

# Ville dense ou ville diffuse ?

## Quel avenir pour les périphéries des villes du sud ?

*À Nouakchott en Mauritanie comme dans toutes les villes du sud, l'expansion démographique a engendré une explosion de la périphérie. Cette situation reflète parfaitement celle des décennies à venir, où les centaines de millions de nouveaux urbains d'Afrique n'occuperont pas les dents creuses des villes, ni même ne densifieront les villes d'aujourd'hui, mais devront obligatoirement investir des terrains libres de toute urbanisation. Pour Jérôme CHENAL, directeur de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), l'enjeu dans les villes africaines n'est donc pas la ville existante, la ville centre, l'enjeu aujourd'hui se trouve en périphérie.*

Le planificateur doit réfléchir à la manière d'urbaniser la périphérie et cela dans un contexte de changement climatique. Rappelons que les effets du changement climatique ne sont pas les mêmes partout, des territoires deviendront plus humides, d'autres plus secs, d'autres encore plus chauds. Les réponses à apporter ne seront pas les mêmes dans toutes les villes. Certains cherchent à se protéger du soleil en construisant dense en climat sec, alors que l'étalement urbain est davantage pertinent pour laisser l'eau s'infiltrer dans les climats très humides.

Les deux préalables de la forte augmentation du nombre d'urbains et des réponses différenciées étant ainsi posées, quelles sont les attentes du politique ? De mettre en œuvre une ville compacte grâce à l'articulation du duo urbanisme et transport.

Si les modèles de villes compactes, moins prédatrices en ressources, sont applicables dans les villes où les réseaux sont complets, où les salaires médians sont élevés et donnent aux populations la possibilité de s'offrir une mobilité quasiment infinie pour leur travail et leurs loisirs, il faut interroger leur pertinence dans les villes du Sud. En l'absence de moyen pour sa mobilité, même souvent pour aller travailler, faisant de populations entières des « assignées à résidence » dans leur périphérie sans eau, sans réseaux d'énergie, le modèle de la ville compacte n'est sans doute plus applicable. Faisons l'hypothèse que la ville compacte est pertinente en Afrique, mais uniquement dans de très rares exceptions.

Et cela même si, par ailleurs, la très faible densité est coûteuse, tout comme la très haute densité puisqu'il faut développer les systèmes techniques qui la permettent. L'évacuation des eaux pluviales – pour ne prendre que cet exemple – impliquera avec une densification la mise en place d'un système de tuyaux car l'eau ne s'infiltrer plus. Ainsi, ce qui est gagné d'une part peut être perdu d'autre part. Il existe donc un optimum entre la très faible et la très haute densité qui dépend du contexte morphologique, géographique, climatique de chaque ville. Admettons un lien direct entre les formes urbaines et la société, il faut en conclure que les réponses et les optimums ne seront pas les mêmes partout. Il s'agit de comprendre comment adapter la densité à chaque cas particulier au lieu de donner une réponse unilatérale prévalant sur l'ensemble des territoires urbains.

S'agissant de périphéries, cinq interrogations viennent à l'esprit, auxquels il est nécessaire d'apporter une

réponse pour comprendre les actions sur le territoire, mais surtout avoir les moyens de concevoir la ville de demain.

- Tout d'abord, il faut interroger le concept de densité et de forme compacte. Une question s'impose : celle du légal – ou de l'illégal – et donc celle de l'accès au marché foncier du plus grand nombre. Dans la majorité des villes du sud, la population n'a pas accès au foncier car même la parcelle nue reste trop chère pour sa capacité financière. Considérons que les populations pauvres ayant un droit à la ville comme les autres, leur seul choix reste de s'installer sur les franges du centre-ville ou en périphérie. Surgit alors un paradoxe vis-à-vis du concept de la ville compacte puisque ces populations sans accès au foncier officiel, du fait de leur pauvreté, s'installent à l'opposé de la ville planifiée. Cette stratégie leur permet d'assurer



*Etalement urbain à Nouakchott, Mauritanie, 2007*

Credit photo : Benoit Vollmer-EPFL

leur implantation le plus longtemps possible sans être déplacées. Il est donc important de trouver des solutions pour appréhender ce phénomène qui réinterroge la question de la propriété foncière et de la propriété privée. Depuis 40 ans, nous faisons des lotissements, nous créons des parcelles et donnons des titres ; depuis 40 ans le problème persiste.

- Les transports publics créent de l'étalement urbain par ségrégation des plus pauvres. Rabat au Maroc est un exemple intéressant. Les autorités ont réalisé un tramway, mais beaucoup trop cher (le prix du ticket a été ajusté à deux reprises depuis). Or, la mise en place d'infrastructures de tramway ou de métro provoque la hausse des prix des loyers et donc du foncier et de l'immobilier. Les populations à proximité de cette ligne de tramway, susceptibles de l'utiliser, sont contraintes, petit à petit, de s'installer plus loin à cause de cette hausse du marché foncier. Ces populations ont été remplacées par des personnes plus riches qui privilégient l'usage de la voiture. Les mécanismes sont certes plus complexes mais le résultat reste toujours le même.
- Le travail des ONG dans les quartiers périphériques est lui aussi source d'étalement urbain : en aidant les plus pauvres et en leur procurant différents services afin d'améliorer leur cadre de vie, elles les ancrent dans cette périphérie lointaine. L'aide légitime aux plus pauvres a des incidences importantes sur la possibilité d'une ville compacte.
- Les moyens de subsistance exigent d'autres contraintes. En dessinant et imaginant un lotissement

en périphérie, l'agriculture urbaine s'impose et a son importance, notamment pour les personnes « assignées à résidence ». Pour ces personnes, il y a un intérêt à donner la possibilité de faire de l'élevage et de l'agriculture en proposant des lotissements de taille suffisante pour ces activités.

- Une dernière interrogation concerne le climat qui, dans le cas d'un climat humide, pousse à reconsidérer la taille des parcelles car l'enjeu de l'infiltration des eaux pluviales est important.

Au vu de ces interrogations, il faut se poser la question suivante : pourquoi faire de la ville dense en Afrique subsaharienne aujourd'hui ? Cette injonction à la densité, qui peut-être fonctionne dans les villes du nord, est reproduite tant bien que mal et souvent à tort sur l'ensemble des villes du sud. Ce n'est donc pas du modèle théorique de la ville durable qu'il faut partir, mais de la réalité du lieu, à la fois physique et climatique et des pratiques des habitants qui s'y sont installés. La création des lotissements doit s'appuyer sur le mode de vie des populations, le contexte physique et leur manière de vivre au quotidien, leur mobilité, leurs stratégies ou tactiques. La ville qui en résultera sera dessinée tout à fait différemment. Dans le contexte de la ville de demain, durable et intégrative, le lotissement reste un outil de base, mais qu'il faut impérativement passer au crible de nos interrogations ! ■

Jérôme CHENAL  
jerome.chenal@epfl.ch

Chenal Jérôme (2014), *The West-African City. Urban space and models of urban planning*. Lausanne : EPFL Press, London : Routledge

## Les acteurs et les pratiques de la transformation foncière : l'exemple des villes indiennes

*La transition urbaine est pleinement à l'œuvre dans les pays en développement et émergents. Le croît démographique urbain se ralentit et il tend à s'aligner sur les taux moyens des pays avec le tassement des migrations résidentielles à destination des villes. Celles-ci continuent néanmoins de s'étendre et de se transformer. Eric DENIS, Directeur de recherche au CNRS, Laboratoire « Géographie-cités », présente ici le cas des villes indiennes.*

**E**n Inde, les migrations rurales n'ont contribué qu'à 22% de la croissance urbaine entre 2001 et 2011. La croissance démographique annuelle des zones urbaines s'établit à 1,8% en 2011, contre 3,9 % en 1981. Cependant, l'expansion des aires urbaines reste très forte. Entre 2000 et 2030, les villes des pays en développement verront leur surface multipliée par 2,5. En Inde, 2 740 km<sup>2</sup> sont convertis chaque année à des usages urbains. Les acteurs de ces conversions foncières sont aux origines de l'expansion rapide des périphéries urbaines dans les pays du sud.

L'approvisionnement des villes est bouleversé par le boom des circuits longs qui redéfinit la valeur des terres périurbaines. Avec la baisse de leurs marges, les exploitants agricoles sont de plus en plus tentés d'anticiper la conversion foncière de leurs terres.

La multiplication des acteurs est un trait marquant de ces périphéries où émergent les grands projets: les usines en joint-venture, les services innovants, les infrastructures de transport et les plateformes logistiques, ainsi que les complexes résidentiels de standing. Le secteur privé est devenu le moteur de l'étalement urbain. Les investissements se concentrent dans les franges urbaines devenues plus attractives que les centres des villes, congestionnés, aux opportunités foncières rares et fractionnées. Dans ces marges, la puissance publique s'engage dans des politiques de valorisation de son patrimoine foncier en le privatisant ou en concédant des biens publics et des espaces naturels pourtant protégés comme des bassins de retenue d'eau, des forêts domaniales et des cordons littoraux.