de l'environnement (I). *Flux*, 50.

<sup>5</sup> PFLIEGER, G., KAUFMANN, V., JEMELIN, C. & PATTARONI, L. (2007) Entre reproduction, innovation et contingence : infléchir une trajectoire urbaine. L'exemple des politiques locales de transports et d'urbanisme. *Revue Suisse de sociologie*, 33.

non, donc dans l'impact du dispositif spatial sur les habitants de la ville. Il faut repartir d'une critique de l'urbanisme pour comprendre les enjeux que représente l'espace public. Les gated communities, fréquentes en Amérique du Sud et en Afrique anglophone, semblent pour l'instant épargner la plupart des grandes villes de l'Afrique de l'Ouest. Pour quelles raisons ? En Afrique de l'Ouest où la notion d'espace public renvoie à des réalités différentes de celles de l'Occident, ni sa sécurité, ni sa violence ne peuvent se satisfaire des observations d'une recherche urbaine déterritorialisée.

C'est pour cela que cette session propose de comprendre comment une ville, confrontée à une violence sociale, mais aussi spatiale, peut utiliser le caractère public de ses lieux comme une ressource pour se rendre plus sûre, tout en restant ouverte

#### **Session d. L'accès à la ville par la mobilité spatiale**

Dans la plupart des villes, les potentiels de mobilité spatiale se sont considérablement élargis sous l'impulsion de la vitesse offerte par les systèmes de transport et de communication, permettant de combiner et de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable<sup>6</sup>. Dans la mesure où la ressource que constituent les potentiels de mobilité est inégalement répartie au sein de la population, elle est à l'origine d'inégalités sociales productrices de dynamiques de ségrégation<sup>7</sup>. Dans le cas des métropoles africaines, les effets ségrégatifs du transport se construisent en particulier à partir du mécanisme des prix et de la surcharge des infrastructures qui allongent considérablement les temps de déplacements.

Cette problématique renvoie à la question de l'accès<sup>8</sup>. De plus en plus de personnes éprouvent des difficultés à accéder à la ville, soit à cause des coûts engendrés, soit à cause des temps de déplacements, ce qui entraîne le développement de phénomènes d'exclusions sociales<sup>9</sup> et donc à « accéder » à la société. Il en résulte des phénomènes d'assignation territoriale pour les ménages économiquement les moins dotés<sup>10</sup>.

Des travaux récents insistent sur le fait que les inégalités face aux déplacements relèvent également des aptitudes des personnes à se mouvoir, leur motilité<sup>11</sup>. En effet, la présence d'un système de transport n'entraîne pas nécessairement son utilisation par des populations démunies<sup>12</sup>, car à quoi bon se rendre au centre-ville, si on n'a rien à y faire ?

Alors que la recherche internationale tend à développer une théorie de la croissance urbaine qui érige la ville-flux en un modèle générique, il n'est pas certain que les villes africaines, soit aux prises avec un tel modèle. Les populations les plus pauvres, celles qui n'ont pas accès à la mobilité, sont de plus en plus nombreuses. La confrontation des connaissances entre des phénomènes que analysés au Nord et une réalité africaine doit permettre de remettre en débat le mainstream de la théorie urbaine, à la fois trop « nordiste » et trop englobante.

- 
- <sup>6</sup> URRY, J. (2000) *Sociology beyond societies - mobilities for the twenty-first century*, London, Routledge.  
LARSEN, J., URRY, J. & AXHANSEN, K. (2005) *Social networks and future mobilities*. Final draft: report to the UK Department for Transport. Lancaster & Zurich, Lancaster University & IVT ETHZ.
- <sup>7</sup> KAUFMANN, V. (2008) *Les paradoxes de la mobilité*, Lausanne, PPUR.
- <sup>8</sup> RAJE, F. (2007) Using Q methodology to develop more perspective insights on transport and social inclusion. *Transportation Policy*, 14, 467-477.
- MARTINELLI, A., PINI, G., TORRICELI, G. P. & WIDMER, G. (2000) Indicateurs d'accès pour une mobilité durable. IN ENVIRONNEMENT, T. E. (Ed.) Rapport A1, PNR 41. Berne.
- <sup>9</sup> PRESTON, J. & RAJE, F. (2007) Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15.
- <sup>10</sup> GONZALEZ, W., BRECKENRIDGE, R. S. & GUNKEL, S. E. (2006) Latinos' Residential segregation and spatial assimilating in micropolitan areas: Exploring the American dilemma on a new frontier. *Social Science Research*, 1-26.
- <sup>11</sup> KAUFMANN, V. (2002) *Re-thinking mobility*, Burlington, Ashgate.
- <sup>12</sup> LE BRETON, E. (2005) *Bouger pour s'en sortir*, Paris, Armand Colin.

Pour cette quatrième session, nous proposons ainsi d'approfondir la problématique de l'exclusion sociale liée au transport en interrogeant à la fois son importance et son origine. Cette thématique permet également de remettre au centre du débat les coûts des transports pour les populations les plus pauvres.

### **Organisation du Colloque**

Le colloque est organisé par le Centre suisse de recherche scientifique d'Abidjan (CSRS) et le Laboratoire de sociologie urbaine (LASUR) de l'École polytechnique fédérale de Lausanne.

#### *Organisation à Abidjan*

Prof. Bassirou Bonfoh, <bassirou.bonfoh@csrs.ci>

Dr Dongo Kouassi (kouassi.dongo@csrs.ci)

#### *Organisation à Lausanne*

Dr Jérôme Chenal <jerome.chenal@epfl.ch>

Dr. Yves Pedrazzini <yves.pedrazzini@epfl.ch>

Prof. Vincent Kaufmann <vincent.kaufmann@epfl.ch>

### **Soumission de propositions**

Les participants au colloque seront sélectionnés sur dossier qui devra contenir les éléments suivants :

- Un CV et une liste des publications ;
- 1 à 3 articles de leur production en rapport avec au moins une des sessions, au format pdf.
- Un résumé de maximum une page de la communication qu'ils se proposent de faire.

Ils indiqueront en outre le choix de la session vers laquelle va leur préférence. Le dossier est à envoyer par mail avant le 8 mars février 2010 aux adresses suivantes :

<jerome.chenal@epfl.ch> et <bassirou.bonfoh@csrs.ci>

Les contributions écrites ne sont pas demandées AVANT le colloque, mais elles devront toutefois être fournies dans le mois suivant le colloque pour la publication des actes.

### **Frais d'inscription**

Les frais d'inscription au colloque sont de 150 Euros pour les participants au colloque.

Une prise en charge est prévue pour les chercheurs retenus par l'organisation pour une communication au colloque (déplacement + hébergement + subsistance+ frais d'inscription)