



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Conjuguer lien social et résilience

L'expérience des villes africaines



#MondeEnCommun

**Conjuguer
lien social et résilience**
L'expérience des villes africaines



Les transitions urbaines en Afrique au cœur des Objectifs de développement durable par Rémy Rioux	06
Un récit pour les villes africaines par Sithole Mbanga	08
Les engagements du Groupe AFD en faveur de la Ville durable en Afrique en 2019	10
« La ville durable de demain sera africaine » Karine de Frémont	12
Dakar - Plus qu'une route, un corridor de prospérité partagée a été créé	14
« Pour relever le défi de la mobilité à Dakar, il a fallu mobiliser tous les acteurs concernés et agir ensemble » Dominique Ndong	30
Le transport artisanal 2.0 : une opportunité face aux défis de la mobilité dans les villes africaines ? Solène Baffi et Anne Chaussavoine	34
Ouagadougou - La municipalité rapproche la ville de ses habitants	38
Entre la municipalité de Ouagadougou et l'AFD : 20 ans de partenariat en faveur d'une ville durable Armand Béouindé	56
Financer le développement durable des villes Frédéric Audras	58
Antananarivo - De la cité des mille à la ville pour tous ?	60
« Il ne peut y avoir de villes durables sans logements décents » Audrey Guiral-Naepels	78

Les transitions urbaines en Afrique au cœur des Objectifs de développement durable



Rémy RIOUX

*Directeur général du Groupe
Agence française de développement*

La population africaine, qui a déjà été multipliée par quatre au cours des cinquante dernières années, devrait atteindre 2,5 milliards de personnes en 2050. Alors que les Africains représentaient 13 % de la population mondiale à la fin du XXe siècle, ils constitueront ainsi le quart de l'humanité en 2050. Au centre de cette mutation démographique, les villes accueilleront bientôt la majorité de la population africaine : avec un taux d'urbanisation de 4 % par an, 60 % d'Africains vivront en ville à horizon 2050 contre près de 40 % aujourd'hui, représentant 1,2 milliard d'urbains contre 400 millions aujourd'hui.

Les territoires urbains contribuent déjà au dynamisme économique du continent, favorisant notamment l'essor d'une classe moyenne. Néanmoins, cette évolution requiert des investissements massifs, estimés entre

130 et 170 milliards de dollars par an, pour répondre aux besoins en infrastructures essentielles des villes africaines. Au-delà de ce défi quantitatif, un changement de trajectoire s'impose pour relever les défis posés par une explosion urbaine inédite. Il faut innover techniquement, mais aussi socialement, pour agir mieux et plus efficacement.

En cela, les jeunes africains – qui représenteront la moitié de la jeunesse mondiale en 2070 – doivent être soutenus, car ils sont les premiers – et notamment les femmes, à l'instar de Vanessa Nakate – à se mobiliser pour la transition écologique et territoriale. Il nous faut soutenir plus avant l'esprit d'entrepreneuriat des jeunes africains qui ont soif d'innovation et leur permettre de participer aux systèmes de gouvernance pour soutenir le développement du continent en cohérence avec les Objectifs de développement durable.

Car, si le dérèglement du climat se manifeste partout, l'Afrique est la première victime de ce choc environnemental qui lui est essentiellement exogène. En particulier, les villes africaines, en raison de la population et des infrastructures qu'elles concentrent sur leur territoire, subissent déjà les effets du changement climatique parmi lesquels des inondations, l'élévation du niveau de la mer et l'érosion des côtes. Les investissements réalisés en Afrique auront en outre un impact déterminant pour le reste du monde. Une large part de notre avenir en commun se joue sur ce grand continent qui devra suivre un développement plus sobre en carbone que ne l'a été celui des pays industrialisés pour s'inscrire dans la trajectoire de l'Accord de Paris sur le climat.

Dans ce contexte, les villes africaines sont les epicentres d'enjeux globaux décisifs : faire reculer la pauvreté et lutter contre les inégalités, combattre l'exclusion sociale et favoriser la mobilité de tous, s'adapter au changement climatique et préserver les écosystèmes, faciliter l'accès à l'éducation et à la culture et créer de l'emploi et de la valeur, offrir des services et des usages nouveaux qui améliorent le quotidien des populations sans nuire à la vie des prochaines générations.

Ces transitions urbaines posent l'équation du financement. Si les villes des pays du Nord disposent de ressources financières suffisantes, de nombreuses villes du Sud font face à des capacités limitées. Les 450 banques publiques de développement du monde – réunies pour la première fois à l'occasion du Sommet Finance en Commun au terme duquel elles ont décidé de former une coalition –, peuvent ici jouer un

rôle d'appui financier et technique significatif, puisque ces institutions représentent 2500 milliards de dollars d'investissements, soit 10% des investissements annuels mondiaux. Elles ont un rôle à jouer en concevant des instruments communs, tels que des dispositifs de garantie, pour le financement des villes résilientes.

C'est ce à quoi s'attèle le Groupe AFD, avec près de 3 milliards d'euros d'investissements dédiés spécifiquement aux villes durables en 2019 dont 1,15 sur le continent africain dans le cadre d'un dialogue soutenu de politique publique. Ces financements concernent les grandes villes mais aussi les villes dites intermédiaires, à l'exemple de programmes soutenus au Maroc, au Sénégal, au Cameroun et en Afrique du Sud. En effet, près des deux tiers de la croissance urbaine s'effectuera dans les villes dites secondaires – avec des populations de 200 à 300 000 habitants qui doubleront voire tripleront d'ici 2050.

Le président français Emmanuel Macron le rappelait dans son discours de Ouagadougou du 28 novembre 2017 : « c'est en Afrique qu'est en train d'être inventée la ville durable de demain ». Il nous appartient de l'accompagner et de participer à l'émergence de ces villes en commun.



Un récit pour les villes africaines

**Sithole MBANGA**

*Directeur général du Réseau
des villes sud-africaines*

L'Afrique s'urbanise rapidement. Nous savons que la plupart des villes, qu'elles soient grandes ou petites, sont vouées à accueillir des populations plus nombreuses. Les conséquences de cette croissance urbaine inédite sont dès à présent visibles : les villes ne sont pas en mesure de fournir les infrastructures et les services socio-économiques au rythme et à l'échelle requis pour accueillir un nombre croissant de citoyens. Le succès futur des villes africaines dépendra en grande partie de la capacité des gouvernements locaux à apporter des réponses aux défis liés à l'urbanisation. Pourtant, il n'existe pas de récit africain clair pour expliciter en quoi consiste le « développement durable des villes » et ce qu'il faut entreprendre pour y parvenir. Je parle bien d'une ligne politique claire sur l'urbanisation africaine, qui mette les gouvernements locaux en capacité d'y répondre. La centralisation des pouvoirs au niveau national reste prégnante en Afrique et le potentiel de réponse des gouvernements locaux est par conséquent limité. Un récit africain est nécessaire. Un récit qui place les citoyens au centre et qui confère aux autorités locales le pouvoir et la responsabilité

de mettre en oeuvre les réponses adaptées aux défis singuliers locaux. Face aux principaux défis auxquels sont confrontées les villes africaines, les gouvernements locaux peuvent apporter des réponses originales.

La transition énergétique et le changement climatique

Alors que des progrès majeurs sont réalisés dans les technologies de production d'énergie, l'Afrique a l'opportunité d'emprunter un chemin différent, un chemin de croissance à faible émission de carbone. Ne pas entreprendre la transition énergétique dès maintenant aurait pour conséquence d'aggraver le dérèglement climatique, dont les conséquences sont ressenties plus durement encore par les pauvres et les plus vulnérables. Le rôle des gouvernements locaux peut alors s'avérer déterminant. Au plus proche du terrain, ils sont sollicités et on attend de leur part qu'ils apportent des réponses et un soutien. Pourtant, avec des administrations déjà surchargées, des pouvoirs limités et des finances restreintes, la tâche s'avère écrasante. Les gouvernements locaux africains doivent commencer à explorer des fonctions énergétiques alternatives, sans nécessairement chercher

à être le fournisseur de services, mais plutôt en facilitant l'accès au marché de nouveaux fournisseurs d'énergie. Les collectivités locales ont la possibilité de réinventer les règles. Il est important de leur donner les moyens de le faire.

Transport et mobilité - Accès et déplacements dans les villes

La circulation des personnes et des biens est un autre facteur de développement majeur pour les villes. Les villes africaines sont pourtant exceptionnellement inefficaces ; les réseaux d'infrastructures de transport étant limités et la demande de déplacement augmentant très rapidement. Les économies d'échelle sont compromises lorsque les personnes et les marchandises sont au ralenti. Aujourd'hui, deux types d'opportunités s'offrent aux collectivités locales. La première est liée à l'amélioration des technologies numériques, de la téléphonie mobile en particulier. En analysant nos données, les gouvernements locaux ont en effet la capacité de travailler avec les opérateurs de transport pour rationaliser l'offre et fournir les conditions d'une meilleure gestion de la demande. Ils peuvent définir des politiques publiques et créer un cadre réglementaire favorable à la diversité des opérateurs de transport. En parallèle, les gouvernements locaux doivent examiner comment améliorer la qualité du transport artisanal et informel tout en préservant la flexibilité et l'agilité de ce secteur. Des exemples de partenariats associant gouvernements locaux et opérateurs pour fournir de meilleurs niveaux de service existent à travers le continent. A nous de nous en inspirer.

Établissements humains - l'agenda spatial

Alors que les villes africaines se développent avec une offre limitée d'infrastructures, des signes montrent d'ores et déjà que les efforts de planification des gouvernements ne sont pas en mesure d'encadrer cette croissance de manière durable, que les plans de développement urbain ne peuvent être mis en oeuvre au rythme requis pour répondre aux demandes. La planification urbaine doit être fondamentalement repensée. Elle est fondée en effet sur un ensemble de conditions préalables concernant la capacité de l'État à fournir des infrastructures et à

accompagner leur implantation de manière structurée. Or, dans les villes africaines, ces conditions ne sont pas réunies. Le taux de croissance inédit, couplé aux faibles capacités des gouvernements locaux, fait que les méthodes officielles et conventionnelles de planification urbaine ne sont pas adaptées. Les autorités locales peuvent réécrire les règles. Pour que les décisions soient plus pertinentes, durables... et suivies d'effets. Il nous faut définir un paradigme qui fonctionne avec l'informalité, qui élargit les options en matière de régime foncier et qui facilite l'amélioration des méthodes de construction, pour un avenir plus durable.

Maîtriser la technologie

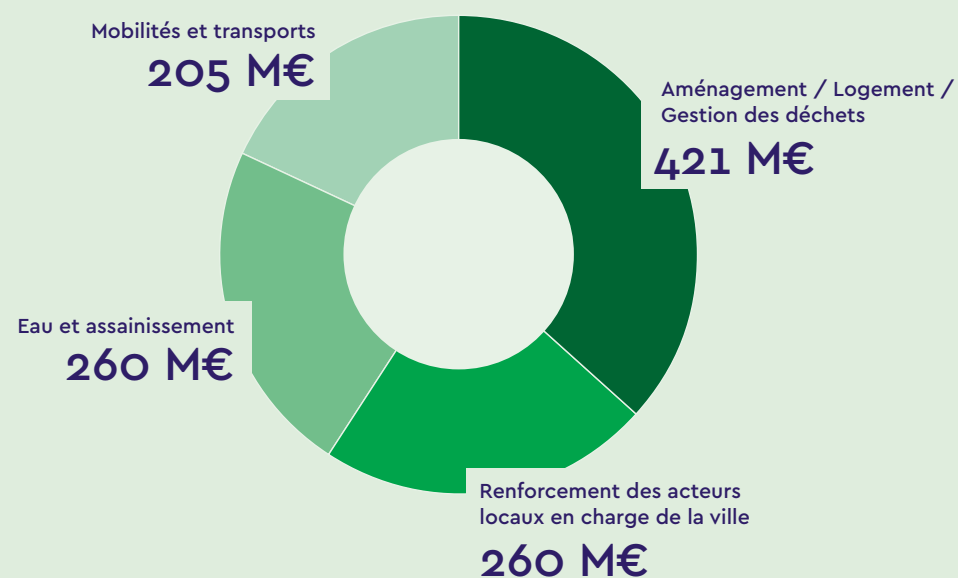
Le gouvernement local africain du futur sera un gouvernement qui s'engage activement en faveur des technologies comme accélérateurs du développement, plutôt que d'être pris dans l'inertie des modes de faire conventionnels. Les opportunités technologiques existent pour pouvoir se connecter avec d'autres acteurs et réseaux du développement urbain de manière proactive. Elles peuvent également améliorer l'accès à l'information et aux processus participatifs de décision. Les gouvernements locaux doivent se repositionner par rapport à la vague technologique qui a saisi le globe et qui se développe dans la société africaine.

Les collectivités locales africaines sont confrontées à de nombreux défis. Le plus grand étant sans doute de définir leurs missions et la façon dont elles pensent devoir y répondre. J'appelle à une dynamique africaine renouvelée. Nous avons besoin de gouvernements locaux entreprenants, qui s'associent activement avec les communautés, explorent et expérimentent de nouvelles technologies mais aussi de nouvelles façons de travailler. Il est essentiel de créer des réseaux de villes robustes à travers tout le continent. C'est ce qui a changé la donne en Afrique du Sud. Il est important que le récit dont les gouvernements locaux ont si désespérément besoin en Afrique soit écrit par les gouvernements locaux eux-mêmes, pas avec des mots mais via des actions déclenchant un réel changement.



Les engagements du Groupe AFD en faveur de la Ville durable en Afrique en 2019

Avec 1,15 milliard d'euros octroyés en 2019, le Groupe AFD finance et accompagne **34 nouveaux projets** de développement urbain en Afrique. Il investit pour des villes plus justes et plus durables grâce à une large palette d'instruments financiers et techniques.



Les financements autorisés en 2019 permettront...

Un accès amélioré aux services essentiels pour

8,3 M
de personnes

Un accès amélioré à un transport urbain durable pour

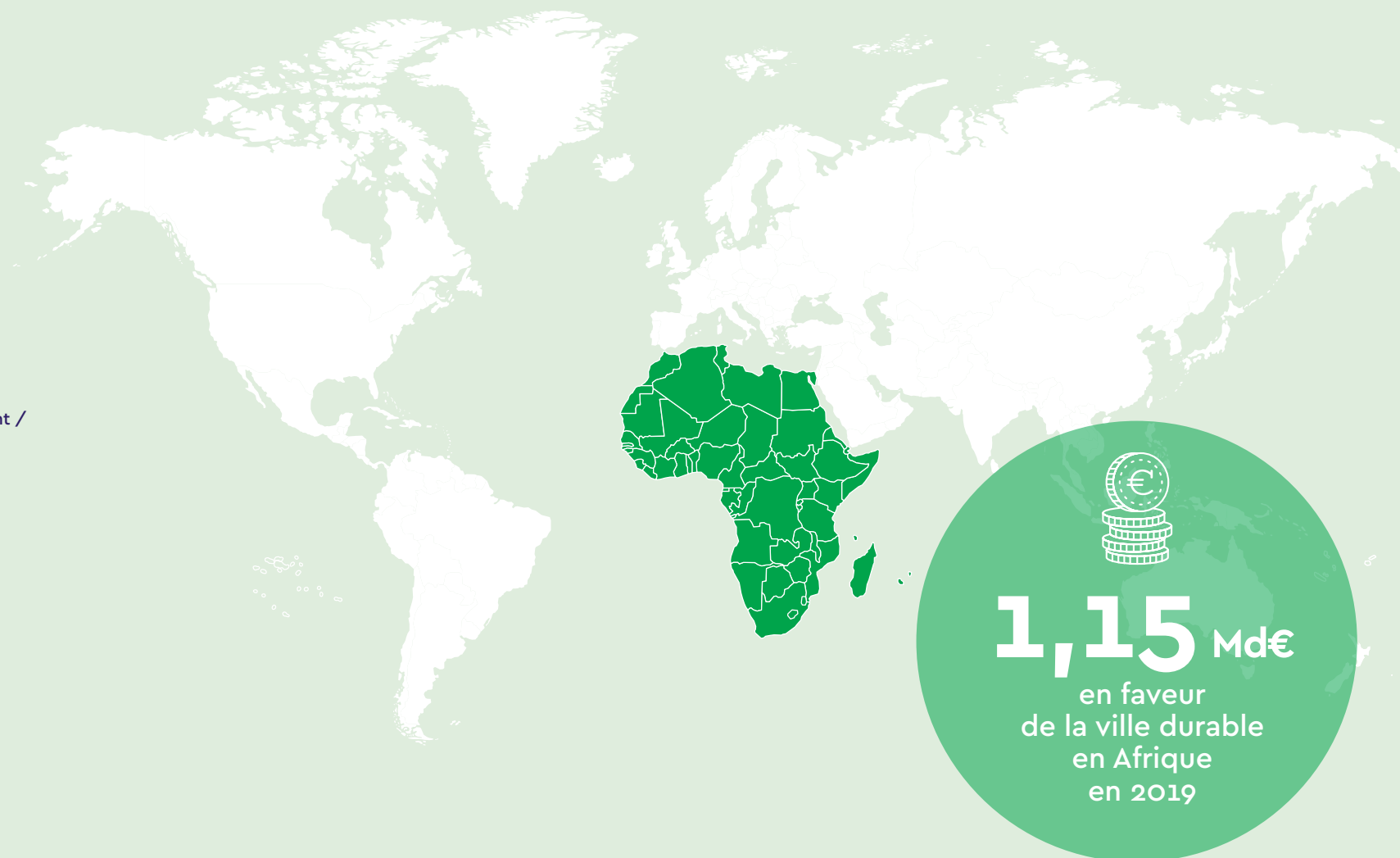
940 000
personnes

Une habitation améliorée ou sécurisée pour

70 000
personnes

Une résilience climatique pour

470 000
personnes



La ville de demain sera africaine



Karine DE FREMONT
Directrice du département
Transition urbaine et mobilité

Si l'Afrique est aujourd'hui faiblement urbanisée (38%), la combinaison d'une croissance démographique forte et de l'exode rural en cours est d'ores et déjà à l'origine de la croissance urbaine la plus élevée au monde (+4% par an). Le nombre de citoyens, qui s'élève aujourd'hui à près de 500 millions, va ainsi doubler au cours des vingt prochaines années. Aucun autre continent n'a été confronté à ce type de dynamique : l'Europe a mis des siècles pour produire une telle augmentation, et même la Chine n'a pas connu de phénomène de cette ampleur sur une période si restreinte. D'ici 2025, plus de 100 villes sur le continent accueilleront un million d'habitants alors qu'elles n'étaient encore qu'une cinquantaine en 2010 à frôler ce seuil. Et dès 2100, les trois villes les plus peuplées au monde seront africaines : Lagos, Kinshasa et Dar es Salaam. Pour autant, le processus d'urbanisation en Afrique ne se résume pas à un phénomène de mégapolisation. Les villes intermédiaires et petites villes de moins de 1 million d'habitants concentrent en effet 60 % de la croissance urbaine. ONU-Habitat estime d'ailleurs que la moitié des aires urbaines qui existeront dans 10 ans ne sont pas encore construites à ce jour. Les prochaines décennies seront donc absolument cruciales pour planifier un avenir urbain durable.

Relever le défi de la ville pour tous

La vitesse à laquelle se passe cette explosion urbaine n'est évidemment pas sans conséquence. Les villes se trouvent en effet bien souvent dans l'incapacité d'absorber un surcroît si massif et rapide de populations. Cela se traduit par une urbanisation qui se fait de manière spontanée et anarchique, avec les deux tiers des nouveaux citoyens qui se voient ainsi contraints de rejoindre des quartiers informels, précaires et sous-équipés. Le constat est donc sans appel et ne pas traiter, dès maintenant, la question de l'intégration de ces quartiers au reste de la ville, c'est alimenter un cercle vicieux « incertitude, insécurité, injustice ». C'est prendre le risque de se confronter à une pauvreté urbaine massive susceptible d'engendrer de la violence, sérieux obstacle au progrès social et économique, minant la cohésion sociale et érodant la confiance dans les institutions publiques. Or, pour être prospères et servir de locomotives au développement national, les villes africaines doivent être sûres. Lorsque l'on sait que des villes comme Kinshasa ou Lagos accueillent chaque jour plus de 1500 citoyens supplémentaires, on mesure l'ampleur des enjeux. Les nouveaux paysages urbains qui seront dessinés dans 20 ans seront certes le fruit des transitions démographiques et des opportunités économiques ; ils seront aussi et surtout déterminés par des politiques publiques qui se devront d'être inclusives mais aussi vertes pour préserver un équilibre social, économique et environnemental.

Changer de trajectoire

Trouver les moyens pour améliorer les conditions de vie des habitants des quartiers précaires et répondre aux besoins des nouveaux citoyens sera l'un des défis les plus pressants des prochaines décennies pour les gouvernements africains, nationaux comme locaux. Il s'agira en premier lieu de mobiliser les ressources internes, publiques et privées, de trouver de nouvelles sources de financement quand la fiscalité locale est plus que limitée là où l'économie informelle se développe. Et il faudra aller plus loin. La communauté internationale s'est engagée à faciliter l'accès des collectivités locales à l'emprunt pour le financement de leurs investissements et a reconnu le rôle catalyseur des banques de développement (Habitat III, 2016). C'est une vraie avancée, et la France s'est fortement mobilisée à cet effet. Mais cela ne concerne encore que trop peu de villes. L'objectif aujourd'hui est d'atteindre aussi les villes secondaires. Pour y parvenir, nous devons d'être innovants, de nous diversifier, de créer de nouveaux outils, de mobiliser plus et mieux nos partenaires. Au regard de l'ampleur des défis et de l'urgence climatique, nous devons accélérer notre action pour atteindre les Objectifs de développement durable qui nous concernent tous. A cet effet, nous avons revu en 2019 notre stratégie dédiée aux Villes durables. Notre regard et nos interventions évoluent, pour conjuguer lien social et résilience, suivant la voie dessinée par les villes africaines.



Dakar

Plus qu'une route, un corridor de prospérité partagée a été créé

Située à l'extrême ouest du continent africain, sur la presqu'île du Cap vert, la région de Dakar se développe très rapidement, et ce, malgré une situation géographique singulière et particulièrement exiguë. Entourée de part et d'autre par l'océan Atlantique, elle n'a en effet aucune possibilité d'extension, si ce n'est à l'est. Malgré cela, cette péninsule de 550 km², qui représente 0,3 % du territoire national, regroupe près de 25 % de la population du Sénégal. Elle concentre également 80 % de l'activité économique. Face au risque de saturation et d'engorgement, la mobilité a été et reste un enjeu majeur pour le développement de la capitale sénégalaise... et du pays tout entier. Retour sur le programme qui a marqué un tournant dans la trajectoire de développement de la région et inscrit Dakar dans une transition territoriale ambitieuse.





Au volant de sa voiture, Malick Diop a le sourire. La circulation est fluide, il ne mettra pas plus de 30 minutes pour rallier le centre-ville de Dakar à partir de l'aéroport. « *C'est vraiment agréable ! Dire qu'il n'y a pas si longtemps, nous vivions un calvaire au quotidien. Nous avons tendance à oublier qu'il ne fallait pas moins de 2 heures pour entrer ou sortir de la capitale.* »

Aujourd'hui prise en modèle pour la qualité de son développement urbain, Dakar est en effet plus dynamique que jamais et son influence rayonne dans toute la sous-région. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Jusque dans les années 2000, la capitale sénégalaise étouffait. Littéralement.

**1 million d'habitants en 1980,
4 millions en 2020**

Depuis les années 60, la presqu'île du Cap Vert se peuple très rapidement. Alors qu'elle ne comptait que 200 000 habitants en 1950, ils étaient un million dès 1980. Depuis, tous les 20 ans, la population de la région dakaroise double. En 2000, elle dépassait ainsi les 2 millions d'âmes. Elle frôle aujourd'hui les 4 millions. A l'image d'Abidjan, Abuja, Accra, Bamako ou encore Ouagadougou, Dakar gagne à présent chaque année 100 000 habitants en moyenne, et ce depuis une dizaine d'années. Et cette tendance semble s'accélérer puisque selon les prévisions d'ONU-Habitat, la région devrait dépasser les 5 millions d'habitants dès 2025.

Si ce prodigieux boom démographique s'explique en premier lieu par l'accroissement naturel, il ne saurait se résumer à cela. Il est également la conséquence d'un exode rural fort, fruit d'un développement local à la peine. Trop longtemps, et particulièrement dans le contexte d'ajustement structurel que le pays a connu du début des années 80 jusqu'à la fin du 20^e siècle, le Sénégal a en effet manqué d'une véritable politique nationale d'aménagement du territoire. Mais aussi

et surtout des budgets qui lui sont liés. Faute d'impulsion et d'investissements suffisants en faveur du renouveau de l'activité agricole et de la création de vraies dynamiques dans les villes secondaires du pays, les infrastructures, les activités, et par conséquent les richesses, se sont concentrées à Dakar. Le pouvoir d'attraction de la capitale s'est vite renforcé, au dépend d'un arrière-pays dans l'incapacité d'offrir de vraies alternatives. Progressivement, de nombreux villages se sont vidés et la presqu'île du Cap-Vert a absorbé, tant bien que mal, ces néo-citadins venus chercher une vie meilleure en ville. Mais bien que prévisible, cette affluence n'a pas été anticipée et accompagnée à sa mesure. Et faute de planification stratégique, l'urbanisation s'est faite de manière anarchique.

**Surpeuplée, sous-équipée, polluée,
Dakar étouffait**

Pourtant, dès les années 50, l'Etat avait entrepris d'agir face à des problèmes de logement devenus de plus en plus prégnants. De crainte que les bidonvilles récemment apparus dans la capitale ne se multiplient, il avait alors été décidé de créer une ville nouvelle, Pikine, à l'est de la capitale, afin d'accueillir les résidents « déguerpis » de ces quartiers spontanés. Mais très vite, la croissance urbaine rapide a eu raison du plan initial, bien trop restreint. Pikine puis Guédiawaye ont vu leur population gonfler de façon exponentielle, sans que ne soient pour autant construits les infrastructures et équipements, pourtant essentiels à l'épanouissement de leurs habitants. La presqu'île est devenue complètement saturée. Des embouteillages monstres sont venus paralyser la région : des centaines de milliers de déplacements le matin en direction du centre-ville de Dakar et des emplois, des centaines de milliers de déplacements le soir, dans le sens inverse, vers la périphérie et ses logements. « *Pendant la saison des pluies, qui s'étend de juin à septembre, il n'était pas rare de mettre 2 ou 3 heures pour rejoindre Dakar depuis Pikine* », se souvient Malick Diop.



25%

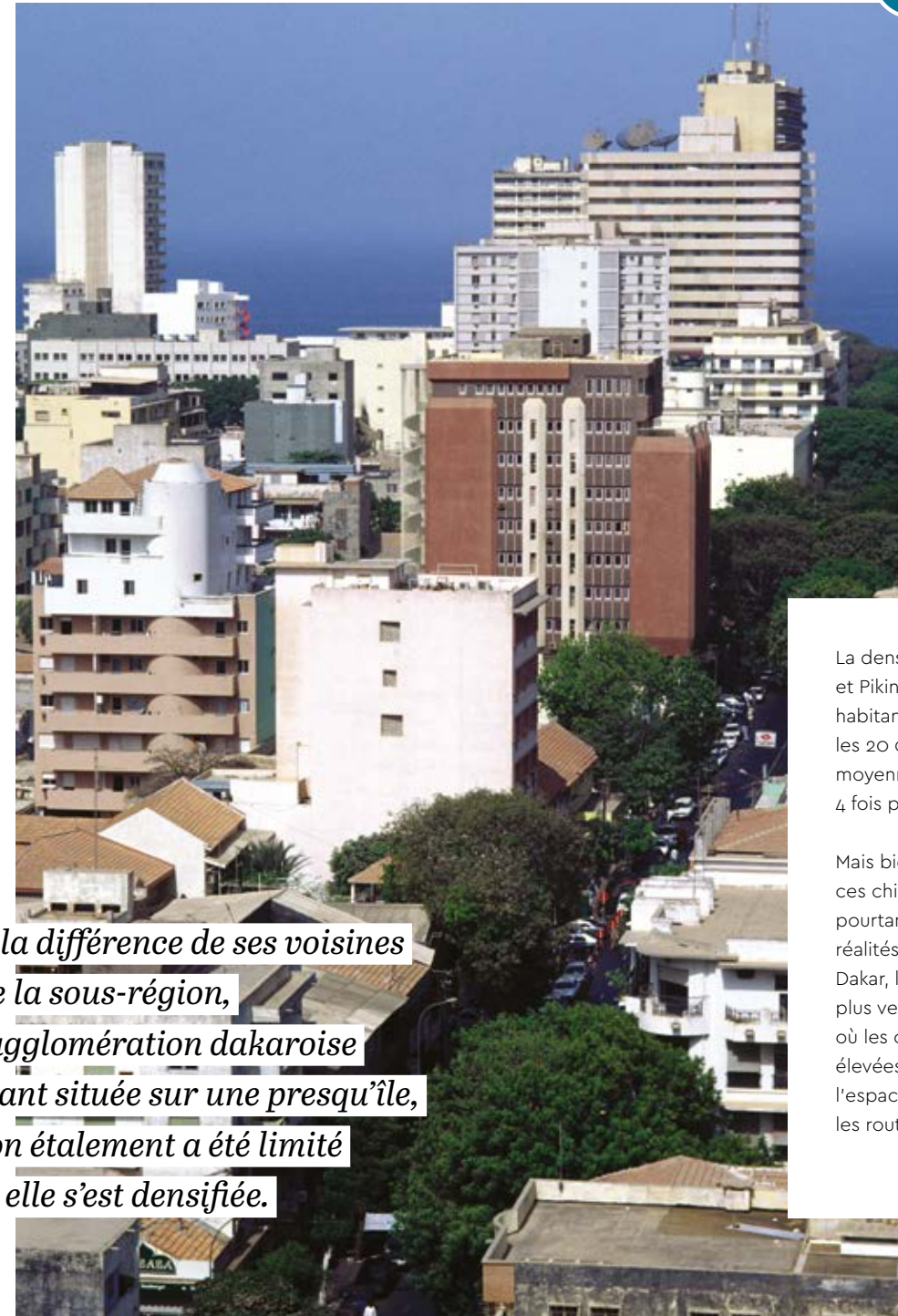
des sénégalais
vivent dans la
Région de Dakar

4M

d'habitants
en 2020

80%

de l'activité économique
concentrée sur une
péninsule de 550 km²
qui représente 0,3%
du territoire national



*A la différence de ses voisines
de la sous-région,
l'agglomération dakaroise
étant située sur une presqu'île,
son étalement a été limité
et elle s'est densifiée.*

La densité moyenne de Dakar et Pikine est de 16 000 habitants au km², et elle atteint les 20 000 habitants au km² en moyenne à Guédiawaye, soit 4 fois plus qu'à Ouagadougou !

Mais bien que quasi similaires, ces chiffres ne traduisent pourtant pas les mêmes réalités : au centre-ville de Dakar, la forme urbaine est bien plus verticale qu'en périphérie, où les constructions sont peu élevées, les parcelles petites, l'espace public très limité, les routes très – trop – étroites...

Facile à imaginer lorsque l'on sait que les infrastructures routières n'ont que très peu évolué en 40 ans, entre 1967 et 2004, alors que la population, elle, a été multipliée par 5. En 2006, la Route Nationale 1, colonne vertébrale des flux de déplacements, reliant notamment Dakar à Pikine, concentrait à elle seule 60 % du trafic automobile à l'est de la capitale.

Face à cette situation intenable, désengorger la capitale et sa périphérie est devenu vital

Et la décision de construire une autoroute jusqu'au bout de la presqu'île, à Diamniadio, s'est logiquement imposée. Cette idée de construire une voie rapide n'était pourtant pas nouvelle. Dès 1978 en effet, sous l'impulsion du gouvernement de Léopold Sédar Senghor, un projet d'autoroute reliant Dakar à Thiès avait émergé et un tracé avait été défini, suivant les recommandations d'études détaillées. Mais le projet n'avait alors pu être réalisé. En effet, un an plus tard, le Sénégal, à l'image de nombreux pays en développement, a dû s'engager dans les programmes de réformes structurelles mis en place par le FMI et la Banque Mondiale. Le pays a alors pris des mesures économiques et financières drastiques. Avec des budgets devenus encore plus limités, l'Etat a dû prioriser son action et abandonner certains projets.

Ce n'est donc que 20 ans plus tard, au lendemain de ces années de rigueur, que ce projet a finalement pu prendre vie ; Abdoulaye Wade, devenu Président de la République en 2000, s'étant fixé comme priorité la relance économique du pays, avec comme socle la réalisation d'un vaste programme d'investissements. Voies rapides, autoroute et nouvel aéroport en premier lieu.

Première étape : la réalisation de l'autoroute

Avec un triple objectif. Tout d'abord, il était primordial de fluidifier les échanges, intenses, entre le centre-ville et sa périphérie et, ainsi,

d'améliorer le quotidien des 4 millions de dakarois, confinés dans un espace exigu. Ensuite, il s'agissait de favoriser les relations entre la capitale et le reste du pays, avec pour ambition sur le long terme d'aller vers un meilleur équilibre et une répartition plus harmonieuse des activités sur le territoire national. Enfin, pour que le pays continue d'être attractif, il était nécessaire de pouvoir garantir aux opérateurs et investisseurs potentiels que Dakar pouvait leur fournir les conditions optimales au développement de leurs activités.

Afin de donner vie à ce projet, différents scénarii ont été étudiés. Et des choix ont dû être faits en prenant en considération les risques sociaux et environnementaux. Dans ce cadre, c'est finalement le tracé original de 1978 qui a été retenu. Mais ce n'est pas pour autant que les choses en ont été facilitées. 20 années s'étant écoulées et la nature ayant horreur du vide, l'emprise correspondant à ce tracé n'avait pu être préservée, préemptée par des milliers de nouveaux citoyens venus s'installer au plus près de la capitale.

Au-delà du paysage urbain, le paysage institutionnel avait lui aussi bien évolué, un processus de décentralisation ayant été lancé depuis 1996. Ainsi, bien que commandé par l'Etat, ce projet d'infrastructure routière serait réalisé sur un périmètre géré par une diversité de collectivités locales : départements, villes, communes, arrondissements.

Trop peu – voir pas – d'espace pour construire les équipements de base... alors une autoroute. Ce projet d'intérêt général se traduirait forcément par des expropriations et le déplacement d'un grand nombre d'habitants. Comment dès lors favoriser son acceptation ? Comment l'optimiser et limiter les impacts négatifs ? Avec des intérêts parfois opposés, un des défis majeurs de ce projet serait dès lors de trouver le consensus qui permette son appropriation politique et sociale.

« Avancer tous ensemble et créer des synergies »

Soucieux de ne pas s'enliser dans un projet techniquement et politiquement ingérable, l'Etat et ses partenaires se sont donc attelés à repenser les objectifs de leur intervention. L'Agence française de développement, aux côtés de la Banque Mondiale et de la Banque africaine de développement, a accompagné l'Etat sénégalais dans cette réflexion. L'idée était d'intégrer des problématiques qui aillent au-delà de l'aspect mobilité, de penser « territoire » et d'élargir le regard pour apporter des réponses adaptées et concrètes aux besoins des habitants de la région.

« En construisant une autoroute, nous savions que nous aurions forcément des désagréments. Mais si on en profitait pour intervenir à l'intérieur des quartiers irréguliers traversés afin d'améliorer le cadre de vie, on atteindrait le consensus que l'on cherchait à avoir avec les populations en plus d'avoir des impacts très positifs » résume Dominique Ndong, ancien Directeur général adjoint de l'Agence nationale pour la promotion des investissements et des grands travaux (APIX), structure à laquelle l'Etat du Sénégal a confié la maîtrise d'ouvrage du programme.

Afin de répondre à ces exigences, le projet routier s'est donc rapidement mué en programme intégré de développement urbain. Et c'est ce qui en a fait tout son succès. Mais le chemin vers cette mutation urbaine allait être long. D'autant plus que la réalisation du projet nécessitait la libération de nombreuses emprises foncières. « Une région comme Dakar ne peut se développer sans un plan directeur d'urbanisme qui doit définir les priorités de développement. Mais faire des plans ne suffit pas », insiste Dominique Ndong « Il faut ensuite protéger les zones dédiées aux projets, le temps qu'on soit en capacité de les réaliser. Nous aurions dû protéger cette emprise qui appartenait à l'Etat. Au Sénégal, nous avons tous les textes qu'il faut, mais l'application fait défaut » se désolait-il. « Et au final, l'Etat s'est lui-même pénalisé, doublement : le projet a mis plus de temps à être réalisé puisque la libération des emprises foncières

a été longue et complexe et, surtout, il a été de fait plus coûteux puisque l'Etat a dû indemniser les habitants lorsqu'il a souhaité récupérer les terres qui lui appartenaient pourtant. »

Mais loin de se décourager, le gouvernement sénégalais s'est lancé dès 2006. Pour amorcer la dynamique et convaincre ses partenaires de sa détermination, il a financé sur ressources propres deux tronçons. Un premier segment reliant le quartier historique du Plateau à celui de la Patte d'oie, porte d'entrée de la capitale sénégalaise ; puis, une extension jusqu'à Pikine, permettant ainsi un accès rapide de la périphérie dakaroise au centre-ville. « Nous aurions pu continuer comme ça jusqu'au bout, suivant ce phasage. Mais bien sûr, l'autoroute n'aurait pas été achevée en 2016 ! La mise en service aurait été retardée d'un certain nombre d'années » reconnaît l'ancien Directeur général adjoint de l'APIX.

« Des ressources financières conséquentes ont pu être mobilisées grâce au projet routier ; ressources qu'il aurait été bien difficile de mobiliser indépendamment. »

Plus qu'un projet d'infrastructure routière, un programme intégré de développement urbain

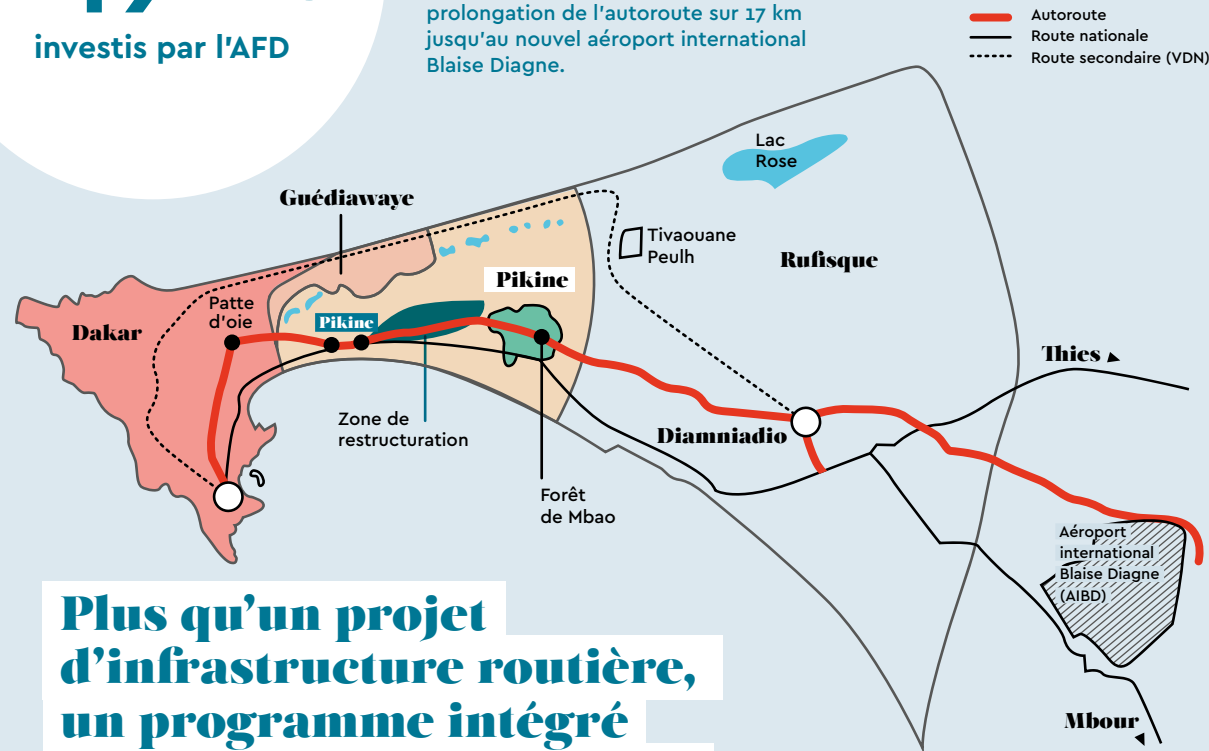
En 2009, c'est donc un programme global qui a été lancé pour lutter contre la congestion urbaine et, plus largement, améliorer les conditions de vie des 4 millions d'habitants de la Région de Dakar. Avec 631 millions d'euros investis, l'Etat du Sénégal a choisi d'aller bien au-delà du projet routier. Ainsi, en plus de favoriser l'émergence de la 1ère autoroute à péage d'Afrique de l'Ouest, le programme a intégré la réalisation d'importants travaux d'aménagement dans les quartiers très dégradés du sud de la ville de Pikine : voirie,



149M€
investis par l'AFD

Un prêt de 60 M€ en 2009 pour le projet de développement urbain ayant notamment permis la réalisation du segment de 22 km reliant Pikine à Diamniadio.

Un prêt de 89 M€ en 2013 pour la prolongation de l'autoroute sur 17 km jusqu'au nouvel aéroport international Blaise Diagne.



Plus qu'un projet d'infrastructure routière, un programme intégré de développement urbain

- **1e autoroute à péage d'Afrique de l'Ouest** : 2x2 voies entre Pikine et Diamniadio sur 22 km (phase 1) et 17 km entre Diamniadio et l'aéroport Blaise Diagne (phase 2)
- **Libération des emprises et indemnisation des habitants** impactés par le passage de l'autoroute, soit environ 40 000 personnes;
- **Construction d'un nouveau quartier de 165 hectares, Tivaouane Peulh** : viabilisation de 2000 parcelles, voirie, drainage, assainissement, aménagement d'équipements de santé et d'éducation, etc.
- **Restructuration du quartier de Pikine irrégulier Sud** (env. 200 000 hab.) : voirie, drainage, assainissement, équipements sociaux (écoles, maisons des femmes, marchés, etc.)
- **Reboisement de la forêt classée de Mbao.**

drainage, assainissement, équipements sociaux. Et puis c'est un nouveau quartier de 165 hectares, Tivaouane Peulh, qui a émergé au Nord Est de la capitale, afin de reloger les familles impactées par le passage de l'autoroute. Enfin, la forêt de Mbao a été reboisée afin de compenser le passage du ruban routier sur son périmètre.

Profiter de l'effet d'entraînement du projet d'autoroute pour faire plus et mieux

In fine, la construction de l'autoroute a constitué une opportunité pour restructurer, régulariser et équiper les quartiers pauvres situés à ses abords. De la réussite de ces volets sociaux dépendait le succès du programme global, leur réalisation étant une condition sine qua non à l'avancement de l'autoroute. Pour faire les travaux routiers, il fallait libérer les emprises ; pour libérer les emprises, il fallait au préalable finaliser le quartier d'accueil pour permettre aux populations de s'y installer. Tout était lié. Et la pression était forte pour que le projet soit livré dans les temps, conformément aux engagements pris par le Président Wade. D'autant plus que l'Etat sénégalais devait s'acquitter de pénalités conséquentes auprès de l'entreprise contractante, SENAC SA, filiale du Groupe Eiffage, pour chaque jour de retard pris dans l'avancement des travaux en raison de la non mise à disposition des emprises foncières. Aussi, afin de limiter les frais, une alternative a été trouvée : « *Nous avons octroyé une aide pour la location de logements, le temps que la zone de recasement soit prête ou que les résidents reconstruisent une maison ailleurs. Et pour ne rien précipiter, il a été décidé de réaliser le tronçon Pikine-Thiaroye, le plus densément peuplé, en fin de phase 1.* »

Un préambule critique : libérer les emprises nécessaires à la réalisation du projet

Dès le premier tronçon, l'Etat s'est imposé des standards élevés ; ceux-là même utilisés par les bailleurs internationaux. Mais c'est à partir du deuxième segment, reliant la Patte d'oie à Pikine, que les premiers déplacements de population,

Un programme innovant à plus d'un titre

- Par son approche « intégrée » et « territoriale » associant i) infrastructures autoroutières ; ii) voirie, drainage, assainissement, équipements sociaux dans le quartier Pikine Sud; iii) création /aménagement d'un nouveau quartier au Nord-Est de la capitale (Tivaouane Peulh) et iv) reboisement de la forêt de Mbao.
- Par la qualité de l'accompagnement et le niveau de compensation des personnes impactées par le projet (standards OP/BP4.12 de la Banque Mondiale, suivis lorsqu'un projet est susceptible d'entraîner une réinstallation involontaire, des impacts sur les moyens d'existence, l'acquisition de terre ou des restrictions d'accès à des ressources naturelles).
- Par son approche concertée et partenariale associant plusieurs bailleurs (Banque Mondiale, AFD, Banque Africaine de Développement).
- Par son financement : 1er partenariat public-privé d'Afrique subsaharienne, hors Afrique du Sud.
- Par son envergure : périmètre régional, ampleur financière (631 M€), 40 000 personnes relogées.

essentiellement du côté de Dalifort, ont dû être opérés. In fine, pour permettre le passage de l'autoroute, 3 000 familles ont dû être déplacées, la plupart originaires des quartiers populaires et densément peuplés du segment Pikine-Thiaroye. Faute de foncier disponible, d'autres parcelles ont également dues être libérées afin de permettre l'implantation des nouvelles infrastructures et réaliser les équipements socio-éducatifs dont Pikine avait tant besoin.

Dans ce cadre, des règles strictes ont été respectées avec comme mot d'ordre d'indemniser

Les équipes de l'APIX entourent les représentants du quartier de Tivaouane Peulh : « On a débattu de ce qui était faisable ou non ».



de manière juste, transparente et préalable aux démolitions. « Pour définir le montant de l'indemnité, nous avons regardé la surface du terrain, du bâtiment, la qualité des matériaux utilisés pour la construction », explique Xavier Ricou, architecte, ancien directeur des grands travaux à l'APIX. Et des astuces ont été trouvées pour ne léser personne et réussir à indemniser toutes les personnes affectées, y compris les familles ayant construit de façon informelle, sans titre foncier : « Nous les avons indemnisées sur le motif de la peine donnée à aménager le terrain. »

Et à partir du troisième tronçon, lorsque le projet autoroutier est devenu programme de développement urbain, les mesures favorisant la réinstallation des habitants affectés par les opérations ont été optimisées. Tout d'abord, afin d'être au plus près des populations lors de cette étape complexe et sensible, l'APIX, maître d'ouvrage du programme, a ouvert un bureau à Keur Massar. Là, les pikinois pouvaient trouver conseil et assistance. Puis, les institutions étatiques sénégalaises ont fait appel à des ONG locales pour se faire aider dans l'animation du dialogue. Des audiences publiques ont été organisées, en présence des chefs de quartiers, des chefs religieux, avec l'audience la plus large possible, commune par commune. « C'était le moyen d'expliquer le projet et de débattre de ce qui était faisable ou non. » Loin d'être anodin, cet accompagnement marque un tournant dans la façon d'opérer dans les quartiers précaires, longtemps stigmatisés. On est aujourd'hui loin des « déguerpissements », forcés et non indemnisés, pratiqués jusque dans les années 90. « La façon de faire a radicalement changé » tranche Hassan Diallo, le délégué du quartier Sicap Diamaguène, lui-même arrivé à Pikine en 1963 suite à la délocalisation de sa famille du quartier de l'Obélisque, au centre de Dakar. « A l'époque, c'est en rentrant de l'école, un soir, que j'ai assisté aux démolitions. On nous a fait partir de force, en pleine année scolaire, sans indemnité.

40 ans plus tard, c'était complètement différent. Il y a eu des négociations, on a tenu compte de notre avis, on nous a dédommagés. »

Surtout, en plus d'être indemnisés, les propriétaires résidents ont eu la possibilité d'accéder à un terrain viabilisé, dans le nouveau quartier de Tivaouane Peulh, spécialement conçu pour eux. Par ce biais, le niveau d'indemnisation a été compensé ; les parcelles ayant été « subventionnées ». Elles ont en effet été proposées à 2,6 millions FCFA [environ 4 000 euros], un prix bien en-dessous de leur valeur réelle estimée à 5-6 millions FCFA. Les propriétaires ayant reçu une indemnisation

faible, entre 5 et 10 millions FCFA, se sont vu proposer la parcelle à moitié prix et les plus vulnérables ont, quant à eux, eu accès à une parcelle gratuite.

« On a essayé de reproduire la composition de leur quartier d'origine, avec le voisinage »

Absolument nécessaire au regard de la « fracture sociale » ressentie, un effort particulier a été apporté à l'aménagement de la zone. Les résidents ont pu choisir sur plan leur terrain, se regrouper en fonction de leurs affinités. Mais il a néanmoins fallu du temps



« En venant à Tivaouane Peulh, on a définitivement quitté les inondations », s'enthousiasme Oulimata Beyo, la Présidente de l'association des femmes de Tivaouane Peulh.



Le marché de :
Tivaouane Peulh :

pour se faire à cette nouvelle vie, loin des siens. « Quand vous vivez dans une localité depuis 30 ans, il y a des liens. Si vous avez des difficultés, le voisin vous vient en aide, le petit marchand vous fait crédit. C'est très difficile quand vous n'avez pas d'amis. Personne n'est là pour vous secourir s'il vous manque du riz ou du sucre », explique Papa Khalil Gaye, le Président du comité des résidents déplacés. Cette transition a été d'autant plus difficile qu'à leur arrivée à Tivaouane Peulh, tout n'était pas fonctionnel. Les femmes, notamment, devaient revenir exercer leur activité dans leur ancien quartier, le temps que le marché et les autres infrastructures soient disponibles.

Aujourd'hui, le quartier est très prisé. Il y a toutes les commodités : la voirie, l'éclairage public, les équipements collectifs, qu'ils soient sociaux ou marchands. « Nous avons définitivement quitté les inondations », s'enthousiasme Oulimata Beyo, la Présidente de l'association des femmes de Tivaouane Peulh. « Devant chaque maison, il y a une route

goudronnée. Et mieux que les fosses septiques, nous avons le tout à l'égout ! » Beaucoup de résidents sont fiers de dire qu'on ne trouve pas ailleurs ce niveau de service, même en centre-ville de Dakar, sur le Plateau. C'est bien pour cela que 1 800 familles ont choisi de s'y installer. Malgré tout, en se promenant à Tivaouane Peulh, on constate que beaucoup de parcelles restent en attente de constructions. « Certains n'ont tout simplement pas encore les moyens. Entre le moment où ils ont dû quitter leur maison à Pikine et le moment où la parcelle a été mise à disposition, du temps a passé et nombreux sont ceux à avoir consommé l'argent de l'indemnité. Quant aux autres, ils attendent certainement que le terrain prenne encore plus de valeur pour revendre ! » confie avec un sourire un agent de l'APIX.

Le niveau de viabilisation très élevé a en effet sans doute suscité la spéculation. « On a donné ces parcelles à des gens qui avaient de très faibles moyens. Et au regard de la valeur marchande du terrain, il était illusoire de croire que tous

allaient s'y installer réellement » reconnaît Dominique Ndong. « Certains ont préféré vendre et vivre modestement, ailleurs. Entre l'indemnité de déplacement et la vente de leur terrain de Tivaouane Peulh, ils ont trouvé à acheter dans un autre quartier. Ils vivent aujourd'hui dans de meilleures conditions et ont pu faire une plus value. »

Il restait donc à améliorer le quotidien des 300 000 habitants restés à Pikine irrégulier sud...

Sous-équipé, mal desservi, éloigné des zones d'emploi... il était grand temps d'intervenir dans ce quartier de la périphérie dakaroise

A Pikine ou Guédiawaye, face à l'absence d'offre de logement adaptée, les quartiers spontanés, auto construits et bien souvent précaires, s'étaient multipliés. Sans suivre de plans, sans laisser suffisamment d'espaces libres pour les équipements et services pourtant essentiels. Il était devenu impossible de circuler ; les

voiries, pour nombre d'entre elles en sable, étaient pour la plupart très étroites, trop pour que les véhicules puissent se croiser. Surtout, non entretenues, ces routes, constellées de nids-de-poule lorsqu'elles étaient bitumées, devenaient de vrais parcours d'obstacles en saison des pluies, quand elles n'étaient pas tout simplement noyées sous les eaux stagnantes.

Sans accompagnement, plusieurs quartiers s'étaient en effet implantés dans les zones inondables des « Niayes », qui s'étendent au nord de la péninsule. Ces zones humides où la nappe phréatique affleure avaient pourtant longtemps été bénéfiques à l'ensemble de la ville, avec leurs ressources en eau souterraine et leur adéquation aux cultures maraîchères. Mais la croissance urbaine incontrôlée, le bâti et l'imperméabilisation des sols qui l'accompagne, ont grandement perturbé le réseau hydrographique et fait disparaître les évacuations naturelles vers la mer.



« Il n'était pas rare que les poches d'eaux stagnantes persistent par endroit pendant de nombreux mois, provoquant jusqu'à l'abandon forcé, par des populations déjà démunies, de leurs foyers devenus inhabitables. »

: Pikine irrégulier Sud

43 M€

investis pour restructurer
Pikine Irrégulier Sud,
un quartier très dégradé



200 000

habitants de Pikine ont vu leurs
conditions de vie s'améliorer



A la faveur des sécheresses importantes des années 70 et 80, les populations se sont progressivement installées dans les bas-fonds, devenus aujourd'hui extrêmement vulnérables aux inondations.

« A notre arrivée en 1963, il n'y avait que des dunes de sable », se souvient Hassan Diallo, délégué du quartier Sicap Diamaguène, à Pikine. « Nous ne pensions pas un instant que cela pouvait être inondé. Lorsque l'on construisait, nul besoin d'acheter du sable, il suffisait de se baisser et de se servir. Mais à force, la ressource s'est faite plus rare. Le quartier a commencé à se densifier fortement et la place est venue à manquer. Tout l'espace était construit et l'eau ne s'infiltrait plus correctement. » Et là où le sol était encore en capacité d'absorption, l'infiltration des eaux usées a dégradé la qualité des eaux souterraines, conduisant à l'abandon des forages d'eau potable et provoquant une remontée progressive de la nappe, entre 2 et 3 centimètres par an. A partir de 2005, les inondations sont devenues un problème récurrent en saison des pluies, de juillet à octobre.

■ En finir avec les inondations récurrentes

En 2009, 44 % de la population de Pikine a ainsi été directement affectée par les inondations qui ont eu des conséquences sanitaires graves et provoqué des dégradations importantes de l'habitat, des équipements et des infrastructures mais aussi une réduction de l'activité économique.

Afin de remédier à cette situation devenue des plus critiques, un dispositif de mise hors d'eau a ainsi été mis en place dans le cadre du programme global. Huit bassins de rétentions, d'une superficie totale de 16 hectares, ont été réalisés au sud de l'autoroute à péage ; plus de 6 km de canalisations

ont été aménagés, avec des exutoires en mer ; les réseaux de drainage ont été connectés aux ouvrages hydrauliques de l'autoroute ; la capacité de refoulement et de pompage des stations existantes a été renforcée. En cohérence avec ce système de drainage, le réseau viaire a également été aménagé, l'objectif étant d'améliorer la mobilité et les conditions de déplacement des habitants de Pikine. La réhabilitation de la bretelle de Fass Mbao qui assure la liaison entre la route nationale 1 et la route de "Boune" permet ainsi une bonne desserte des quartiers est de la commune. Et puis surtout, un réseau secondaire de près de 4 km 500, en pavés, assure une meilleure circulation à l'intérieur de Pikine et un vrai raccordement avec les voies primaire.

■ Et depuis, on vit mieux...

« Pendant la saison d'hivernage, après les fortes pluies, on pouvait rester deux mois sans que l'eau ne s'évacue. Il est arrivé que la Mairie mette à disposition des motos pompes pour évacuer l'eau mais ensuite, il restait la boue. Nous devons alors nous débrouiller pour construire les digues qui nous permettraient de circuler mais aussi trouver et faire venir du sable afin de couvrir et absorber l'eau », se remémore Amy Mbengue. « Alors certes, avec le passage de l'autoroute, le quartier a été coupé en deux et la cohésion sociale en a pâti, mais quoi qu'on en dise, ceux qui sont partis vivent dans de biens meilleures conditions qu'avant. Il en est de même pour ceux qui sont restés et qui bénéficient d'un quartier assaini et de nouvelles infrastructures » confirme Hassan Diallo. « Suite aux travaux, on voit maintenant une nette différence par rapport à ce que l'on vivait avant. Aujourd'hui, nous sommes moins tassés, le quartier est plus aéré. Il est plus facile de sortir et d'entrer car il y a maintenant des passerelles et des routes. Et évidemment, il y a moins de stagnation des eaux. Le quartier est de ce fait plus sain et il y a moins de maladies, de paludisme notamment. »

Mais la restructuration des quartiers sud de Pikine ne s'est pas limitée à la création d'infrastructures : des équipements socioéducatifs de proximité sont également venus combler les manques.

En 2015, l'Agence Française de Développement octroyait un nouveau financement de 50 millions d'euros

afin de poursuivre et renforcer la construction des bassins et du système de canalisation, l'autoroute ayant provoqué un accroissement des ruissèlements. Après une intervention en aval du réseau de drainage, cette nouvelle étape doit permettre d'intervenir au Nord de l'autoroute. 15 km de collecteurs et 10 bassins de rétention pour une surface de 13 hectares sont en cours de réalisation et viendront compléter le dispositif pikinois. Par ailleurs, il est prévu de réactiver certains des forages exploitant la nappe pour l'usage des maraîchers de la zone de Thiaroye, ce qui contribuera bien sûr à abaisser le niveau de la nappe phréatique.

Le pôle économique de Waranka, situé à la limite des quartiers de Guinaw Rail Nord et Sud, à l'est de Pikine, abrite un grand marché central, un espace dédié à l'artisanat, un centre de formation polyvalent et une gare routière afin de canaliser le flot des minibus et autres cars rapides qui desservent la zone. Pas très loin, c'est le pôle éducatif et sportif, que tous appellent « Seven Up », qui fait la fierté du Maire et des habitants. Il regroupe une case des tout-petits (maternelle), une école primaire, un collège, une maison de la femme ainsi qu'un terrain de football et une plate-forme multisports, tous deux très prisés des jeunes du quartier. Le Maire adjoint de Guinaw Rail Sud s'en félicite : « avant les travaux, nous n'avions qu'une seule école élémentaire, les autres étaient des écoles associatives. Le plan d'aménagement communal prévoyait bien la construction d'autres équipements, mais il restait à trouver les espaces et les financements. Le projet nous les a apportés. »

Le désenclavement et l'équipement des zones régulièrement inondées a favorisé une meilleure circulation des biens et des personnes, le développement des activités et, très vite, une mise en valeur du foncier. « Le quartier a été revalorisé » confirme ainsi Hassan Diallo. « Une parcelle qui valait dans



... Dans une des salles
... de classe du collège du
... pôle éducatif Seven up

En 2015, la Banque Mondiale estimait que la valeur des actifs économiques vulnérables aux inondations dans la seule région de Dakar s'élevait à 40 milliards d'euros, soit près de deux fois le PIB du pays.

Une des passerelles qui permet de traverser l'autoroute en sécurité, ici au niveau du quartier Sicap Diamaguène



39 km

d'autoroute entre Pikine et le nouvel aéroport Blaise Diagne, via la ville nouvelle de Diamniadio

4,5 km

de voies secondaires assurent une meilleure circulation à l'intérieur des quartiers

48 000

véhicules par jour, soit 40 % de plus par rapport aux estimations

90 min

gagnées chaque jour sur un trajet Pikine – Dakar Plateau A/R



les 3 millions FCFA [4 500€] avant travaux en vaut facilement 9 aujourd'hui. »

En quelques années, le paysage urbain de la périphérie dakaroise a bien changé. Cette mutation extraordinaire, les prises de vue satellite la confirment : nouveaux lotissements clés en main ou immeubles à plusieurs étages avoisinent dorénavant les habitations multifamiliales bien souvent autoconstruites. Hier cité dortoir, Pikine est aujourd'hui une commune dynamique et cosmopolite, à l'image de ses 1,2 million d'habitants, une mosaïque ethnique et sociale qui illustre la diversité et la richesse de la population sénégalaise. Petit à petit, Pikine a su se départir de sa mauvaise réputation de « ville informelle ». Ses habitants

ont changé le regard qu'ils portaient sur elle et revendiquent à présent avec fierté leur « pikinité », leur attachement à ces quartiers où débrouillardise, solidarité et mobilisation citoyenne ont permis de vrais changements.

Accessibilité se conjugue avec attractivité

Au-delà de stimuler l'économie et de faciliter le quotidien des dakarois, ce programme a eu un impact déterminant sur l'urbanisation de la capitale. Si l'on compare entre le début des années 2000 et aujourd'hui tout a changé dans la presqu'île du Cap Vert. Et ce « tout » a commencé par la création de l'autoroute qui relie Dakar à sa banlieue et permet de relier la capitale au reste

du pays. En optimisant la mobilité, elle a ouvert le champ des possibles et permis à des centaines de milliers de citoyens de voir leurs conditions de vie s'améliorer. Les territoires périphériques sont devenus attractifs, avec la promesse d'un cadre de vie nettement optimisé. La possibilité d'avoir accès à un terrain à un prix abordable, en périphérie, avec plus de surface et pourquoi pas un espace extérieur, tout en restant connecté à son lieu de travail, a su séduire de nombreux candidats désireux de quitter le Plateau dakarois. Combien sont-ils à avoir regagné Rufisque, Pikine ou Guédiawaye suite à l'ouverture de l'autoroute, après avoir fait, quelques années plus tôt, le chemin inverse en direction de Dakar pour ne plus avoir à subir la terrible congestion routière ? « *Devoir se lever à 4h du matin pour être à l'heure au travail à 8h, c'était quand même une contrainte extraordinaire. Il est logique que beaucoup aient préféré venir s'installer à Dakar, quitte à vivre dans un tout petit espace. Mais dès que le projet a été terminé, la plupart se sont empressés de résilier leur location !* »

Là où il fallait deux heures en 2009 pour rejoindre le centre-ville depuis Diamniadio, il est possible à présent de le faire en 30 minutes. Ce que confirme, enthousiaste, Abdou Ndiaye, jeune conducteur de car rapide : « *Grâce à l'autoroute, je fais plus de voyages puisque je perds moins de temps* ». Un gain de temps mais aussi d'argent si l'on en croit le Groupe Eiffage et l'APIX : « *ces 90 minutes gagnées correspondent à une économie de sept litres de carburant pour un véhicule particulier, soit 6 000 FCFA environ par trajet [environ 10 euros]* ».

4 ans après sa finalisation, le succès de l'autoroute ne se dément pas avec une fréquentation de 48 000 véhicules par jour, 40 % supérieure aux prévisions. Ce chiffre devrait d'ailleurs rapidement augmenter. « *Nous sommes dans une ville où la part des déplacements motorisés est seulement de 30 %* », précise Thierno Birahim Aw, directeur général du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (Cetud). « *Mais le contexte de forte croissance démographique et économique fait qu'on assiste à une progression rapide du secteur automobile. Cela rend urgent le développement des transports publics.* »

Premier train rapide de l'histoire du pays, le Train Express Régional reliera Dakar à la ville nouvelle de Diamniadio

située à une trentaine de kilomètres de la capitale sénégalaise. Une nouvelle bouffée d'oxygène pour les 124 000 habitants qui, chaque jour, effectuent le trajet entre les deux agglomérations en heures de pointe. Au total, 686 milliards de francs CFA (environ 1 milliard d'euros) ont été investis dans la phase 1 du chantier, dont 488 milliards par les bailleurs internationaux. Particulièrement mobilisée sur le projet aux côtés du Trésor français et de ses partenaires (la Banque africaine de développement et la Banque islamique de développement), l'Agence française de développement (AFD) a contribué à hauteur de 230 millions d'euros à son financement.



Et cela, les autorités sénégalaises l'ont bien compris. Avec le lancement, à l'horizon 2021, d'un Train express régional (TER) puis d'une ligne de bus à couloirs propres (le projet « Bus Rapid Transit », BRT), Dakar deviendra pionnière dans la sous-région en matière de transports publics. Les deux projets devraient attirer respectivement 110 000 et 300 000 voyageurs par jour, cinq à sept ans après leur lancement, pour un coût de déplacement équivalent à ce qui se pratique aujourd'hui dans les transports publics... mais pour un temps de trajet divisé par deux ! Sans compter la réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre attendue par la mise en service du train et des bus.

“ Pour relever le défi de la mobilité à Dakar, il a fallu mobiliser tous les acteurs concernés et agir ensemble ”

Récit du 1er partenariat public-privé d'Afrique de l'Ouest, avec Dominique Ndong.

Ingénieur en génie civil, les premiers contacts de Dominique Ndong avec l'AFD se font en 2005, à Saint-Louis, dans le cadre de la réhabilitation du pont Faidherbe, bel ouvrage datant de 1897, en acier avec travée tournante, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. Après avoir intégré en 2008 l'Agence nationale pour la promotion des investissements et des grands travaux (APIX), il collabore à nouveau avec l'AFD lors de la construction de la première autoroute du Sénégal. D'abord coordinateur du projet de 2009 à 2011, il deviendra ensuite coordinateur général des grands travaux de 2011 à 2016 avant de devenir Directeur général adjoint de l'APIX de 2016 à 2018. Jeune retraité, il prend le temps de revenir avec nous sur ce projet emblématique.

Quel a été le déclencheur de ce projet ?

L'attractivité du Sénégal, vis-à-vis des entrepreneurs et investisseurs, dépend des infrastructures, routières notamment. Sans elles, on ne peut pas les faire venir. On ne peut pas développer un pays sans un certain nombre d'infrastructures de base. On aura beau réformer, créer des mesures incitatives, cela ne suffira pas. Les routes jouent un rôle moteur dans le développement économique. Or, la mobilité urbaine à Dakar était complètement remise en question. La population augmentait, tout

comme le parc automobile, et la capacité du réseau à capter tout cela n'était pas suffisante. Mais pour répondre à votre question, bien sûr, le volontarisme politique a joué. Elu Président de la République en 2000, Abdoulaye Wade a repris un projet qui n'avait pas été réalisé par ses prédécesseurs et il a décidé d'en faire sa priorité.

Pourquoi se lancer dans un partenariat public privé, une première en Afrique de l'Ouest ?

L'idée de faire une autoroute qui relie le centre de Dakar à Diamniadio [à 34 km à l'est] était là. Mais se posait la question du « comment » ? On aurait pu la faire entièrement avec les ressources de l'Etat complétées par celles des partenaires techniques et financiers, comme cela se faisait habituellement pour les projets de grandes infrastructures. L'inconvénient, c'est que cela aurait pris beaucoup de temps car il était impossible de mobiliser d'un coup toutes les ressources nécessaires pour un projet d'une telle envergure. Il aurait fallu procéder par étapes : mobiliser les ressources pour un tronçon, exécuter, recommencer pour le suivant, et ainsi de suite. D'où le souhait de développer un PPP : mobiliser des fonds privés permettait d'accélérer la réalisation d'une infrastructure dont les dakarois et plus largement les sénégalais avaient besoin. Et puis le PPP permet un partage équilibré des risques.



« Dans le cadre d'un PPP, l'entreprise vient avec son savoir-faire, participe au financement et exploite : c'est une mission globale. L'autre avantage du PPP, c'est d'accélérer la réalisation d'infrastructures prioritaires. »

L'entreprise assume le risque trafic, les coûts d'exploitation, d'entretien et de maintenance, ainsi que le système de taxation sachant que l'Etat avait prévu dans l'appel d'offre un système fiscal dérogatoire, novateur au Sénégal, afin de susciter l'intérêt des privés à venir investir au Sénégal. Du côté de l'Etat, le risque principal a porté sur la libération des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet. Avec un budget de 70 milliards de FCFA [106 millions d'Euros] supporté dans son intégralité par le Gouvernement sénégalais, les populations déplacées en raison du projet ont ainsi pu être dédommagées et réinstallées.

Mais il a fallu du temps pour mettre sur pieds le système. L'Etat s'est donc dit qu'il allait démarrer ; ce qui était également une manière de convaincre. C'était un signal fort. Une façon de montrer que le Sénégal était en capacité de mener un tel projet. Nous avons donc démarré par deux tronçons, sur fonds propres. Et en parallèle, le gouvernement mettait en place une loi, dite CET (conception exploitation transfert), qui permettrait de contractualiser suivant la formule du partenariat public-privé. Une première pour le Sénégal.

Comment l'Etat du Sénégal est-il parvenu à convaincre des entreprises de financer un projet si ambitieux à ses côtés ?

Le plus grand défi du partenariat public-privé, c'est de convaincre un privé d'investir aux cotés de l'Etat. Il faut que les entreprises trouvent des avantages à participer, ce qui n'est pas évident à priori. Construire une route, c'est construire une infrastructure publique. Il a donc fallu mettre des garanties sur la table pour susciter l'intérêt. S'agissant d'une première en termes de PPP, il n'y avait pas de certitude quant au succès de la démarche. Nous avons d'ailleurs dû faire du marketing pour convaincre les investisseurs étrangers de s'intéresser à la destination Sénégal : montrer que le trafic existait et justifiait un tel investissement, que le contexte législatif était favorable, qu'il y avait des mesures d'accompagnement, notamment fiscales.

Quel a été le modus operandi ?

Le dossier d'appel d'offres a été lancé en 2 étapes. Tout d'abord, l'envoi du dossier initial aux candidats présélectionnés avec pour objectif de recueillir leurs contributions techniques. Logique, ce que l'on recherche aussi dans une formule de PPP, c'est de bénéficier du savoir-faire du privé. Une fois les suggestions les plus pertinentes intégrées, le dossier d'appel d'offre modificatif fut alors diffusé pour cette fois obtenir les propositions techniques et financières des trois groupes en lice. Les propositions complètes (technique et financière) des entreprises préqualifiées ont essentiellement été départagées par les hypothèses prises en compte dans le modèle financier. La sélection s'est donc faite suivant deux critères : le niveau de contribution proposé par l'entreprise et la tarification envisagée par rapport à un plafond à ne pas dépasser ; plafond déterminé sur la base d'enquête d'acceptabilité auprès des populations (combien êtes-vous prêts à payer pour gagner 40 min par trajet ?)

La négociation avec l'entreprise retenue a-t-elle finalement fait évoluer le projet ?

Lorsque le lauréat a été retenu, en l'occurrence le Groupe Eiffage, la phase de négociation a commencé. Elle a duré 6 mois. En montant le dossier, l'Etat avait prévu un schéma de financement : 60% apporté par le privé, le reste par le public. C'est sur cette base que l'Etat a essayé de mobiliser des ressources, notamment auprès des bailleurs internationaux. Or, les entreprises ont toutes proposé un schéma inverse, à savoir une contribution à hauteur de 40%. L'Etat a dû aller chercher des ressources additionnelles. Mais avant toutes choses, il fallait d'abord commencer par optimiser le projet. Cela s'est traduit par des modifications techniques ayant permis de baisser les coûts mais aussi de mieux coller aux attentes des riverains et usagers. Par exemple, sur le tronçon qui relie Pikine à Thiaroye et qui traverse des zones densément peuplées, il avait été prévu de mettre un enrobé anti bruit. Nous nous sommes vite rendu compte que cela ne correspondait pas à la préoccupation



principale des habitants qui préféraient que soit multiplié le nombre de passerelles pour maintenir le lien entre les quartiers séparés par l'autoroute. Le bruit de roulement lié à la circulation n'était pas perçu comme une nuisance susceptible de conditionner ou non une installation. Les habitants des quartiers traversés préféraient opter pour une solution technique classique et utiliser le différentiel pour ajouter des passerelles.

Comment l'AFD et les autres partenaires techniques et financiers impliqués vous ont-ils accompagnés ?

L'Etat savait que ses ressources propres ne pourraient pas suffire, même dans le cadre d'un partenariat avec le privé. Toute la phase de préparation du projet s'est faite en relation directe avec les partenaires techniques et financiers qui ont cofinancé le programme; que ce soit le contrat, le lancement de l'appel d'offres, la consultation, les négociations avant la signature

« Le terme de partenaire technique et financier porte très bien son nom : on partage avec lui ses préoccupations. »

du contrat. La Banque Mondiale, la Banque africaine de développement et l'Agence française de développement ont accompagné chaque étape. Les PTF étaient présents aux réunions de négociation avec l'entreprise. Ils ont apporté un appui précieux, surtout dans un contexte où c'était une première en termes de PPP et que l'Etat n'avait pas de retour d'expériences. Ils ont d'ailleurs mis à disposition une expertise. Et c'est ce qui a certainement permis de convaincre les PTF du bienfondé de mobiliser des ressources additionnelles pour ce projet emblématique. ■

Le transport artisanal 2.0 : une opportunité face aux défis de la mobilité dans les villes africaines ?



Entretien avec

Solène Baffi

*Cheffe de projets à la CODATU**

et

Anne Chaussavoine

Chargée de projet au sein de la division

transports et mobilité de l'AFD



Entre 25 et 45 % des citoyens africains se rendent au travail à pied, faute notamment de moyens de transport collectifs attractifs. Dans la majorité des villes africaines, au moins 70 % des transports en commun sont en effet assurés par des opérateurs informels privés qui fournissent, certes, un service essentiel mais souvent inconfortable, coûteux et dangereux. Face à un développement économique rapide et à une augmentation de tous les flux urbains, la question de la mobilité est cruciale pour les villes africaines. L'enjeu est donc d'assurer que ces services, financés et opérés par le privé, puissent mieux répondre aux exigences de qualité et d'accessibilité légitimes des citoyens africains. Le défi est de taille.

Transport informel, transport artisanal... de quoi s'agit-il exactement ?

Solène Baffi : Le terme « transport informel » est très large et regroupe une grande diversité de pratiques : un taxi collectif « clandestin », un service de minibus légal desservant des lignes fixes, un transport en moto ou en charrette, etc. Ce terme générique demeure assez imprécis, et véhicule une connotation plutôt négative de services de transport qui seraient uniquement définis par différence avec des services « formels ». Le terme « transport artisanal », utilisé dans l'espace francophone, reflète quant à lui que ce service est avant tout offert par un autoentrepreneur, un artisan. Le terme anglophone « paratransit » est intéressant puisque qu'il vient préciser cette définition, en soulignant la fonction jouée par le transport artisanal dans les systèmes de mobilité : dans certaines villes par exemple, le

transport artisanal complète l'offre de service des opérateurs de transports en commun publics capacitaires de type bus en site en propre – ou en anglais Bus Rapid Transit (BRT).

Le transport artisanal représente plus de 70 % de l'offre de transport dans la majorité des villes africaines. Pour autant, parle-t-on de la même chose que l'on soit à Yaoundé ou Nairobi ?

Anne Chaussavoine : Il existe des marqueurs communs pour décrire cette offre de transport effectivement très riche. L'un des marqueurs forts de cette offre est tout d'abord le caractère artisanal et donc fragmenté d'un service assuré par une multitude d'opérateurs. Soulignons au passage que cette fragmentation n'empêche pas une réelle organisation au sein du secteur avec notamment des acteurs clés que sont les associations de professionnels, qui peuvent



⋮ Lagos,
⋮ Nigéria

prendre la forme de coopératives ou de syndicats. Par ailleurs, étant opéré par le secteur privé, sans subventions publiques pérennes, le transport artisanal répond en premier lieu à un objectif de rentabilité financière, le plus souvent à court terme, et non à un objectif de service public.

Comment évolue ce secteur au fil des années ?

S.B. : Dans de nombreux pays africains, il y avait des compagnies formelles traditionnelles de transport, mais la plupart ont fait faillite dans les années 1980. Le transport artisanal (principalement assuré par des bus et des minibus) se développa alors pour assurer les mobilités des populations. Plus récemment, depuis une dizaine d'années, avec le développement d'une gamme asiatique très accessible, de nouveaux types de véhicules, comme les motos, se sont répandus dans les villes africaines et répondent à de nouveaux besoins de déplacement, notamment vers des quartiers peu accessibles au réseau viaire non bitumé. Cette capacité d'adaptation et de transformation du transport artisanal témoigne de la flexibilité et de la réactivité d'un secteur qui arrive, par exemple, à couvrir et desservir très rapidement les nouveaux quartiers qui se développent chaque jour dans les villes africaines. Faute de ressources financières suffisantes, le secteur public n'a pas été en capacité de répondre aux besoins des citoyens. Le transport artisanal, lui, a su apporter des réponses.

Le transport artisanal a des avantages certains en termes de flexibilité, de résilience, de couverture territoriale et d'horaires élargis. Il ne coûte rien au secteur public. Cela semble être le système idéal ! Quelles seraient alors les limites du transport artisanal ?

A.C. : Malheureusement, les avantages certains de ce système ont aussi un pendant négatif ! Le secteur artisanal a des limites, certaines pouvant devenir difficilement gérables dans des grandes métropoles. La logique de rentabilité à court terme incite par exemple les opérateurs à avoir recours à des petits véhicules, peu chers à l'achat mais souvent hors d'âge et de fait très pollués et émetteurs de gaz à effet de serre. Par ailleurs, alors que le transport artisanal peut être une solution relativement efficace pour les villes moyennes, dans les grandes villes africaines, la multitude de véhicules de faible capacité, opérant sans coordination, contribue souvent à une congestion très pénalisante pour le développement des métropoles. D'autant plus que la qualité de service du transport artisanal est limitée. Il est souvent inconfortable et imprédictible : l'horaire ainsi que, dans la plupart des cas, le trajet et les arrêts ne sont pas fixes. Enfin, bien que le transport artisanal crée beaucoup d'emplois, il faut souligner qu'il s'agit souvent d'emplois précaires, avec des horaires de travail sans fin et sans système de retraite ni d'assurance maladie.

* CODATU : Association de coopération pour le développement et l'amélioration des transports urbains et périurbains.

« Le Transport artisanal en Afrique : l'économie des petits boulots »

Les chauffeurs, les propriétaires des véhicules – qui ne sont pas toujours les chauffeurs -, le rabatteur qui va chercher des passagers dans la rue de manière plus ou moins coercitive, le receveur qui collecte la monnaie, les sociétés en charge du lavage et de la maintenance des véhicules, l'employé qui donne l'ordre de passage du minibus, les commerçants autorisés plus ou moins formellement à vendre de la nourriture dans les minibus, les « pigaseti » au Kenya ou « kamasandji » au Tchad qui ont pour mission d'attirer les clients en leur faisant croire que les minibus sont pleins et prêts à partir (ils prennent place dans les véhicules et en descendent quand suffisamment de vrais passagers sont montés !)

Au-delà des opérateurs du transport, il y a aussi une multitude d'autres acteurs qui travaillent en lien avec ce secteur. Il s'agit notamment des pouvoirs publics, de la police, des associations et coopératives de propriétaires et de chauffeurs ou encore des organismes ou particuliers offrant des financement aux propriétaires pour l'achat des véhicules. Au total, le transport artisanal est un secteur qui pèse lourd dans l'emploi et l'économie des villes africaines.

On comprend qu'une multitude d'acteurs gravitent autour du secteur du transport artisanal. Quelles sont leurs interactions ? A quels intérêts institutionnels et économiques répondent-ils ?

A.C. : Il est essentiel de comprendre de manière fine la logique des acteurs du transport artisanal, et notamment le fonctionnement du « target system » très répandu en Afrique (voir encadré), car elle façonne l'offre. Pour améliorer le secteur, il faut développer de nouveaux modèles qui augmentent la qualité du service tout en offrant des moyens de subsistance décents aux acteurs du secteur.

Comment accompagner la transition du transport artisanal vers un transport durable intégré au système de mobilité urbaine ?

S.B. : Pendant longtemps, les programmes de modernisation du transport urbain ont eu pour

objectif de faire disparaître le transport artisanal. Or ces programmes ont failli justement parce que ces services de transport artisanal n'avaient pas été intégrés aux réformes. Ce qui a fonctionné au contraire, ce sont les initiatives, comme celle mise en place par la Banque Mondiale à Dakar, en 1997, qui visait à structurer et professionnaliser le secteur. Les acteurs se sont constitués en tant qu'entreprise, ce qui leur a notamment permis d'acheter de nouveaux bus de manière groupée. La mise en place de systèmes capacitaires de type BRT, financés par des bailleurs, est également une opportunité pour réunir les opérateurs du transport et chercher à mettre en place ce type de politiques. Il est alors indispensable d'entamer une réflexion avec les partenaires locaux et de développer des programmes de renforcement de capacités et de formation professionnelle. C'est ce qu'est en train de structurer la CODATU avec l'AFD à Antananarivo, à Madagascar, par exemple.

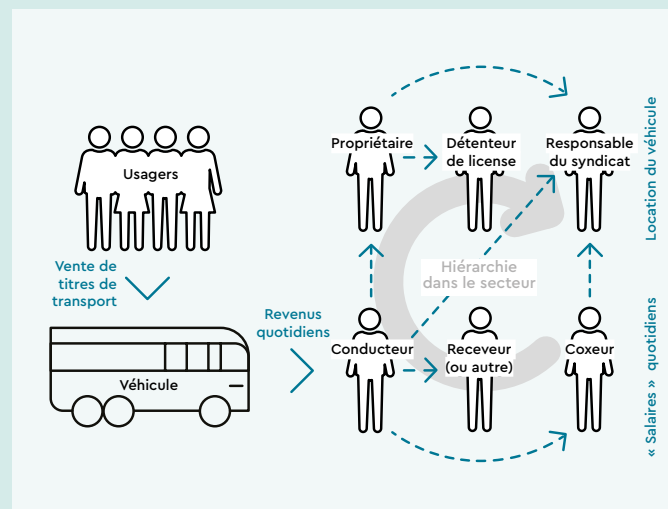
A.C. : Le but est d'intégrer le transport artisanal dans un système global tout en minimisant ses externalités négatives : en remplaçant les véhicules, en améliorant le service et en assurant la sécurité routière. Il est aussi essentiel de réduire la compétition sur le marché et de professionnaliser les opérateurs tout en s'assurant que l'emploi généré est décent. Comment atteindre cet objectif ? La première voie est de trouver un interlocuteur et de regrouper les opérateurs de transport artisanal qui sont souvent dispersés. La deuxième voie est d'améliorer le service en établissant des normes et des standards de qualité, en échange de concessions par exemple. Cela peut se traduire par une exclusivité accordée à un opérateur sur l'exploitation d'un secteur, d'une ligne ou d'une gare, à condition qu'il respecte un certain nombre de mesures environnementales et de qualité de service. C'est une mesure qui n'a pas de coût pour la puissance publique et qui améliore la qualité du transport. En revanche, cela peut se traduire par une hausse du coût du transport artisanal pour les usagers, qui payent déjà en Afrique 100 % du coût du transport public, ce qui n'est pas le cas en Europe. La troisième voie est de subventionner le secteur, toujours en échange de respect de

standards de desserte, de qualité de service ou de critères environnementaux. Il peut s'agir de subventions directes, par exemple en faveur de renouvellement des flottes de transport comme les primes à la casse ou encore des contributions à l'investissement. Il peut s'agir aussi de subventions indirectes : réduction de taxes, suppression des coûts de licences, etc.

Le numérique peut-il jouer un rôle et accélérer cette transition du secteur du transport artisanal ?

A.C. : Le numérique est un vrai atout, notamment pour cartographier un service de transport artisanal souvent méconnu et réservé aux initiés. L'AFD soutient ainsi le développement d'applications, à l'image de Digital Matatus à Nairobi qui a permis l'établissement, de manière collaborative, d'un plan des lignes de transport artisanal de la capitale kenyane. A Accra, 315 lignes de minibus ont été dessinées, grâce à de la collecte de données sur téléphones mobiles de volontaires ayant géolocalisé chaque arrêt.

S.B. : Le développement du numérique permet en effet de dépasser des difficultés, et d'ouvrir de nouvelles perspectives en matière de régulation et de professionnalisation des opérateurs. A Douala, au Cameroun, la CODATU est en train de développer un projet de plateforme numérique pour recenser l'offre de mototaxis existante et mettre en relation conducteurs et usagers. Les chauffeurs peuvent utiliser cette plateforme pour offrir leurs services mais également pour avoir accès à des formations. De belles perspectives pour un secteur qui offre d'indéniables atouts de résilience et d'adaptabilité. Le défi des métropoles africaines est aujourd'hui de parvenir à intégrer le transport artisanal dans un système de mobilité durable et inclusif en le faisant évoluer pour garder ses atouts tout en corrigeant ses externalités négatives. Cette évolution nécessaire demande à bien comprendre les logiques à l'oeuvre dans un secteur complexe et porteur d'enjeux économiques et sociaux forts à l'échelle des villes africaines.



La mise en place de système de billettiques numérisés, une opportunité pour mettre fin au « target system »

Dans la plupart des villes africaines, le transport artisanal fonctionne selon la logique du « target system » : les chauffeurs doivent payer une redevance journalière fixe (« target ») au propriétaire du véhicule. En échange, l'ensemble des revenus tarifaires de la journée revient au chauffeur. Ce système, essentiellement dû au fait que les propriétaires n'ont pas de moyen de contrôler les recettes tarifaires, entraîne les chauffeurs dans une lutte effrénée pour capter le maximum d'usagers au cours de la journée. Cette lutte peut se traduire par un racolage agressif des usagers aux arrêts, un mépris des règles de circulation ou encore des journées de travail de plus de 12h pour les équipages des véhicules. La mise en place de systèmes de collecte démonétarisés des revenus tarifaires – tel Tap and Go au Rwanda - permet de faire sauter le verrou du « target system » en offrant un moyen de contrôle des recettes par les propriétaires. Une relation de type salarié entre le propriétaire et le chauffeur peut alors être établie, le chauffeur recevant un salaire fixe et n'étant plus contraint de maximiser les revenus tarifaires pour assurer sa subsistance.

Ouagadougou

La municipalité rapproche la ville de ses habitants

En 2000, Ouagadougou était connu pour être le « gros village » du Sahel, au centre du Burkina Faso. Près de 20 ans plus tard, la population ouagalaise a été multipliée par quatre et la ville est devenue une métropole de 3,5 millions d'habitants. Cette évolution si rapide n'est évidemment pas sans conséquences. La capitale du Burkina Faso concentre à elle seule 17 % de la population totale et près d'un citadin sur deux y vit. Cette polarisation forte appelle bien évidemment le développement de villes secondaires pour rééquilibrer le territoire national. Mais il est impératif d'agir en parallèle, et de façon conséquente, sur cette urbanisation exponentielle de la capitale qui, non maîtrisée, risque de nuire au développement durable de la cité. Le défi aujourd'hui ? Désengorger le centre et rééquilibrer un territoire qui doit faire face à une croissance démographique inédite.





Sous un arbre, protégée du soleil, Ami Zongo, qui tient un petit restaurant non loin de là, regarde les jeunes investir le terrain de basket. Cette place a bien changé depuis quelques mois. Jusqu'à peu, c'était plutôt un terrain vague où chacun venait jeter ses ordures, discrètement, à la tombée de la nuit... Aujourd'hui aménagé, le lieu reprend sa fonction de connecteur social. Les habitants du quartier se sont appropriés cette immense place qui associe à présent espaces sportifs et récréatifs.

« *Tout le monde vient ici maintenant! Les jeunes, les anciens, les femmes. On peut se retrouver, discuter sur les bancs qui ont été installés. On s'est même mises au sport avec mes voisines !* » s'amuse la restauratrice.

Progressivement, les choses changent à Tampouy, ce quartier périphérique du nord de Ouagadougou. D'abord, une route est venue le relier au reste de la ville. Demain, ce sera une dizaine d'infrastructures sociales, sanitaires et culturelles qui équiperont ce quartier de 300 000 habitants qui en a tellement besoin. « *Mais tout ne s'est pas fait du jour au lendemain, il a fallu du temps...* »

A Ouagadougou, l'urbanisation s'affole

Depuis l'indépendance du pays, en 1960, Ouagadougou n'a eu de cesse de croître, et ce de façon exponentielle. En 30 ans, sa population a été multipliée par 10 pour atteindre les 535 000 habitants en 1990.



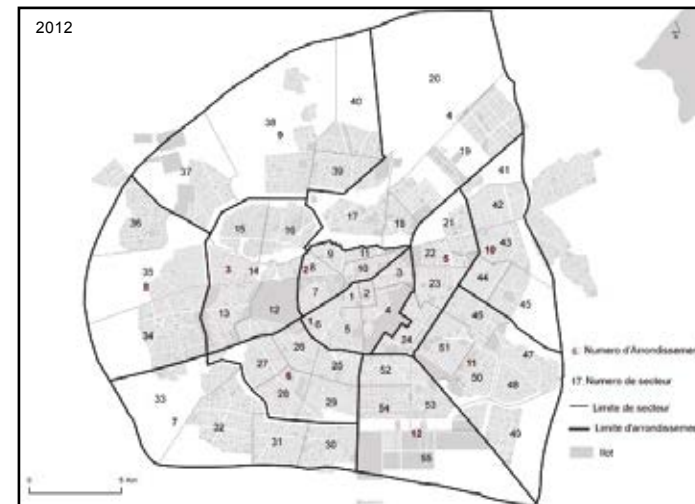
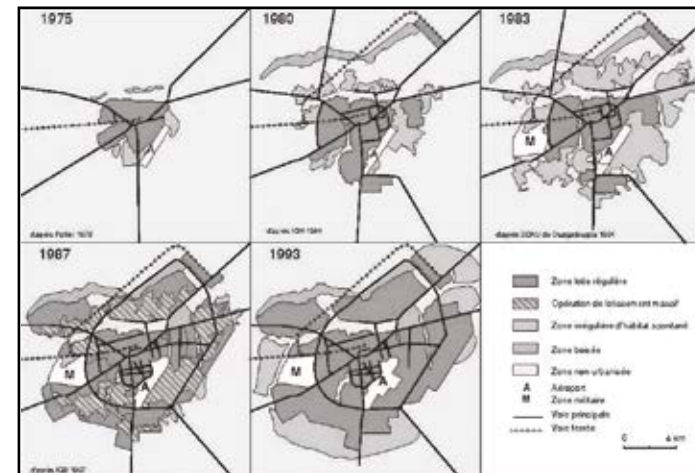
Puis, tout s'est enchaîné : dès 2000, elle frôlait le million d'habitants ; en 2010, ce chiffre doublait. Aujourd'hui, la ville est devenue une métropole de 3,5 millions d'habitants. Et ils seront 5 millions de Ouagalais dans moins de 10 ans selon les prévisions d'ONU-Habitat.

Depuis 2010, Ouagadougou accueille chaque année plus de 120 000 nouveaux habitants

La conséquence de cette explosion démographique ? Une expansion territoriale sans doute parmi les plus vertigineuses d'Afrique : l'agglomération ouagalaise, qui couvrait 14 000 hectares en 1987, s'étale de nos jours sur 51 800 hectares. En 30 ans, de nombreux espaces agricoles ont ainsi disparu et des villages entiers ont été absorbés par une ville dont la zone d'extension, dénuée de tout relief et donc d'obstacles, aura longtemps été sans limite. Il faut dire que face à l'incapacité de la ville à absorber le surcroît massif de population, la majorité des nouveaux citoyens n'aura eu d'autre choix que de s'installer en limite des quartiers lotis, sans autorisation administrative et de façon anarchique.

« Un ménage, une parcelle »

Sans aller jusqu'à inverser la tendance, la politique volontariste de Thomas Sankara aura pourtant constitué un tournant dans ce processus d'urbanisation. Après deux décennies de « laisser-faire », l'avènement en 1983 du Conseil National de la Révolution (CNR) marqua en effet une rupture radicale. Au moment où la Haute Volta devenait le Burkina Faso, « le pays des hommes intègres », sa capitale, Ouagadougou, se transformait en « laboratoire d'une société nouvelle » avec pour ambition affichée la recomposition de l'espace urbain.



Pour y parvenir, le gouvernement Sankara lança le Programme Populaire de Développement, premier plan d'envergure qui se fixa comme objectifs de repenser l'aménagement de la ville, d'entreprendre une série de grands travaux et d'augmenter les capacités de logement d'une ville en pleine croissance. Afin de concrétiser ce vaste programme, Thomas Sankara engagea très vite la Réforme Agraire et Foncière qui lui permit de nationaliser le sol. Par ce biais, il put notamment lotir à grande échelle la périphérie tout en maîtrisant l'évolution d'un territoire composé alors à 70% d'habitat informel.

« Un ménage, une parcelle ». Le ton était donné et ce slogan allait marquer les esprits de toute une génération. En garantissant à tout citoyen le droit de bénéficier d'une parcelle lotie, le CNR s'appropriait en effet à impacter durablement le paysage urbain ouagalais ainsi que les logiques résidentielles de ses habitants.

Une zone d'extension dénuée de tout relief... et de limites

Malgré ces efforts, l'offre résidentielle demeura insuffisante et ne sut combler une demande en perpétuelle augmentation. Inexorablement, les quartiers non lotis continuèrent à se développer et la ville à s'étendre de façon tentaculaire. En parallèle, la logique « un ménage, une parcelle », au-delà d'encourager l'étalement, aura finalement contribué à créer de nouveaux besoins. Pensée de façon très sectorielle, cette programmation n'aura en effet pas su suffisamment intégrer les questions de mobilité ou d'accès aux services essentiels, pourtant indispensables à la création d'une véritable dynamique urbaine. Focalisées sur le « lotissement » des périphéries, les opérations auront laissé de côté leur équipement. Et les habitants des quartiers nouvellement construits



17 %

des burkinabés
vivent à Ouagadougou

3,5 M

d'habitants en 2020

518 km²

en 2020

50

habitants par hectare

se sont très vite retrouvés isolés, avec de longues distances à parcourir pour accéder aux emplois, aux écoles, aux centres de soins ; ce qui s'est révélé être particulièrement impactant pour le budget des familles, grevé par les dépenses liées au transport. Rédhibitoire pour certains. « *Quand les services municipaux m'ont attribué une parcelle, en 1998, dans le quartier de Tanghin, j'ai tout de suite pensé à la vendre tellement la localité était inaccessible* », confirme Hervé Koné, chargé de mission au sein d'une ONG. « *Impossible de se projeter ! C'est bien parce qu'on ne m'en a proposé que 500 000 fefa [environ 765 euros] quand j'ai voulu la revendre que je l'ai finalement gardée. Mais j'ai mis 10 ans pour venir habiter le quartier, je n'étais pas du tout pressé de construire et encore moins de m'installer ici, dans une zone si enclavée, sans réseaux ni services...* » Ces réserves ont dû être largement partagées puisqu'aujourd'hui encore la moitié des 400 000 parcelles produites à travers les lotissements officiels demeure non bâtie.

Face à l'ampleur du défi, un impératif : structurer une vision et prioriser l'action

Des quartiers périphériques sous équipés, des déplacements qui de fait se sont multipliés et allongés... « *Il est devenu évident que la situation allait devenir ingérable et qu'il fallait intervenir rapidement* » se souvient Severin Kabré, Directeur du suivi – évaluation à l'Agence municipale des grands travaux (AMGT). Surtout qu'au-delà des impacts sociaux et économiques, cette croissance horizontale avait engendré de nombreux effets collatéraux : une congestion automobile quasi permanente, une pollution croissante de l'air, avec des conséquences sanitaires désastreuses... Sans mesures fortes, Ouagadougou risquait de devenir très vite invivable.

Alors agir est devenu le maître mot. Agir et vite sur ce processus de développement urbain qui a progressivement accentué les inégalités, notamment en termes d'accès aux services essentiels, et plus spécifiquement dans la ville non lotie, très faiblement dotée en équipements quand elle n'en était pas dénuée. Mais par où commencer ?

En 2019, le non loti, la « ville informelle », représentait un quart du territoire ouagalais mais rassemblait un tiers des habitants.



Pour que l'idéal des villes durables devienne réalité, il faut construire une vision stratégique à long terme et entreprendre des réformes audacieuses

L'engagement dans un processus de planification stratégique s'est dès lors imposé comme un préalable. Mais au regard de la rapidité de la croissance urbaine et pour que les documents d'urbanisme ne soient pas obsolètes dès leur adoption, il importait que cette démarche soit souple et partagée, qu'elle constitue davantage le support d'une discussion que la mise en forme d'un idéal à atteindre. Il s'agissait avant tout d'identifier les besoins et de les hiérarchiser. Alors en 2008, le ministère en charge de l'aménagement urbain et les acteurs locaux se sont coordonnés pour définir le Schéma Directeur d'Aménagement du Grand Ouaga (SDAGO), outil de planification intégrant les communes rurales

voisines, concernées en premier lieu par cette mutation urbaine. Puis en 2012, sous l'impulsion de Simon Campaoré, Maire de la ville, un Plan d'Occupation des Sols (POS), conçu avec l'appui de la Métropole de Lyon via son agence d'urbanisme, est venu le compléter. L'objectif ? « *S'intéresser à l'ensemble du système urbain, dépasser l'urbanisme opérationnel (de projet) pour penser l'urbanisme stratégique* » comme aime à le rappeler Marie Dols, ancienne de l'Agence d'urbanisme de Lyon, mobilisée dans le cadre de ce partenariat de longue date qui unit les deux villes. Un tel exercice s'est révélé essentiel pour anticiper les besoins croissants de citoyens de plus en plus nombreux.

Une « consommation » de l'espace urbain qui accélère l'étalement

Améliorer les conditions de vie des Ouagalais implique en effet de réhabiliter ou d'aménager des quartiers, de favoriser l'accès de leurs habitants aux services essentiels tels que l'eau, l'assainissement, le réseau électrique, le système de gestion des déchets, les transports et les équipements publics. Cela exige aussi de promouvoir des activités économiques et l'emploi local. Tout cela se construit sur un temps long et suppose de déterminer des priorités, d'autant plus quand les moyens sont faibles. Et puis au-delà de penser la répartition des personnes et des ressources, la planification urbaine projette l'utilisation des sols ; particulièrement importante lorsque l'on sait que l'agglomération a vu son emprise spatiale être multipliée par 4 en 30 ans. Pourtant, avec moins de 50 habitants par hectare, la densité de population

demeure trois fois moins importante qu'à Dakar... A Ouagadougou en effet, qu'il s'agisse d'espaces résidentiels, administratifs ou commerciaux les constructions se font bien souvent de plain-pied, sur des parcelles étendues, sous-utilisées, ce qui explique les faibles densités, aussi bien dans les espaces centraux que périphériques. Alors, bien sûr, une politique et des actions en faveur d'une plus grande densité permettrait sans doute de ralentir l'expansion et de diminuer les coûts d'infrastructure par habitant. Mais ce n'est pas si facile quand tout le monde a encore en tête la promesse de Thomas Sankara, « une famille, une parcelle ». « *Chacun veut la sienne et la logique de verticalité est loin de séduire* » observe Séraphine Medah, Directrice du suivi environnemental et social à l'AMGT. D'autant plus que la sociologie urbaine évolue. La tendance est à la décohabitation progressive.



A Tampouy, quand il ne pleut pas, la poussière est en suspension : elle s'infiltre partout, elle étouffe. Mais quand la pluie arrive, souvent en abondance, les conséquences peuvent être terribles. L'eau ne s'infiltre que très peu dans les sols desséchés et, très vite, elle envahit les voies, inonde les parcelles et les maisons.

Les jeunes ménages souhaitent de plus en plus gagner leur autonomie et quitter la concession familiale. Et au regard de leurs moyens, souvent limités, ils vont la plupart du temps avoir recours à l'autoconstruction, en périphérie.

Avant toute chose, pallier aux urgences !

Face à cette réalité, le POS aura permis de formaliser une vision pour l'aménagement de Ouagadougou. Le diagnostic réalisé en 2012 a en effet mis en lumière les zones où le déficit de services était flagrant. Croisé avec une analyse prospective des migrations urbaines à venir, il a rendu possible l'identification des points névralgiques où un effort particulier de rattrapage devait être entrepris afin de favoriser le développement équilibré du territoire communal. L'objectif à terme ? Désengorger le centre-ville grâce au développement de centralités secondaires.

Mais avant toute chose, il fallait pallier à l'urgence. Faciliter les déplacements inter et intra-urbains devenait des plus pressant. Et suite aux terribles inondations de 2009 qui ont fait plus de 150 000 sinistrés, les sujets voirie et assainissement ont logiquement été associés afin de répondre aux attentes d'une large frange de la population, durement impactée par ces événements.

Car nombreux étaient les Ouagalais à vivre en zones inondables, la plupart dans les quartiers non lotis qui abritaient d'ailleurs en moyenne les deux tiers des sinistrés lors des crues. Pas étonnant lorsque l'on sait que le réseau de drainage des eaux pluviales était jusqu'alors concentré en centre-ville, sur une longueur restreinte de 165 km, dont 90% à ciel ouvert. Dans le reste de la commune, les caniveaux demeuraient quasiment inexistants. Les eaux pluviales, qui ne s'infiltraient que très difficilement dans les sols, d'autant plus aux abords des routes bitumées, étaient évacuées vers les marigots, grâce à la topographie en pente, et rejetées ensuite dans un des trois barrages du nord-est de la ville. Dans un contexte de dérèglement climatique où les épisodes pluvieux

violents étaient amenés à se multiplier, et face à la multiplication des constructions sauvages venant obstruer les zones d'écoulement naturel, il était plus qu'urgent d'intervenir.

En investissant 40 millions d'euros, l'AFD choisit de soutenir l'Etat et la ville dans cette transition territoriale. Lancée en 2013, la première phase du Projet de développement durable de Ouagadougou (PDDO1) se fixa alors pour double ambition de poursuivre l'extension du réseau d'assainissement collectif, en réalisant 30 km linéaires et en raccordant 600 parcelles supplémentaires, et d'améliorer la mobilité urbaine.

Le PDDO 1 pour engager la transition territoriale de Ouagadougou

Aménagement de 13 km de voirie (19 M€)
Bitumage, signalisation, éclairage public, déplacement de réseaux, drainages latéraux des eaux pluviales.

Entretien de voirie (3 M€)
Acquisition d'une brigade complète pour l'entretien des routes en terre et d'une unité mobile de traitement des points à temps.

Réhabilitation des gares routières de Tampouy et Ouaga Inter / Construction de la Gare de l'Ouest (4,4 M€)

Extension du réseau d'assainissement collectif (6,2 M€)
30 km linéaires de réseau d'assainissement collectif et 600 parcelles raccordées.

Desserte en eau des quartiers non lotis de Tingandogo, Watinoma et la partie Nord-Est de Bogodogo (2 M€)
Pour chaque quartier, de 10 à 20 km de réseau et de 10 à 15 bornes fontaines.

Mesures d'urgence d'adduction d'eau potable (4,6 M€)
Réhabilitation de 57 forages existants; réalisation de 43 nouveaux forages raccordés au réseau, équipement de 4 stations de pompage.

Des routes pour circuler et des voies pour drainer

Les avenues Jean-Baptiste Ouédraogo en centre-ville, de la Bonté et Dima Koom au nord mais aussi la rue qui mène à l'avenue Naba Yilen à l'ouest : trois tronçons totalisant une longueur d'environ 13 km, trois années de travaux pour réhabiliter ces routes des arrondissements 3 et 4 qui se trouvaient dans un état de délabrement avancé.

En juin 2016, les routes réhabilitées sont inaugurées. Montant total des travaux : 12,5 milliards de francs CFA [19 millions d'euros] destinés au bitumage, à l'aménagement et à l'assainissement de ces voies structurantes qui améliorent l'accès à trois des sept centralités secondaires identifiées dans le POS. Pour aller plus loin, la Mairie décide en 2017 d'entreprendre des travaux complémentaires de drainage pluvial afin de lutter plus efficacement contre les inondations.

Alors, progressivement, ces artères se sont animées. Restaurants, garages automobiles, ateliers de couture et salons de coiffure ont investi leurs abords, de plus en plus.

Pour Emmanuel Kosimbo, qui avait ouvert sa boutique de sacs dès 2008, finies la poussière dans les poumons en période sèche et les grandes enjambées pour accéder à son espace de vente lors de la saison des pluies. *« Je m'étais installé en bordure de route pour que les personnes dans les véhicules voient mes marchandises, mais peu d'entre elles s'arrêtaient, trop occupées à se démener dans les embouteillages. Cette situation n'était agréable pour personne. Ni pour les conducteurs qui passaient des heures dans la circulation, ni pour les habitants des quartiers traversés qui subissaient ces encombrements et les désagréments qu'ils engendraient... Depuis que la voie a été refaite, on respire mieux, l'espace est plus sain. C'est une bouffée d'oxygène ! »*

Ce constat, Adama Sawadogo, vendeur de



Emmanuel Kosimbo
devant sa boutique



vêtements d'occasion, le partage. *« À l'époque, je devais nettoyer les vêtements toutes les heures à cause de la poussière ou les envelopper dans des sacs plastiques. La clientèle se faisait rare. Aujourd'hui, elle afflue car elle n'a plus à craindre l'état de la route. J'ai réussi à la fidéliser. »* Depuis, il a amélioré son installation. D'un abri de fortune, il est passé à un magasin en dur avec une grande vitre qui laisse entrevoir ses marchandises.

Et dans le quartier de Tanghin aussi tout a changé, depuis que l'avenue Dima Koom a été bitumée en 2015. Des travaux de drainage ont été entrepris, les réseaux développés. Petit à petit, cette zone autrefois non lotie s'est organisée ... et peuplée. Et très vite les petits commerces se sont multipliés ici aussi. *« Tous ces changements sont liés à la route. Sans voirie, personne ne vient. D'ailleurs, en 20 ans, la valeur des terrains a été multipliée par 20 ! »*, souligne Hervé Koné. Facilement compréhensible puisque ce quartier du nord de la commune qui s'apparentait il y encore quelques années à un village est aujourd'hui en plein essor et bénéficie d'un accès au centre-ville en dix minutes.

« Le bon fonctionnement des villes est loin d'être une évidence : il faut penser les investissements urbains à cette fin »

« Ces aménagements ont réellement eu un impact positif sur l'économie de la ville », se félicite Elie Sawadogo, agent municipal en charge du suivi environnemental et social des travaux. La situation générale s'est améliorée à Ouagadougou : il y a moins d'embouteillages dus au mauvais état des routes et une meilleure répartition des flux dans l'espace urbain. Malgré tout, la Municipalité reste consciente que le rattrapage sera long. 2 422 km de voies maillent la ville mais seulement 18% d'entre elles sont bitumées. Et au regard de la croissance urbaine rapide et tentaculaire, il sera bien difficile de faire évoluer ce ratio. Les services municipaux estiment en effet que l'emprise de la ville pourrait atteindre 700 km² en 2025, avec un rayon de 15 km, soit un quasi doublement de sa surface, ce qui entraînerait une augmentation de 50% des distances à parcourir.

2 millions de 2 roues

Les besoins en infrastructures augmentent sans cesse, tout comme la demande de mobilité... Alors en l'absence de transports collectifs efficaces et de qualité, cette demande forte se traduit par une augmentation du parc de véhicules individuels, des deux roues en particulier, bien plus abordables. Ouagadougou compte ainsi 2 millions de motos et mobylettes contre moins de 500 000 automobiles. Et moins de 1 % des ouagalais utilisent les transports en commun. « Mais peut-être que s'il y avait des voies dédiées qui permettent d'éviter les bouchons, les gens seraient tentés de prendre le bus et d'abandonner les 2 roues » plaide Ibrahim Toé, le Directeur des Infrastructures et de la Mobilité Urbaine à la Direction générale des services techniques municipaux de Ouagadougou.

Le Burkina est le pays d'Afrique de l'ouest qui compte le plus de « 2 roues » par habitant

L'idée a fait son chemin et le consensus est large. Il est nécessaire à présent de développer une vraie politique de mobilité qui allie offre de transport de masse qualitative et abordable et aménagements urbains adaptés. C'est la direction que souhaite prendre l'Etat et la Municipalité en créant une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) qui viendra renforcer les dispositifs de gouvernance du système de déplacements urbains. Le défi est de taille.

D'ores et déjà, la mobilité douce est une réalité à Ouagadougou. Elle est prédominante puisque le vélo et la marche représentent communément près de 75% des déplacements. Mais un gros travail sur l'aménagement urbain serait nécessaire. « Il faut notamment faire en sorte que marcher soit agréable. Cela passe par la création de trottoirs, la plantation d'arbres,

indispensable pour avoir un peu d'ombre, sans quoi notre souhait relèverait de l'utopie étant donné notre climat ! », poursuit Ibrahim Toé. Et puis il s'agirait aussi de mieux encadrer l'utilisation de l'espace urbain, notamment par les nombreux commerçants qui s'installent le long des routes créées ou réhabilitées. « A l'heure actuelle, il y a trop de nuisances et d'encombrements car tout le monde improvise son petit étal, souvent devant sa porte, sans autorisation » regrette Séraphine Medah. « Dès le travail de conception des voiries, il nous faut envisager des espaces dédiés et adaptés pour éviter une installation anarchique et dangereuse par la suite. Il faut prévoir la place pour des étals à certains endroits, avec des places de stationnement, tout comme il faut concevoir des aménagements bloquants là où ils n'ont pas leur place. »



Faciliter les déplacements à Ouagadougou implique de renforcer le réseau bitumé, mais également d'améliorer son adéquation aux différents modes de mobilités, ce qui inclut bien évidemment les deux roues et les piétons.

Appelées « six mètres » du fait de leur largeur, il peut être bien compliqué de circuler sur ces voies parsemées de nids-de-poule entre lesquels il faut slalomer. Les ralentissements sont d'ailleurs souvent sans fin.

Prochaine étape : les services à portée de main

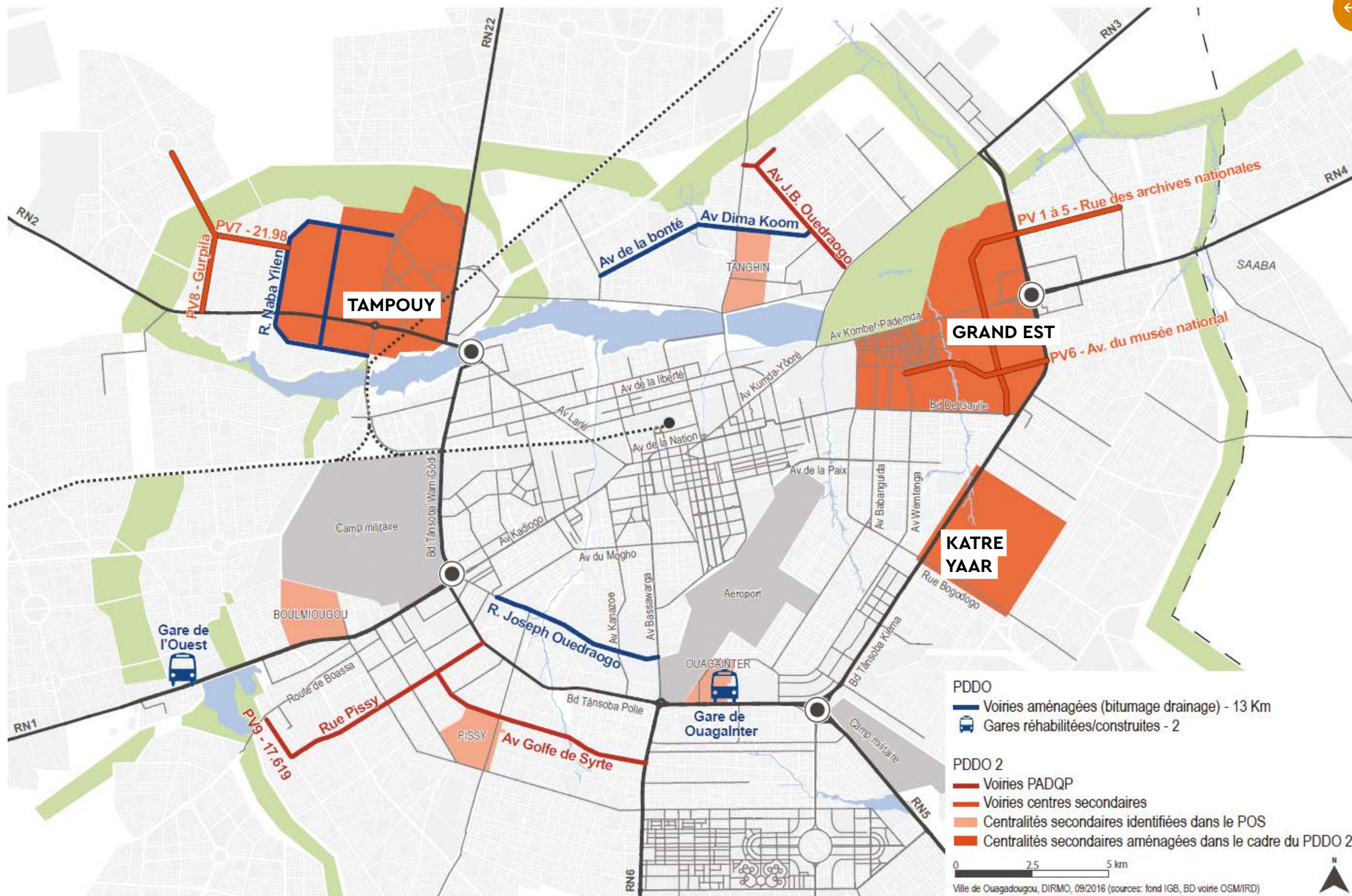
C'est un fait : si le développement tentaculaire de Ouagadougou exerce de fortes contraintes sur les conditions de vie et de mobilité des populations, il constitue aussi un défi pour les pouvoirs locaux. La municipalité est confrontée au double défi de densifier son territoire tout en maintenant un lourd effort de rattrapage en direction des périphéries, sous équipées au regard de leur peuplement: 80 % des Ouagalais y vivent, alors que 90 % des infrastructures publiques, qu'elles soient sanitaires, scolaires ou culturelles, sont situées au centre-ville.

A Tampouy par exemple, quartier de 300 000 habitants situé en périphérie ouest, il n'y a que deux lycées municipaux. Seuls les meilleurs élèves obtiennent une place. Alors chaque matin, ce sont des milliers de jeunes qui affrontent les bouchons

pour rejoindre le centre-ville. Là, les établissements scolaires sont certes moins bondés que ceux de la périphérie mais pour les atteindre, il faut s'armer de courage... et de patience. « C'est bien la mauvaise répartition des services qui est à la source des problèmes. C'est cela qui crée les embouteillages et, surtout, qui complique le quotidien des gens » soutient Amy Zongo.

Pour pallier les déficits immenses, le Maire de Ouagadougou, a donc décidé d'agir par étapes. Et le programme est ambitieux : suivant les orientations du POS, trois quartiers périphériques de la capitale burkinabé devraient devenir des « centres-villes secondaires » d'ici 2025. Grand Est, Tampouy et Katre Yaar sont les centralités les plus denses de Ouagadougou : elles polarisent 1,2 million d'habitants. Il y avait urgence.

Les investissements du PDDO phases 1 et 2



Le PDDO2 en bref :

80 M€

prêtés par l'AFD en 2016.

12 km

de voiries structurantes pour poursuivre le désenclavement des quartiers périphériques (bitumage, drainage, éclairage, plantations, arrêts de bus).

12 km

de voies secondaires/drainage concentrées sur les deux centralités de Grand Est et Tampouy afin d'améliorer l'accès en direction et au sein de celles-ci.

28

équipements publics de rayonnement et de proximité créés :

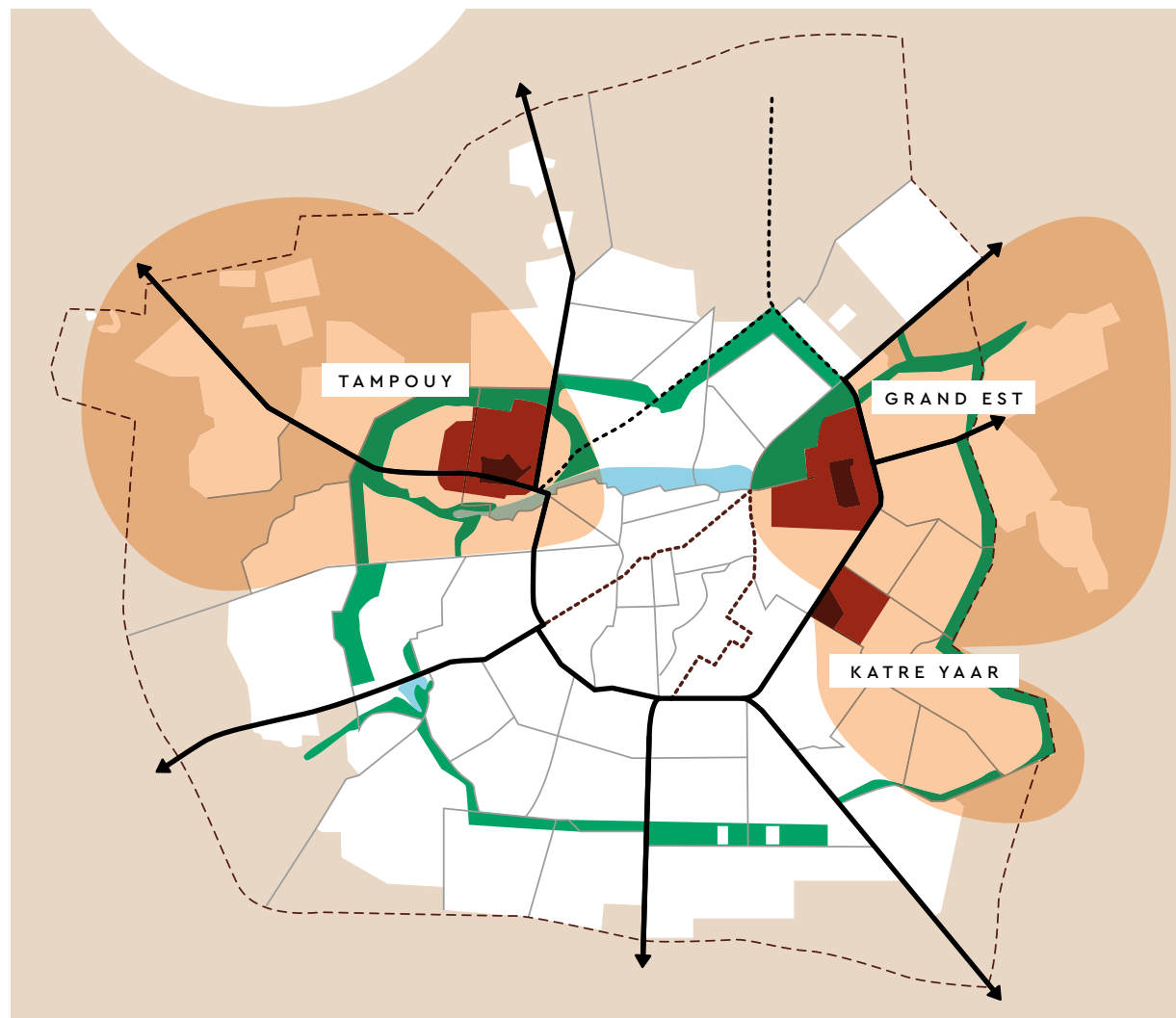
- 7 équipements scolaires soit 110 salles de classes,
- 5 centres de santé,
- 4 équipements marchands (gares routières et marchés),
- 5 plateformes sportives,
- 3 équipements socioculturels et
- 4 espaces publics d'agrément.



1,2 M

d'habitants :
c'est l'aire d'influence estimée
des 3 centralités secondaires

En aménageant ces quartiers « polycentriques » dont les aires d'influence regroupent 1,2 million d'habitants, la Mairie entend rapprocher les services et l'activité économique des populations et limiter les besoins de déplacements vers le centre-ville.



La deuxième phase du Projet de Développement durable de Ouagadougou, le PDDO 2, exécutée sous maîtrise d'ouvrage déléguée de l'AMGT, viendra ainsi poursuivre l'aménagement des treize kilomètres de voirie amorcé lors de la première phase et créer les infrastructures sanitaires, sociales, culturelles et sportives dont manquent cruellement ces quartiers. Au total, une trentaine d'équipements publics vont être réalisés : des ensembles scolaires, des centres de santé, des équipements sportifs et culturels, des espaces verts mais aussi des marchés et des gares routières.

Développer ces services de proximité et ces équipements à fort rayonnement, c'est bien sûr en premier lieu répondre à une exigence d'équité sociale mais c'est également favoriser à coup sûr une limitation des déplacements pendulaires en direction du centre-ville. En réalisant 24 km de voiries inter-quartiers et intraquartiers supplémentaires, le projet facilitera d'ailleurs le « rabattement » vers ces polarités nouvellement équipées qui captent d'ores et déjà plus de la moitié de la population de la ville. Financés à hauteur de 80 millions d'euros par l'Agence française de développement, les travaux ont débuté en 2019.

« Le risque bien sûr est de susciter des frustrations chez les habitants des autres quartiers mais l'enjeu est de taille et ce choix, stratégique, s'imposait. Pour avoir un véritable effet de levier, il faut éviter le saupoudrage et concentrer davantage les investissements pour qu'ils puissent avoir des impacts et dynamiser le développement. Mais ce n'est bien sûr qu'un début et nous nous attèlerons ensuite à faire de même dans les quatre autres quartiers ciblés par le POS » précise Séraphine Medah.

Construire une ville durable suppose d'impliquer de larges coalitions d'acteurs

Rééquilibrer le territoire... C'est un objectif qui s'envisage évidemment à long terme, les projets urbains structurants mettant du temps à se concrétiser. Alors au regard de ces délais, la

Municipalité de Ouagadougou a décidé d'occuper le terrain, de faire vivre les sites ciblés par les interventions de grandes envergures à venir tout en maintenant la dynamique suscitée par l'annonce des travaux. Dans le cadre du dispositif « pépinière urbaine », les laboratoires d'innovations citoyennes développés par l'AFD, la Mairie, accompagnée du groupement d'ONG formé par le Gret et Humanité et Inclusion, replace les habitants et usagers au coeur de la fabrique de la ville.

« D'apparence, la vie suit son court et tout semble calme dans la capitale burkinabé. Pourtant, chacun pense à la crise et tout le monde craint pour les siens »

La situation sécuritaire du pays se dégrade, gagne du terrain et des milliers de burkinabés sont contraints de fuir les régions Nord et Est. À la fin de l'année 2018, ils étaient 70 000 à fuir l'insécurité. En novembre 2019, la barre des 500 000 déplacés internes était atteinte, selon les estimations du Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations unies (OCHA), et ils devraient être un million dès le premier trimestre 2020.

90 % des déplacés sont accueillis dans leurs familles. Beaucoup viennent se réfugier à Ouagadougou et rares sont les habitants de la capitale qui n'hébergent pas des proches venus du nord, de l'est et depuis quelques semaines, du centre nord du Burkina. La plupart d'entre eux rentrera seulement quand la paix reviendra, et cela prendra du temps.

Ainsi, la capitale n'échappe pas à la crise qui frappe le nord et l'est du pays et qui fragilise le tissu économique et social de l'un des pays les plus pauvres du monde.

Se doter de politiques inclusives est une nécessité pour éviter de se confronter à un processus de fracture urbaine qui laisse de côté une partie des citoyens, bien souvent les plus vulnérables. Cet impératif est d'autant plus fort au regard de la crise sans précédent que traverse le Pays.

Avec une subvention de 650 000 €, un appel à micro-projets à destination des associations locales a été organisé et des aménagements ont pu être réalisés sur des espaces publics et sportifs, en co-conception avec les habitants et usagers. L'objectif de la démarche est de favoriser l'appropriation de plusieurs sites d'accueil d'équipements sportifs et culturels et d'espaces publics du PDDO2 et d'en préfigurer les futurs usages, conformément aux besoins formulés par les populations et acteurs des quartiers. De faibles montants, les micro-projets seront mis en oeuvre rapidement.



A Tampouy, Amy Zongo, restauratrice, constate les changements induits par l'arrivée de la route : « C'est bien, les gens s'arrêtent, consomment, achètent dans nos boutiques ! »

Bien sûr, l'intention n'est pas de remplacer une approche par l'autre. Tout en continuant à viser des effets structurants sur l'habitat, l'environnement urbain ou l'offre de mobilité, il s'agira de mieux prendre en compte l'impératif de résultats tangibles à court terme. A cet effet, les micro-projets favoriseront la préparation, l'appropriation et la pérennisation des futures infrastructures... tout en stimulant la démocratie locale.

A Tampouy, il suffit de venir sur la place centrale, le soir, pour constater les changements. Une cinquantaine de jeunes se pressent, à cette heure de la journée où la température redevient supportable, pour investir les terrains de sport : football, basket, pétanque. « *Il y en a pour tous les goûts et tous les âges !* » En seulement quelques mois, une plateforme sportive a émergé au milieu du quartier. Avec l'appui du Gret, une association a été constituée pour s'assurer de son entretien et les riverains s'occupent avec attention des arbustes récemment plantés pour délimiter et agrémenter l'espace. Ami Zongo souligne avec satisfaction la réussite du projet, mais surtout de la démarche. « *On nous a impliqués dès le début. Tout le monde a été associé, c'est du jamais vu. D'habitude, ils viennent sans prévenir personne, font leurs travaux, qui souvent ne correspondent pas aux besoins.* »

Les choses évoluent à Tampouy, tout comme à Katre Yaar et Grand Est, les trois premières centralités secondaires de la ville. Ouagadougou n'a pas fini de changer...



Mis en œuvre par le Gret et Humanité et inclusion, financé par l'Agence française de développement, le dispositif de « pépinière urbaine » est testé à Ouagadougou depuis 2019



Vers une fabrique collective de la ville

Alors que les besoins en matière d'infrastructures restent immenses, quelle place donner aux nouveaux outils de fabrique urbaine, hyper-locaux, relevant d'une logique quasi « artisanale », pour des bailleurs internationaux comme l'AFD dont le modèle économique privilégie les économies d'échelle ?

Face au temps long que supposent les opérations d'ampleur financées par l'AFD (infrastructures et équipements), le laboratoire d'innovation citoyenne se veut une réponse concrète pouvant être activée à tout moment : en amont du projet AFD, pour favoriser l'appropriation d'un nouvel espace ou tester de nouvelles fonctions ; en aval, pour réajuster les aménagements à la réalité des usages.

On peut ainsi imaginer d'accompagner via un chantier participatif le design du mobilier urbain associé à un projet de voirie à Ouagadougou, de faire intervenir les résidents sur les choix d'aménagements des abords d'une station de métro en Inde, ou d'améliorer la conception d'un espace accueillant temporairement artisans et entrepreneurs dans un entrepôt au coeur du Grand Tunis.

Des ateliers de co-conception ont permis d'identifier les types d'aménagements et d'équipements transitoires en fonction des besoins, propres à chaque quartier. Ces temps forts favorisent la créativité, les dynamiques collectives et, au-delà, l'interaction entre tous les acteurs des quartiers, autour des autorités locales. Suivis de marches exploratoires, qui permettent de mieux se projeter, le produit de ces ateliers est très rapidement concrétisé. Dès le lendemain, de premières matérialisations sont réalisées dans le cadre de chantiers participatifs : installation de petit mobilier urbain, de modules de signalisations préfabriqués, etc. En parallèle, des artisans locaux travaillaient sur les chantiers plus conséquents.

Entre la municipalité de Ouagadougou et l'AFD : 20 ans de partenariat en faveur d'une ville durable



Armand BEOUINDE
Maire de Ouagadougou

Premier élément marquant : l'octroi en 2006 d'un prêt à la Ville de Ouagadougou pour la réhabilitation du marché central de Rood Woko, suite au tragique incendie de 2003. Il s'agissait pour l'Agence française de développement du premier prêt accordé directement à une collectivité locale ouest africaine. Cette marque de confiance de l'AFD envers la municipalité aura eu une influence forte sur les autres partenaires techniques et financiers ; la mairie ayant réussi à capitaliser sur la dynamique enclenchée.

La Ville de Ouagadougou a été l'une des premières collectivités locales africaines à organiser une table-ronde des bailleurs afin de favoriser l'alignement des visions et stratégies de chacun. Comment ces différents partenariats s'articulent-ils aujourd'hui et accompagnent-ils la mise en oeuvre de votre politique urbaine ?

Il faut tout d'abord rappeler que l'approfondissement du dialogue sectoriel a coïncidé avec le processus de décentralisation en cours depuis 1991 ; l'élargissement des compétences de la Mairie ayant entraîné l'élargissement du périmètre de dialogue avec les partenaires, notamment sur les problématiques de mobilités et d'équipement depuis 2006. D'autant

plus que, petit à petit, la ville a su internaliser une expertise territoriale de qualité. À cet effet, les coopérations décentralisées que la Ville entretient avec les Métropoles de Lyon, Bordeaux et Grenoble ont été d'un grand bénéfice. Cet accompagnement de ville à ville a en effet joué un rôle clé, très structurant, dans la montée en puissance de la Mairie de Ouagadougou. C'est dans ce cadre – et avec l'appui de l'AFD – que l'Agence d'urbanisme de Lyon (UrbaLyon) a par exemple pu apporter une assistance technique à plusieurs niveaux, depuis l'élaboration du Plan d'Occupation des Sols (POS) jusqu'à la mise en oeuvre de la politique de mobilité urbaine actuelle. Et puis, cette collaboration avec les PTF se retrouve également au niveau des « modes de faire », la pépinière urbaine en étant un exemple emblématique. Cette modalité innovante pour la Mairie a pu être définie et mise en oeuvre grâce à de nombreux échanges et partages d'idées avec l'AFD. Cela a permis à la Mairie de concrétiser sa volonté de mettre l'accent sur la concertation citoyenne.

Les changements de gouvernance, au niveau de l'exécutif municipal, ont été porteurs d'impulsions nouvelles. En témoignent notamment les réformes institutionnelles et organisationnelles de ces dernières années, au premier rang desquelles la structuration progressive d'une agence municipale chargée des grands travaux (AMGT). Quelles sont ses missions ? Quelle plus-value pour votre municipalité ?

Forte de ses ressources humaines, la municipalité de Ouagadougou a entrepris de développer ses capacités de maîtrise d'ouvrage : pour être en capacité de concevoir des projets et d'aller chercher des financements, mais aussi de les mettre en oeuvre et d'assurer la gestion et la maintenance des infrastructures et services nouvellement créés. À cette fin, l'AMGT a été créée. Constituée d'une équipe jeune et dynamique que la mairie de Ouagadougou encourage à rayonner sur le Grand Ouaga, elle porte nos ambitions métropolitaines.

Cette organisation a fêté son premier anniversaire le 19 novembre dernier et je tiens à rendre hommage à son 1er Directeur Général Boureima Kaboré, qui a été la cheville ouvrière, avec son équipe, des projets emblématiques de la ville.

Le budget de la Commune de Ouagadougou s'élève à une trentaine de millions d'euros pour une population estimée à 3,5 millions habitants. Face aux besoins immenses en termes d'investissement, comment développer les ressources financières de la Ville ?

Ces dernières années, les capacités financières de la Municipalité se sont améliorées, notamment grâce à la gestion en régie du marché central. Autres facteurs positifs : la mise en place du Système Informatique pour la Collecte et le recouvrement des Taxes municipales (SYCOTAX); l'adoption du crédit-bail qui permet d'augmenter les capacités logistiques de la Mairie (véhicules notamment) ; ou encore les études PEFA menées en 2010 et 2020, qui ont aidé à améliorer la performance du système de gestion des finances publiques communales. Mais le manque de ressources financières demeure prégnant. Les dotations de l'Etat ne sont pas à la hauteur des besoins immenses pour équiper et organiser cette ville. Les financements apportés à travers les divers partenariats permettent d'avoir une relative maîtrise du financement des investissements, mais la Mairie demeure confrontée à un défi majeur, celui de couvrir les frais de fonctionnement. La question de la fiscalité locale est centrale pour une ville dont le développement se veut durable. ■

Financer le développement durable des villes



Parce qu'elles sont mal équipées et desservies, les villes africaines sont aujourd'hui parmi les plus chères du monde, et ce tant pour les ménages que pour les entreprises. Au regard du faible niveau de richesse, le montant des investissements productifs est en effet resté relativement bas au cours des quatre dernières décennies (autour de 20 % du PIB – contre 40 % en Asie de l'Est en période d'urbanisation rapide). Il en résulte aujourd'hui un manque d'infrastructures urbaines, de structures industrielles et commerciales ainsi qu'une carence en matière d'habitat abordable. Selon la Banque africaine de développement, il faudrait à l'Afrique 130 à 170 milliards de dollars d'investissements annuels pour rattraper le retard d'équipement et répondre aux nouvelles attentes. Mais comment mobiliser ces financements ?

Entretien avec

Frédéric Audras

Responsable de la division Développement Urbain,
Aménagement, Logement de l'AFD

Les besoins de financement des villes africaines sont significatifs. S'il est largement admis que les pouvoirs locaux ont un rôle important à jouer, dans la réalité, on constate que leurs marges de manoeuvre restent bien souvent restreintes. Quelle approche l'AFD développe-t-elle pour appuyer plus efficacement le rôle et les moyens des collectivités locales ?

Que ce soit dans le Plan d'action d'Addis Abeba ou le Nouvel agenda urbain, les Etats ont effectivement reconnu le rôle des autorités locales et, surtout, ils s'accordent sur la nécessaire mise à disposition de moyens pour la mise en oeuvre effective de leurs missions. Le mandat nous a donc été clairement donné d'accompagner ces dynamiques. Dans ce contexte, l'AFD, historiquement engagée auprès des collectivités locales, a décidé de faire plus et d'amplifier son action, en particulier sur le continent africain. Afin d'appuyer efficacement des processus de décentralisation prenant en

compte les spécificités institutionnelles, politiques et juridiques propres à chaque Etat mais aussi, et surtout, afin d'assurer la mise en oeuvre effective des réformes, l'AFD s'inscrit dans un dialogue de long terme avec les autorités nationales et locales, notamment via des prêts de politiques publiques. Dans ce cadre, l'intervention couplée avec d'autres bailleurs est un véritable plus pour dialoguer avec nos partenaires. Notre objectif ici doit bien être de mettre en oeuvre des réformes fondées sur le principe de subsidiarité, et, par conséquent, de prévoir des transferts de compétences clairs et effectifs, de l'Etat vers les autorités locales, ainsi que les ressources adéquates pour pouvoir offrir des équipements et services publics performants aux populations. Il s'agira également d'améliorer le cadre juridique relatif aux ressources propres des collectivités locales (fiscalité, tarifs, redevances, ressources foncières...) afin d'accroître leur autonomie financière. Nous soutenons ce type de programmes au Maroc, en Ethiopie et au Sénégal. A terme, la décentralisation effective et le

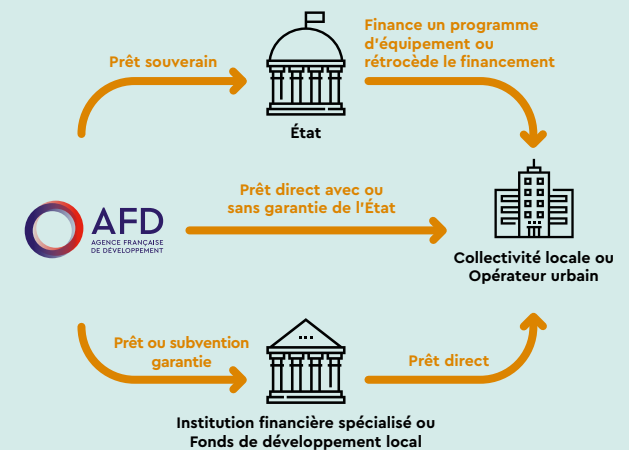
renforcement des collectivités permettront qu'un plus grand nombre de villes soient en capacité d'accéder aux financements directs pour le développement afin de mettre en oeuvre leur programme d'investissement.

Une fois les réformes de décentralisation adoptées, comment accompagner les collectivités locales les plus matures dans le financement de leur programme d'investissement ?

Nous disposons d'une offre financière flexible et adaptée au contexte de la décentralisation et qui permet de répondre aux besoins des différents acteurs de l'urbain. Très concrètement, selon les pays, nous pouvons proposer des prêts directs aux villes (à l'exemple de Cape Town, de Johannesburg, de Dakar et de Ouagadougou), des prêts souverains aux Etats qui peuvent être rétrocédés en prêts ou subventions aux collectivités locales ou des prêts à des institutions financières publiques locales (à l'exemple du Fonds d'Equipeement Communal au Maroc, de la Caisse des Prêts et de Soutien aux Collectivités Locales en Tunisie ou de la Development Bank of Southern Africa en Afrique du Sud).

Les villes intermédiaires et petites villes de moins de 1 million d'habitants concentrent à elles seules 60 % de la croissance urbaine. Pourtant, encore trop peu de financements leur sont accessibles. Comment remédier à cette situation ?

La difficulté aujourd'hui est effectivement d'atteindre les villes secondaires. Les capacités d'intervention des bailleurs restent ici trop limitées : trop petits montants, risque de change, évolution trop lente des cadres réglementaires. L'enjeu aujourd'hui est donc de diversifier l'offre et de favoriser la structuration des marchés d'emprunts domestiques. Comment ? La mobilisation de l'épargne locale et des investisseurs privés apparaît ici comme un vecteur important. Il y a un vrai



travail de plaidoyer à faire auprès des banques commerciales, pour leur démontrer que le secteur public local est un segment de marché à faible risque. Enfin, il est nécessaire de développer des dispositifs de garantie, outils d'amorçage et leviers pour encourager la structuration du marché bancaire domestique à destination du secteur public local, avec des prêts d'une maturité plus longue que les prêts au secteur privé. Avec l'appui de l'Union européenne, nous venons ainsi de créer un dispositif de garantie à destination des banques locales, privées ou publiques, qui accepteraient de prêter aux collectivités locales : l'enjeu est de les inciter à s'intéresser à ce segment de clientèle et de participer au financement des programmes urbains structurants. Autre exemple, nous avons participé à la mise en place, aux côtés de la coopération Suisse et d'investisseurs privés, d'une société de financement des projets d'investissement des villes intermédiaires d'Afrique du Sud. Nous soutenons également l'élaboration de « banques des collectivités locales » à l'échelle nationale, à l'image de l'Agence France Locale, véritable banque de développement avec des villes-actionnaires qui peuvent lever sur le marché obligataire les ressources nécessaires au financement de leurs programmes d'investissement.

Antananarivo

De la cité des mille à la ville pour tous ?

Antananarivo, c'est 400 ans d'histoire. 400 années au cours desquelles la petite cité du haut de la colline va progressivement gagner les contreforts puis s'étendre dans la vallée pour devenir une métropole de près de 3 millions d'habitants. La configuration particulière de la ville est un défi pour l'urbanisation, tout comme la rapidité à laquelle cette dernière se produit. En 2020, 70 % des nouveaux logements étaient ainsi construits dans des quartiers précaires, souvent exposés aux inondations. Depuis maintenant 10 ans, l'AFD soutient l'État malgache et investit pour désenclaver et assainir 328 quartiers défavorisés.





Surnommée la ville des Mille, Antananarivo pourrait tout aussi bien s'appeler la ville des escaliers tant ils sont nombreux. Pas moins d'une centaine. Véritables artères reliant les hauteurs de la ville à la plaine depuis des décennies, voire des siècles pour certains, ces escaliers jouent un rôle essentiel dans la vie des tananariviens. Il n'est pourtant pas toujours aisé d'y circuler. Tiana, qui les emprunte chaque jour pour rejoindre le marché central où elle travaille, le sait bien. « *Ils font partie de notre patrimoine mais le temps a fait son oeuvre et beaucoup sont vraiment endommagés, notamment dans les quartiers plus précaires de la ville. Il devient dangereux de s'y essayer, surtout quand il pleut, mais nous n'avons pas le choix. Pour la plupart d'entre nous, c'est le seul moyen de circuler, à moins de perdre des heures à suivre les lacets routiers.* »

Les choses sont en train de changer. L'Agence française de développement a été sollicitée, tant par le Ministère en charge de l'Aménagement des territoires et des travaux publics que par plusieurs communes de l'agglomération d'Antananarivo, pour poursuivre et étendre le programme Lalankely, qui améliore le quotidien de centaines de milliers d'habitantes et d'habitants depuis maintenant près de 10 ans, en ciblant de nouveaux quartiers et de nouvelles infrastructures. Avec cette 3e phase, une attention particulière sera portée au patrimoine et à l'architecture, certains des quartiers défavorisés cibles étant situés dans la ville haute. Répondre à un besoin fondamental tout en participant à la préservation d'un environnement spécifique de la ville, tel sera l'enjeu de ce nouveau volet du programme prioritaire du gouvernement malgache. Mais pour intervenir dans cette ville à la configuration si spécifique, il faut connaître son histoire, son évolution, ses réalités.

■ Mieux comprendre pour mieux agir

En 1610, lorsque le roi Andrianjaka pris possession de la plus haute des douze collines de l'Imerina, le royaume des hautes terres centrales, il y fit construire le tout premier palais fortifié, « Rova ». C'est parce que celui-ci était défendu par un millier d'hommes que le site pris le nom d'Antananarivo - la « Cité des Mille ». A partir de ce point culminant situé à 1 400 m d'altitude, la cité se développa ensuite sur l'ensemble de la colline, jusqu'à devenir, en 1790, le lieu de résidence principale des rois mérinas qui avaient alors le contrôle de la majeure partie de l'île.



Située sur les hauts plateaux malgaches, Antananarivo s'est construite sur et autour d'une série de collines.

Jusqu'à la fin du 19e siècle, Antananarivo, peuplée de 50 000 habitants, s'apparentait à un gros bourg, parsemé d'escaliers et de petites ruelles qui reliaient les habitations entre elles et que seuls les piétons pouvaient emprunter.

Durant la première moitié du 20e siècle, au moment de la colonisation, la ville se transforma. Limitée jusque-là à la « Ville Haute », son périmètre se développa en contrebas. La « Ville Moyenne » et son centre administratif s'étendirent progressivement sur les collines alentours moins élevées, vers l'ouest et le nord, intégrant dans l'espace urbain une série de

villages et de faubourgs. Dans le même temps, une vingtaine d'hectares de marais et de rizières furent asséchée dans la plaine afin de permettre l'extension de la « Ville Basse » qui hébergea notamment le quartier d'Analakely, « la petite forêt », où ont été construits l'avenue Fallières (devenue depuis avenue de l'Indépendance), la gare Soarano et un nouveau grand marché qui devint très vite le plus grand d'Afrique.

Depuis, la ville n'a eu de cesse d'évoluer, de s'étendre... et de se peupler.



3 M

d'habitants
en 2020



6 M

d'habitants
en 2035



70 %

des nouvelles
constructions
sont informelles
et précaires

Une population multipliée par 20 en moins d'un siècle

Un premier cap est franchi avec la multiplication par 5 de la population tananarivienne en à peine 60 ans : elle passe alors de 50 000 habitants en 1900 à 250 000 habitants en 1960. Mais c'est véritablement au lendemain de l'Indépendance, à partir de 1960, que la croissance urbaine s'accélère. En 1990, la ville compte 1 million d'habitants. Puis tout s'enchaîne. Les quartiers de la Ville basse se densifient et s'étendent en direction des communes voisines. Aujourd'hui, l'agglomération d'Antananarivo, dite « Grand Tana », regroupe environ 50 communes et compte près de 3 millions d'habitants.

Avec un taux de croissance de 4,6 %, largement supérieur au taux national qui est de 2,9 %, l'effectif de la population devrait doubler d'ici 15 à 20 ans. Une telle croissance démographique fait partie des plus rapides du continent africain, proche d'Abuja et Ouagadougou et deux fois plus rapide que Nairobi et Bamako. La ville, qui gagne actuellement 200 000 citoyens supplémentaires par an, devrait ainsi dépasser les 6 millions d'habitants en 2035.

Le paradoxe urbain : dynamisme économique et pauvreté

D'ores et déjà, l'agglomération du Grand Tana génère à elle seule la moitié du PIB national. Elle constitue le moteur de développement du pays ainsi qu'un lieu de concentration de l'emploi. Alors que 7 à 8 ménages sur 10 vivent sous le seuil de pauvreté dans les campagnes, et 5 à 6 dans les villes secondaires, ce chiffre tombe à 4 habitants sur 10 à Antananarivo qui demeure un lieu attractif où les perspectives d'amélioration des conditions de vie semblent plus favorables. Pour autant, si elle représente une opportunité de développement pour la « Grande Ile » toute entière, la croissance de l'agglomération représente également un défi socio-économique majeur.

La capitale est en effet dans l'incapacité de répondre aux attentes des centaines de nouveaux

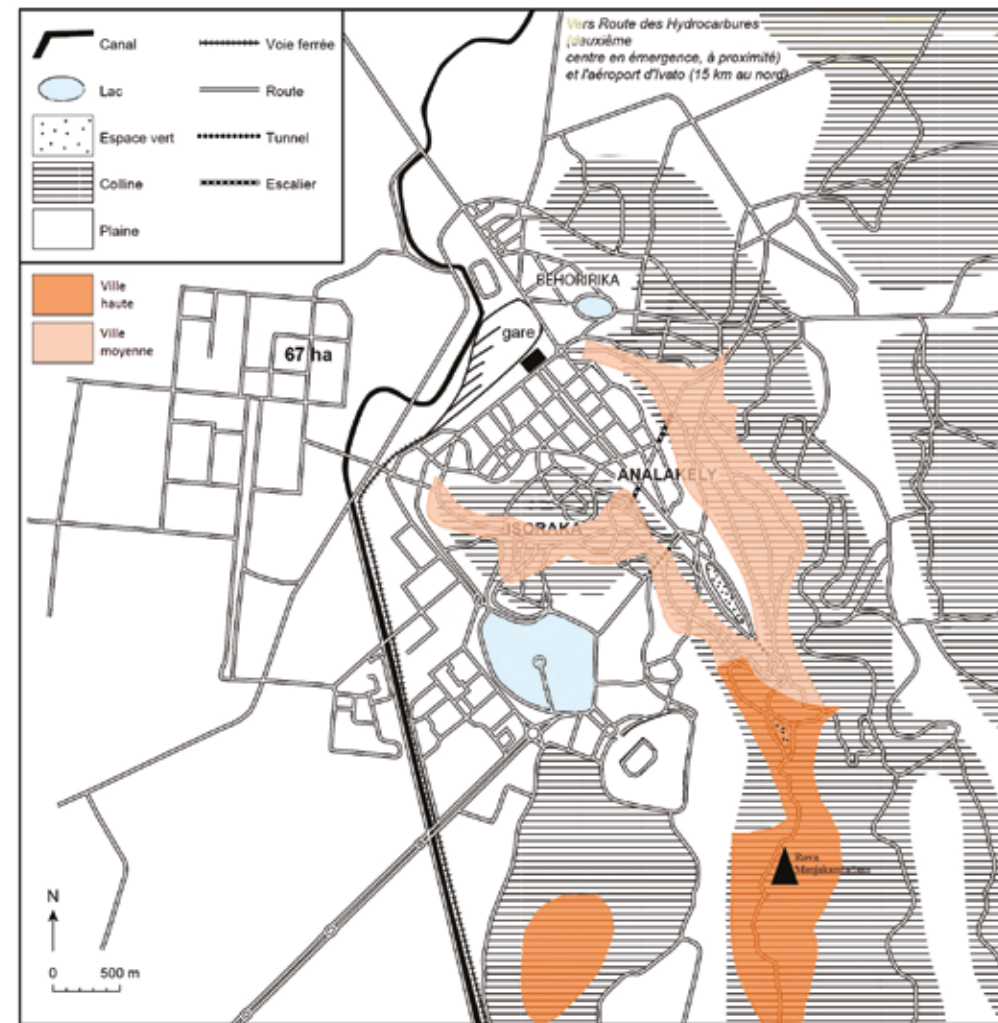
citadins qui arrivent quotidiennement. Pour la plupart en situation de grande précarité, ils n'ont d'autre choix que de s'installer de façon spontanée et illicite, souvent en périphérie, dans la ville basse. Mais pas seulement. Aujourd'hui, le phénomène de « bidonvillisation » touche tous les quartiers d'Antananarivo. 70 % des nouvelles constructions se font de façon informelle.

Depuis 2003, la surface bâtie a doublé dans la capitale malgache mais il s'agit principalement d'habitat précaire

Au regard de la configuration de la ville, qui associe fortes pentes et marécages, les nouveaux arrivants s'installent bien souvent dans des zones demeurées vacantes car déclarées inconstructibles, notamment du fait du risque d'inondation. Difficiles d'accès, enclavés, certains quartiers deviennent d'ailleurs complètement inaccessibles en saison des pluies. Il faut dire que la ville d'Antananarivo est sillonnée de ruelles et d'escaliers qui, bien que permettant de circuler à pied dans toute l'agglomération, sont parfois les seules voies d'accès pour des quartiers entiers. Alors quand la pluie est abondante, les chemins, généralement en terre, sont impraticables.

Rénover les quartiers précaires : le droit à la ville pour tous

Au fur et à mesure que les quartiers défavorisés se densifient, les conditions de vie s'y détériorent, les équipements et infrastructures étant insuffisants. A titre d'exemple, alors que l'approvisionnement en eau potable dépend des bornes fontaines pour plus de 75 % de la population, on en compte à peine 1 pour 6000 habitants dans les quartiers périphériques de la capitale.



Face à cette situation vouée à se dégrader faute de mesures fortes, l'Etat malgache a décidé d'agir. A ses côtés, l'Agence française de développement, acteur engagé depuis de nombreuses années en faveur de la réhabilitation in situ des quartiers spontanés et de leur intégration au reste de la ville.

« L'Idee a commencé à germer en 2008 », se souvient Hajo Andrianainarivelo, ministre de l'Aménagement des territoires et des travaux publics, « quand l'actuel président de la République, Andry Rajoelina, était encore Maire d'Antananarivo. A l'époque, les projets d'infrastructures urbaines se limitaient à la construction de routes et ne concernaient que

les grandes artères du pays. L'AFD, aux côtés du Maire, a alors plaidé pour développer des projets qui seraient plus forts en termes d'impacts ». Il faut dire qu'à Antananarivo, plus de trois ménages sur quatre ne disposent pas de véhicules. La grande majorité de la population se déplace à pied. D'une part car la configuration de la ville exclut d'autres options à bien des endroits et, d'autre part, car l'offre de transport en commun reste très faible. « Intervenir sur les ruelles et les services essentiels, c'était de fait garantir l'amélioration des conditions de vie d'un très grand nombre d'habitants » résume Hajo Andrianainarivelo. Cette volonté s'est finalement concrétisée une fois le Maire de la capitale devenu Président

La Ville Haute est le noyau originel d'Antananarivo. La plaine avait vocation à la nourrir avant d'être progressivement rattachée à la ville et d'être urbanisée, souvent de manière anarchique. La plaine constitue l'espace d'accueil principal des néotananariviens

de la République. En 2011, le programme de désenclavement et d'assainissement des quartiers prioritaires d'Antananarivo, aussi appelé « Lalankely » (ruelles en malgache), était lancé. Dix ans plus tard, il en est à sa 3^e phase.

Un effet de grappe pour maximiser les impacts de centaines de petits projets

Avec plus de 14 millions d'euros investis, les deux premières phases du programme ont d'ores et déjà favorisé l'amélioration des conditions de vie d'environ 600 000 habitants dans 108 des 455 fokontany, le nom malgache pour désigner les quartiers, que compte l'agglomération d'Antananarivo.

Dans chacun des quartiers, des escaliers, des ruelles et des routes équipées de drains pour améliorer l'évacuation des eaux usées et pluviales ont été construits ou réhabilités. Des équipements sanitaires ont également été installés : bornes fontaines, lavoirs, sanitaires, bacs à ordures.

« *L'approche est peu commune* », reconnaît Lydia Razafindrahona, en charge du suivi du programme pour l'AFD à l'agence d'Antananarivo. « *Lalankely, c'est un important volume financier qui couvre une myriade de petits projets menés de front. Mais la situation structurelle de l'époque imposait de les penser comme un projet à part entière.* »

Au lendemain de la crise qui secoua le pays entre 2009 et 2013, il y avait en effet urgence à répondre à une situation qui se dégradait rapidement, engendrant plus de pauvreté, de chômage et d'insécurité. L'amélioration des conditions de vie des populations vulnérables constituait une priorité pour le gouvernement nouvellement désigné. Il s'agissait en premier lieu d'apaiser des tensions sociales croissantes et de contribuer à la stabilisation politique.

Alors les différentes phases du programme ont été pensées de façon à en maximiser les impacts. « *Pour chaque lot, nous avons*

privilié les quartiers adjacents les uns aux autres, pour obtenir un effet de grappe et assurer une certaine concentration des investissements », précise Lydia Razafindrahona. « *D'autant plus que des projets trop dispersés auraient posé trop de contraintes pour la conduite et la supervision des travaux.* »

L'absence d'institution locale structurée disposant de budgets et de capacités de maîtrise d'ouvrage en rapport avec les investissements projetés éliminait l'idée d'une contractualisation directe avec un groupement de communes. Il n'était pas non plus concevable de contractualiser individuellement avec chaque collectivité, ces dernières n'étant pas en capacité de gérer un projet d'une telle ampleur et leur nombre étant trop important. C'est donc l'Agence d'exécution des travaux d'intérêt public d'aménagement (AGETIPA), structure rattachée à la Présidence, qui a assuré la coordination des activités et impliqué les acteurs locaux, en lien étroit avec l'ONG ENDA océan indien. Dans une période politique agitée, cette maîtrise d'ouvrage déléguée a d'ailleurs permis de dépasser certains clivages en gardant comme ligne de conduite l'intérêt général de l'ensemble.

Marche après marche

Ciblant les zones d'habitations pauvres, les communes n'ont pas eu de difficultés à proposer une liste d'investissements prioritaires tant les besoins étaient importants. Définies en concertation avec les habitants, les actions proposées portent sur des aménagements de l'espace public.

Dans le fokontany Ankazomanga Andraharo, situé au nord-ouest de la commune d'Antananarivo, de vrais changements ont ainsi été visibles dès 2013. Une passerelle et deux grandes voies sont d'abord venues remplacer les principaux chemins de terres, quasi constamment impraticables, de ce

Lalankely Phase 1 et 2

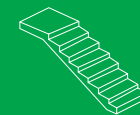


L'entrée du fokontany Ankazomanga Andraharo, situé au nord-ouest de la commune d'Antananarivo



14 M€

investis par l'AFD :
une subvention de
9M€ en 2011 et une
autre de 5M€ en 2014



80km

d'escaliers, de ruelles
et de voies carrossables
construits ou réhabilités



596

ouvrages
réalisés



600 000

habitants ont vu leurs
conditions de vie s'améliorer

quartier de 5300 âmes niché au milieu des rizières. « A partir de ce moment, les gens ont pu circuler correctement, à sec », observe Sofa Rakotomanana, le chef adjoint du Fokontany. « Il faut dire qu'avant on traversait les marécages à pied et, en saison des pluies, nous étions coupés du monde. »

Natif du quartier, Gilbert Fanahisoa se souvient avoir grandi les pieds dans l'eau : « Quand on rentrait de l'école, tard le soir, sur les chemins glissants, parfois, en se chamaillant, on tombait dans le canal ou dans la boue ». Aujourd'hui âgé de 38 ans, il n'a pas quitté les lieux de son enfance. Mais les rues sont désormais assainies. Et les changements ne se sont pas arrêtés là. Un nouveau lavoir et un bloc sanitaire, avec douches et toilettes publiques, ont été construits. Les effets ont été immédiats et ces travaux ont radicalement amélioré les

conditions de vie de chacun. « Les gens peuvent vivre décemment, se laver, alors ils sont moins malades. Il y a même des gens de quartiers voisins qui viennent utiliser ces installations » confie Sofa Rakotomanana.

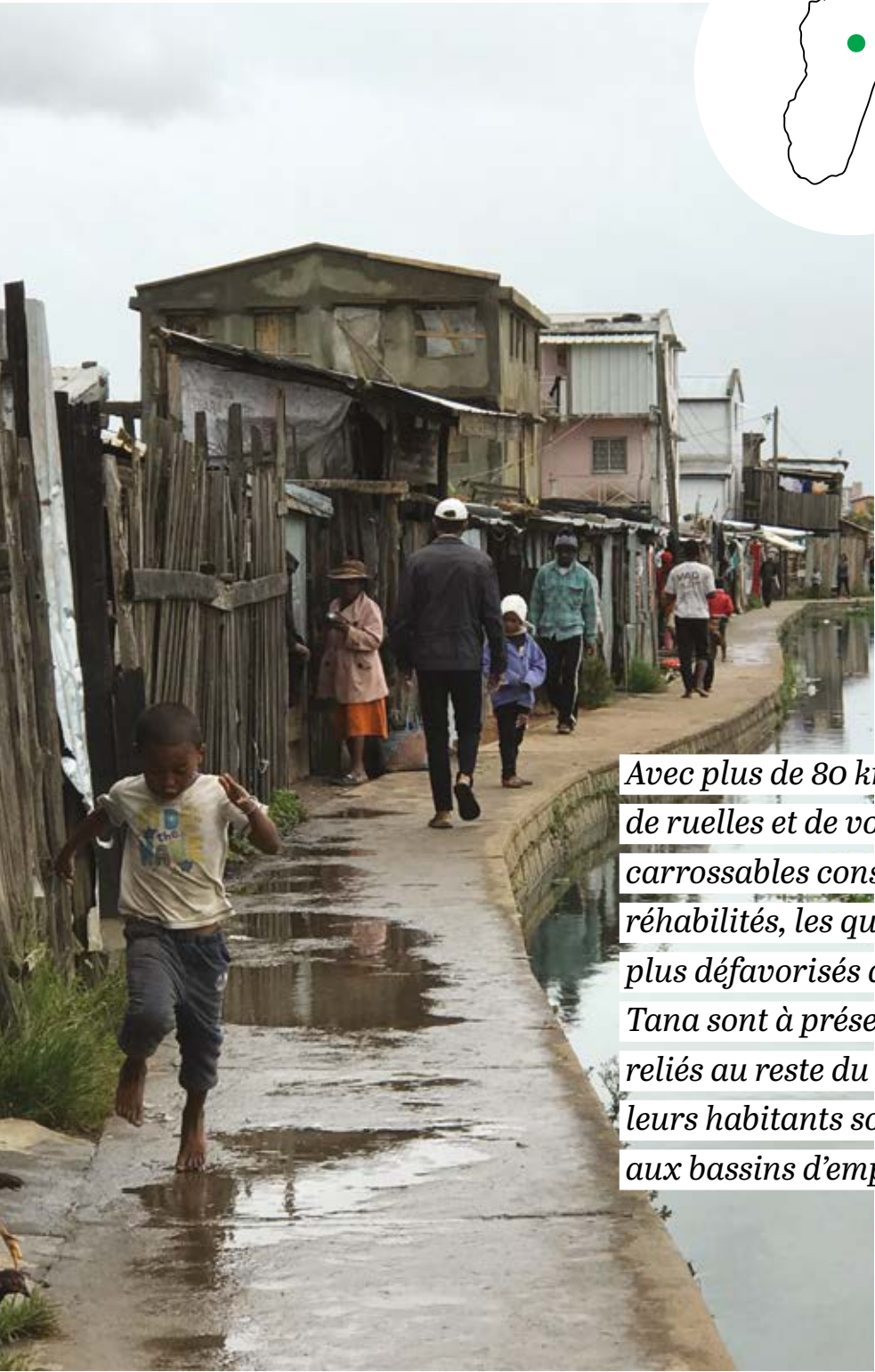
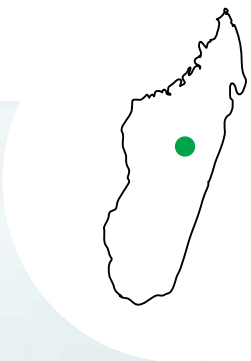
Un désenclavement source de dynamisme

Les échanges entre habitants de quartiers voisins, autrefois anecdotiques du fait des difficultés de circulation, sont aujourd'hui quotidiens. Et ce d'autant plus que la plupart des fokontany ont gagné en attractivité. Epiceries et commerces en tout genre ont en effet commencé à voir le jour. Jusque-là concentrés sur les grandes artères, ils se développent à présent au sein même des quartiers, leur approvisionnement étant rendu possible grâce aux nouvelles voies. Un scénario qui s'est reproduit aussi bien dans les quartiers



Sofa Rakotomanana, le chef adjoint du Fokontany

Situé au Nord-ouest de la commune urbaine d'Antananarivo, le fokontany Ankazomanga Andraharo, un des quartiers ciblés par la première phase du programme Lalankely



Avec plus de 80 km d'escaliers, de ruelles et de voies carrossables construits ou réhabilités, les quartiers les plus défavorisés du Grand Tana sont à présent mieux reliés au reste du territoire et leurs habitants sont connectés aux bassins d'emplois.

La pré-collecte des déchets est assurée par des réseaux associatifs de quartiers, les RF2, Rafitna Fikajana ny Rano sy ny Fakadiovana, ce qui signifie en malgache « *propreté et salubrité dans mon quartier* ».



« Les gens peuvent vivre décemment, se laver, alors ils sont moins malades. Il y a même des gens de quartiers voisins qui viennent utiliser ces installations » confie Sofa Rakotomanana.



précaires du centre-ville que dans les petits faubourgs ruraux des communes périphériques. Devenus plus vivants, plus animés, leur image s'est rapidement améliorée.

A Ankazomanga, très vite, de nouveaux habitants sont venus s'installer, principalement aux alentours immédiats des nouveaux équipements. Les constructions se sont multipliées et, suivant cette dynamique, les habitations plus anciennes se sont aussi transformées. « *En voyant les nouveaux ouvrages, les nouvelles maisons, nous nous sommes mis à voir notre quartier différemment. Notre regard a évolué... en même temps que celui que nous portaient les gens des autres quartiers d'ailleurs ! Notre Fokontany ne nous apparaissait plus comme un bidonville, sale et insalubre, source de difficultés. Nous l'avons vu tel qu'il était : un lieu de vie dont il fallait prendre soin* », explique Gilbert Fanahisoa, responsable de la sécurité du quartier et président d'un comité de collecte des déchets. Alors, progressivement, le quartier s'est métamorphosé. Les premiers investissements publics en ont entraîné d'autres, de la part des résidents. Dans les maisons d'abord, qui ont commencé à changer, à embellir, voire même à s'agrandir. Puis dans l'espace public. « *Chacun à présent se sent responsable de la propreté du quartier, il n'est plus question de jeter ses déchets n'importe où !* » s'exclame Gilbert Fanahisoa. Après la livraison des travaux, les habitants ont été accompagnés dans l'entretien et la gestion quotidienne des infrastructures. L'ONG Enda a appuyé la formalisation des RF2, en malgache Rafitra Fikojàna ny Rano sy Fidiovana, les structures associatives en charge de la gestion de l'eau et de l'assainissement, constituées de représentants du quartier, d'usagers et d'agents des commissions sociales. Grâce aux cotisations volontaires des habitants, elles assurent le

tri et la collecte des déchets ménagers, mais aussi le curage et le nettoyage des canaux d'assainissement tout comme le balayage des ruelles. « *Récemment, nous avons eu envie d'aller plus loin* », poursuit Gilbert Fanahisoa. « *Nous nous sommes cotisés pour installer quelques lampadaires solaires, pour que ce soit plus sûr et que l'on puisse sortir le soir* ».

« Un cadre de vie décent, des emplois créés... C'est le quartier même qui a changé »

« Grâce aux nouveaux équipements, cela devient agréable de vivre dans le quartier. Les nombreux changements ont d'ailleurs attiré de nouveaux habitants. C'est très bien puisque ça nous fait plus de clients et donc plus de revenus ! » se félicite Thérèse Ravaoharimanana, lavandière depuis 15 ans. « *Jusqu'à récemment, notre lavoir n'était pas couvert. Ce n'était pas un environnement sain pour passer ses journées et nous ne pouvions pas travailler quand il pleuvait. Depuis que le site a été réhabilité, c'est bien mieux. La preuve : il y a beaucoup plus de lavandières, c'est plein tous les jours.* »

L'emploi aura finalement constitué l'un des grands points positifs du programme Lalankely. D'abord, parce qu'une importante partie des travaux a été réalisée par les habitants des quartiers eux-mêmes, les jeunes notamment, particulièrement touchés par le chômage. Ils ont ainsi obtenu un revenu mais ont surtout acquis des qualifications qui devraient favoriser leur entrée sur le marché du travail. « *Le gros plus du programme, c'est d'avoir réussi à convaincre des entreprises qui avaient l'habitude de se concentrer sur des marchés importants, de s'investir sur ce programme constitué d'une multitude de microprojets. Une fois convaincues, elles ont*

véritablement joué le jeu, elles ont formé des équipes. Beaucoup de main d'oeuvre locale a été mobilisée, de nombreux habitants des quartiers ont ainsi pu avoir accès à un emploi. Certains ont d'ailleurs ensuite été mobilisés sur d'autres chantiers. Il y a eu un vrai impact sur le chômage dans les quartiers précaires » se

réjouit Hajo Andrianainarivelo, ministre de l'aménagement et des travaux publics. « Et puis c'était un bon moyen pour les habitants de s'approprier les équipements, dans leur environnement, en plus d'avoir un revenu. »



⋮ Thérèse Ravaoharimanana,
⋮ lavandière depuis 15 ans



À Ankazamonga Andraharo, un quartier du nord d'Antananarivo

Depuis maintenant 6 ans, les femmes s'approvisionnent en eau potable auprès des bornes fontaines et ont accès à un lavoir.

« Avant, on faisait la lessive et la vaisselle dans la rizière, et on prenait l'eau au puit ou directement dans les canaux pour nous approvisionner. »

La création de ces nouvelles infrastructures a eu un effet d'entraînement, des opportunités ont été créées. Les travaux d'extension du réseau d'eau associés à la mise en place des bornes fontaines ont permis à certains ménages de demander un branchement direct.



Repositionner les communes comme acteurs, pas seulement comme bénéficiaires

Les habitants ont pris l'habitude de dialoguer avec les autorités locales pour exprimer leurs besoins ou leurs doléances. Il se sont également impliqués pour assurer la gestion et l'entretien des infrastructures, via les comités d'habitants. L'enjeu aujourd'hui est d'assurer la pérennité de ces entités, au-delà du temps du projet, mais aussi de trouver le juste équilibre dans la répartition des tâches qui incombent à chacun des acteurs impliqués. La gestion et l'entretien journalier d'une borne-fontaine, de toilettes, ou d'un lavoir sont largement maîtrisés par les associations de quartiers, de même que la collecte des déchets ou le balayage des rues. Procéder à de grosses réparations devient par contre plus problématique quand le recouvrement des contributions des résidents suffit à peine à couvrir les charges courantes.

Le schéma institutionnel et son mode opératoire, nécessaires en situation de crise, ont permis de conduire le projet de manière efficace. Mais ils doivent aujourd'hui évoluer. L'objectif ? Favoriser l'appropriation du projet par les communes en les incitant à s'impliquer tout au long du cycle de projet. Etant les plus à même d'assurer la gestion et la maintenance des ouvrages sur le long terme, il reste à renforcer leurs capacités, notamment au niveau des services techniques. Au-delà, il s'agira de soutenir l'intercommunalité et d'amener les élus à construire et partager une vision commune de l'avenir de leur agglomération. A cet effet l'Institut national de la décentralisation et du développement local apportera une assistance technique soutenue.

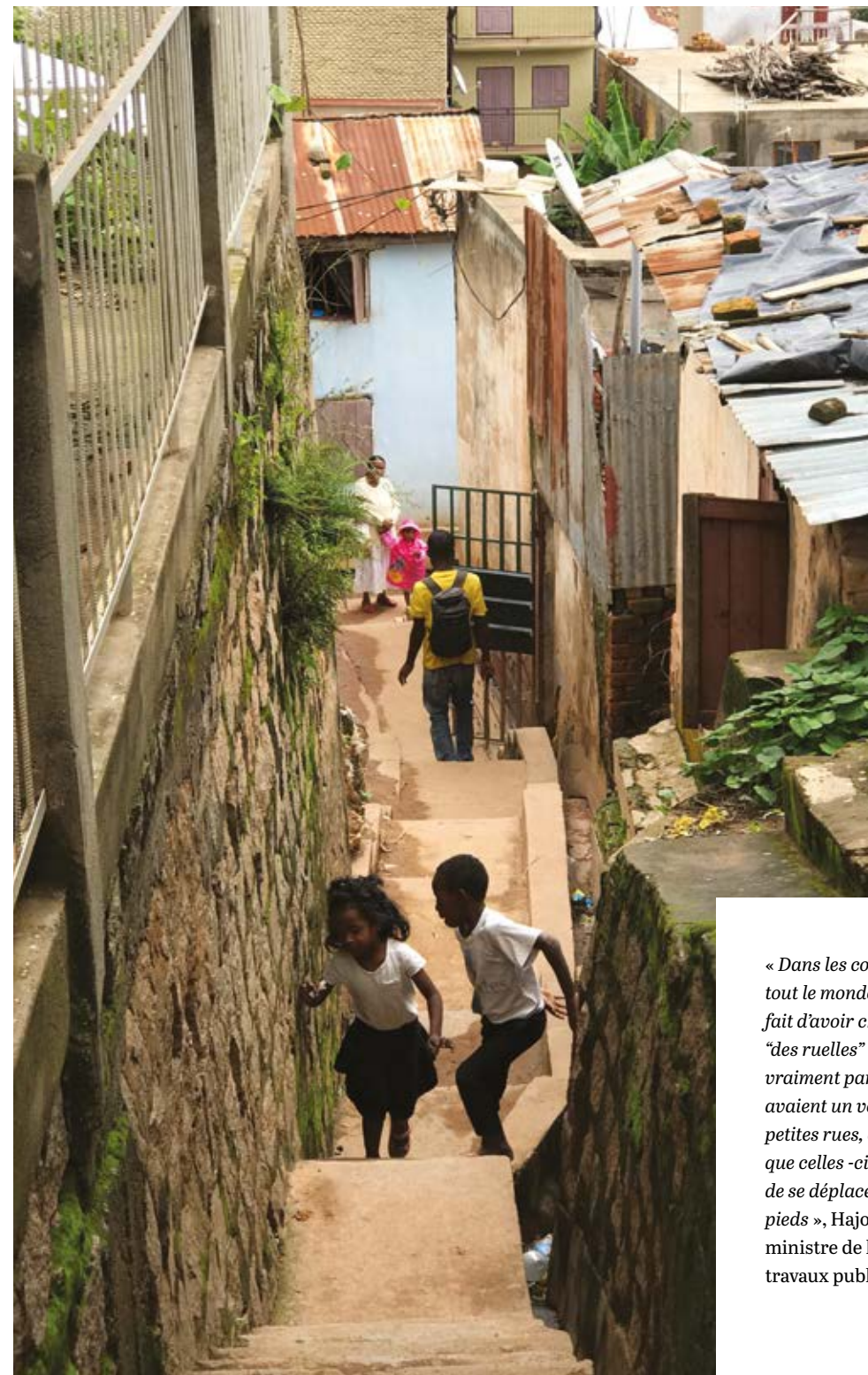
Sur ces nouvelles bases, la troisième phase du programme était prête à être lancée. Chose faite en 2018. Avec un financement plus conséquent

alliant un prêt souverain de l'AFD de 19 millions d'euros et une subvention de l'Union Européenne de 3 millions d'euros, ce sont 220 quartiers supplémentaires, répartis dans 27 communes du Grand Tana, qui bénéficieront d'une réponse immédiate aux besoins fondamentaux des populations les plus pauvres. Plus d'un million de personnes verront ainsi leurs conditions de vie améliorées grâce aux nouveaux investissements.

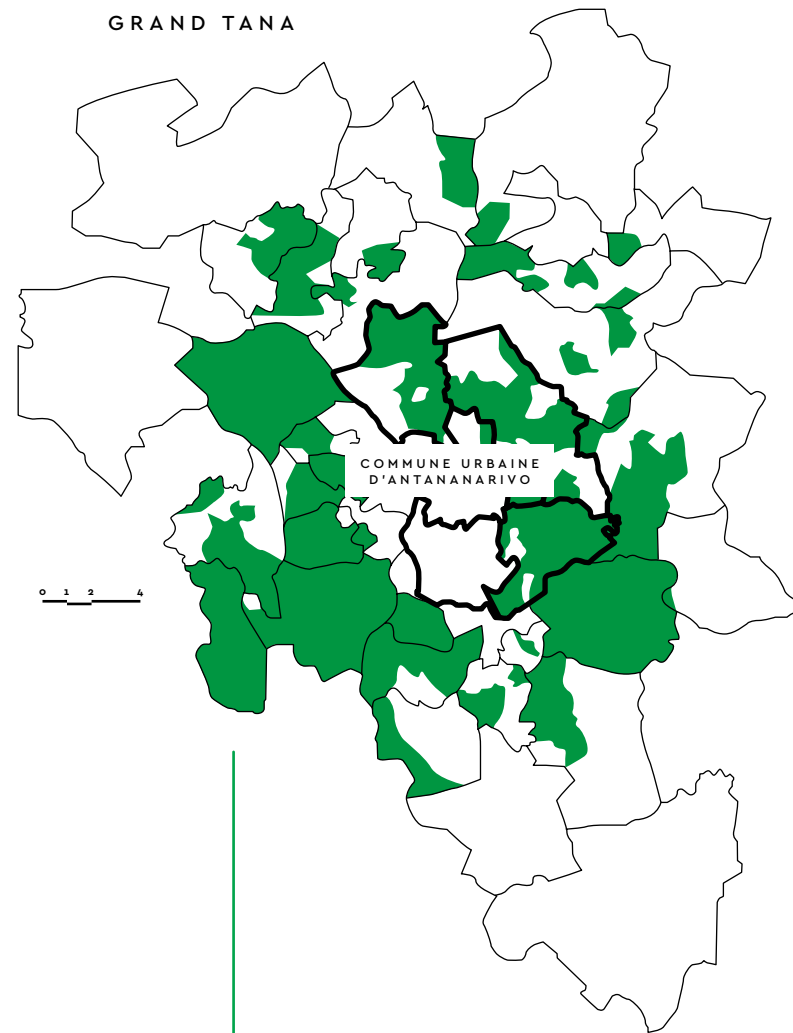
Repenser la ville

« Dans les pays pauvres, les actions des partenaires techniques et financiers doivent être ressenties au quotidien », plaide Hajo Andrianainarivelo, ministre de l'aménagement et des travaux publics. « Le projet Lalankely est celui qui a eu le plus d'impact et de visibilité auprès de la population urbaine. Bien sûr, les routes réalisées auparavant ont permis de nombreuses transformations mais elles ne profitaient pas directement aux plus pauvres, cela ne changeait pas leur quotidien car ils n'en n'avaient pas l'usage ».

Fort de ses résultats, « Lalankely » a réussi à attirer l'attention de tous les partenaires techniques et financiers intervenant à Madagascar, à les remobiliser sur un milieu urbain jusqu'alors un peu délaissé, à faire levier. La Banque Mondiale et l'Union Européenne réinvestissent ainsi depuis quelques années ce secteur majeur aux cotés de l'AFD. Ce dont se félicite le ministre : « Investir dans les villes dans un pays qui atteindra dans 20 ans la parité entre population urbaine et rurale est fondamental pour l'avenir de notre pays et la durabilité de notre modèle de développement. Il ne s'agit évidemment pas de délaissé le développement rural mais bien d'agir en complémentarité. Aujourd'hui, nous sommes inondés de demandes de communes, chacune veut avoir son Lalankely ! » ■



« Dans les communes avoisinantes, tout le monde connaît ce projet. Le fait d'avoir choisi ce nom, Lalankely, "des ruelles" en malgache, cela a vraiment parlé aux gens, eux qui avaient un vécu par rapport à ces petites rues, eux qui n'empruntaient que celles-ci n'ayant pas les moyens de se déplacer autrement qu'à pieds », Hajo Andrianainarivelo, ministre de l'aménagement et des travaux publics de Madagascar.

**220**

quartiers supplémentaires d'intervention répartis dans 4 arrondissements de la commune urbaine d'Antananarivo et 25 communes périphériques du Grand Tana

**1M**

de personnes bénéficieront des nouveaux investissements soit 1 tananarivien sur 3



Lalankely Phase 3

**22 M€**

en 2017 : un prêt souverain de l'AFD de 19 M€ assorti d'une subvention de l'UE de 3 M€

Des impacts sur le terrain d'ici 2022

140km

de voies seront construites ou réhabilitées

280 000

habitants auront accès à une source d'eau potable améliorée

86 000

habitants auront accès à un système d'assainissement amélioré

Il ne peut y avoir de villes durables sans logements décentes



La croissance urbaine sur le continent africain est d'une rapidité sans précédent. Un enjeu de taille pour les décideurs des villes qui doivent répondre à des besoins massifs en termes de production de logements abordables. En adoptant l'Agenda 2030, la communauté internationale s'est fixée comme objectif de parvenir d'ici 10 ans à assurer l'accès de tous à un logement et des services de base adéquats et sûrs, à un coût abordable, et de réintégrer dans la ville les quartiers précaires et informels. Face à des besoins immenses en Afrique, comment y parvenir ?

Entretien avec

Audrey Guiral-Naepels

Responsable adjointe de la division

Développement Urbain, Aménagement, Logement de l'AFD

Pour accompagner la croissance urbaine en Afrique, le besoin est estimé à 4 millions de nouveaux logements à produire par an. Par où commencer ?

Il faut, en premier lieu, appréhender la production de logements comme une composante à part entière de la planification et du développement urbain. Construire des logements, c'est avant tout construire des villes. La production du logement doit être pensée en lien avec celle des équipements et des infrastructures. Il s'agit d'accompagner la croissance urbaine formelle mais aussi de prévenir la formation de nouveaux quartiers d'habitat précaire. Il s'agit également de faire le lien entre des politiques définies à un niveau national et leur traduction dans les plans de développement et schémas directeurs locaux. Ce n'est pas un sujet simple car la plupart des programmes d'habitat sont conçus à l'échelle nationale tandis que les collectivités ne sont pas, le plus souvent, associées à leur définition.

En Afrique, les deux tiers de la croissance urbaine se font dans des quartiers dits informels. Les logements y sont bien souvent précaires. Quelle approche adopter après des années de « laisser faire » ou « faire déguerpir » ?

Il est aujourd'hui nécessaire d'opter pour une approche combinée qui associe réhabilitation in situ des quartiers précaires et construction de nouveaux logements, et ce de façon inclusive et durable. L'amélioration des quartiers précaires requiert l'adoption de modes de faire transparents et participatifs, mobilisant de nombreux acteurs, les femmes et les plus jeunes notamment, et des approches innovantes. La reconnaissance des droits des habitants et des habitantes des quartiers précaires mais aussi de leur capacité à faire la ville est un préalable à toute action. Les expériences réussies résultent en général d'une combinaison de politiques volontaristes qui incluent notamment la restructuration des bidonvilles existants et l'amélioration de l'accès aux services de base.

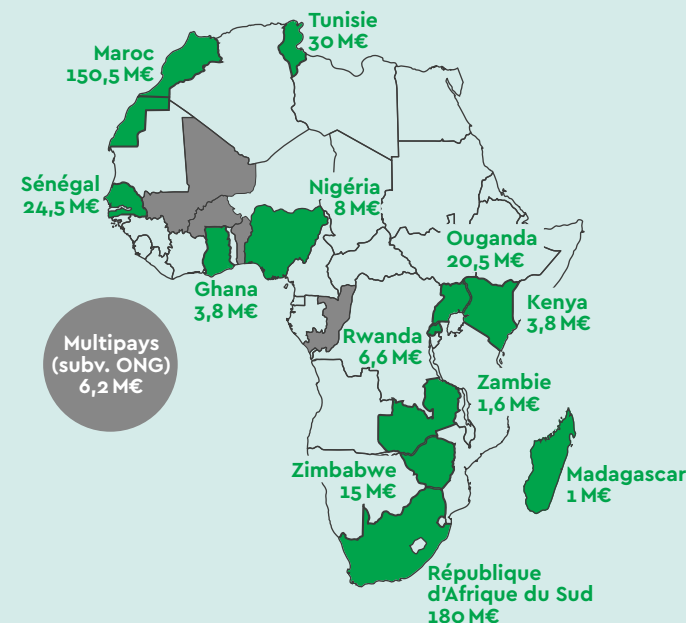
Les projets « logement » financés depuis 2005 en Afrique par le Groupe AFD

L'auto-construction semble être la norme pour les citoyens à faibles ressources. Quelles alternatives se profilent pour eux ?

En réponse au tout-accession à la propriété, qui ne couvre qu'une partie de la demande, il convient de prendre en compte aussi la question du locatif dans les politiques publiques, de proposer des produits diversifiés comme la location-accession, et de favoriser les logiques de parcours résidentiel des ménages. Le logement locatif est une réalité dans tous les pays : 47 % à Dakar et jusqu'à 80% à Lagos. Sa prise en compte est une nécessité économique et offre un vrai levier d'amélioration des conditions de vie mais qui n'est que très rarement considéré comme devant faire partie des politiques de logement qui sont majoritairement tournées vers l'accession à la propriété. L'offre de logement social doit être appréhendée dans une palette d'offres diversifiées permettant de couvrir les différents besoins et en particulier ceux des ménages les plus vulnérables mais aussi les jeunes et les femmes seules chef de famille.

À l'échelle planétaire, les villes sont à l'origine de 70 % des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie. Le transport et les bâtiments sont parmi les secteurs les plus consommateurs d'énergie et les plus émissifs. Comment dès lors répondre aux besoins tout en maintenant une trajectoire bas-carbone ?

Face aux enjeux de l'adaptation aux effets du changement climatique et de l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, il est nécessaire d'encourager les politiques locales de l'habitat qui limitent l'étalement urbain, la consommation d'espaces naturels et les déplacements quotidiens. On privilégiera alors la réutilisation de territoires délaissés (friches urbaines), la transformation de bâtiments ayant perdus leur vocation initiale



451,5 M€

investis en faveur du logement depuis 2004 en Afrique

(anciens immeubles de bureaux squattés dans les centres villes) ou la construction en continuité des quartiers constitués et équipés. Le deuxième levier incontournable est d'accompagner la construction de logements sobres en énergie et de travailler sur l'amélioration de l'efficacité énergétique dans les logements existants. Plus globalement, le grand défi sera de privilégier le logement collectif, la réponse au besoin en logement ne pouvant pas se faire en tout individuel si on veut limiter l'étalement urbain et assurer un accès aux services urbains de base et proposer une offre de logement abordable.

À Johannesburg, le logement social comme levier du renouvellement urbain

14 M
investis par l'AFD

2
bâtiments
rénovés

1 100
logements créés

2500
citadins dont
les conditions
d'habitation
sont nettement
améliorées

L'Afrique du sud dispose d'une politique nationale de l'habitat qui s'incarne depuis 20 ans dans un programme ambitieux de production de logements. Répondant à une priorité politique, celle de l'accès universel à un logement décent, il s'agit en premier lieu d'apporter une sécurité résidentielle à des populations à qui le régime d'apartheid ne reconnaissait pas de droit à la propriété. Ce sont donc près de 2,8 millions d'habitations, principalement des maisons individuelles, qui ont ainsi été massivement produites et données gratuitement aux ménages les plus pauvres.

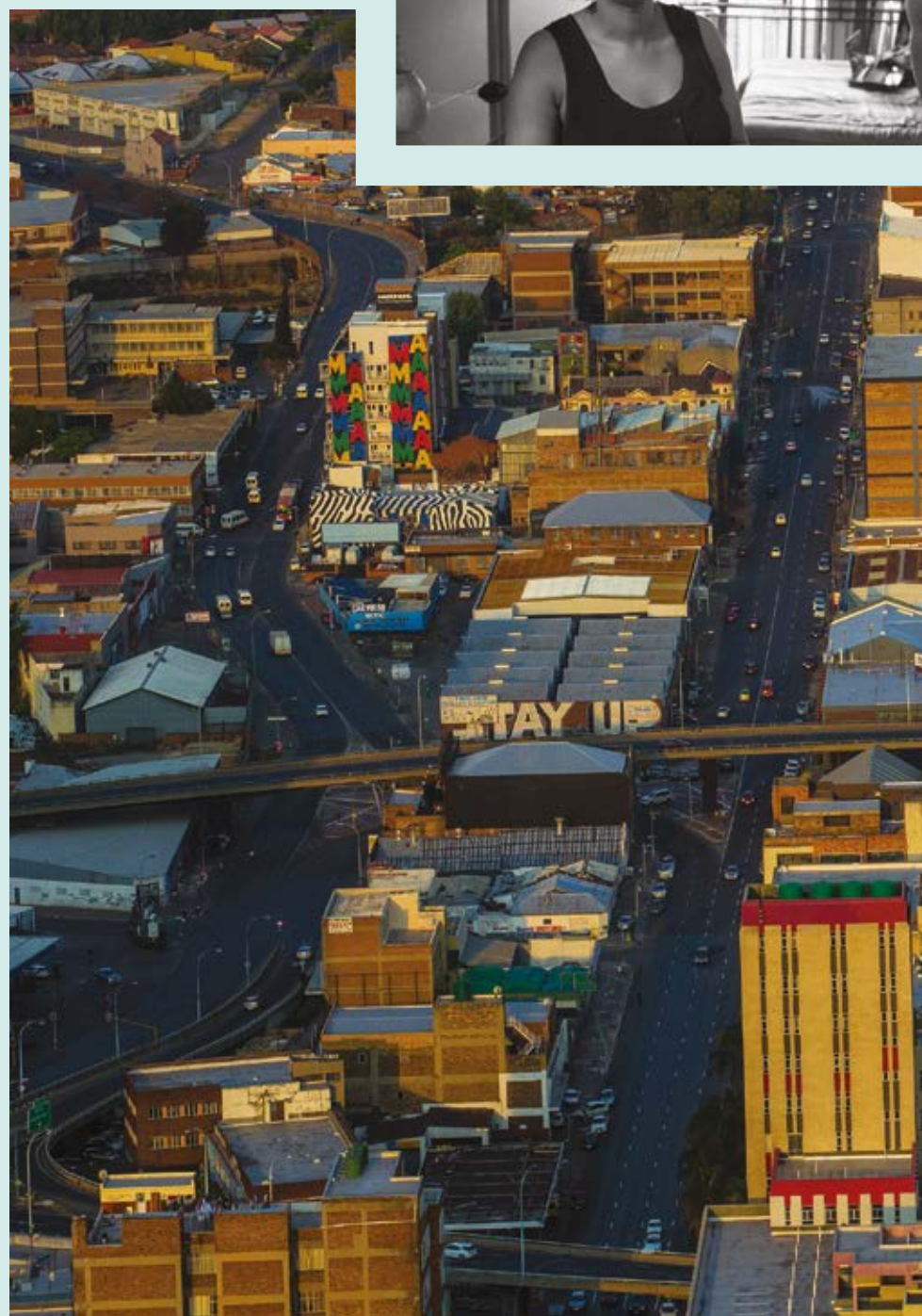
Malgré les efforts, cette production n'a pas permis de combler le déficit qui s'est en parallèle accru et dépasse aujourd'hui les 2 millions d'unités, dont 800 000 dans la seule province de Johannesburg. N'ayant pas réussi à endiguer la progression de logements précaires, cette politique a surtout contribué à créer des quartiers monofonctionnels, relégués en périphérie, mal desservis par les transports (quand ils ne sont pas totalement sortis des circuits) et sans services ni équipements publics et collectifs.

Contrairement aux intentions, ce modèle n'a pas permis de lutter contre les phénomènes de ségrégation sociale et spatiale hérités de l'apartheid mais a continué, par la localisation de ces quartiers, l'absence de mixité et la médiocre qualité des constructions, à les perpétuer.

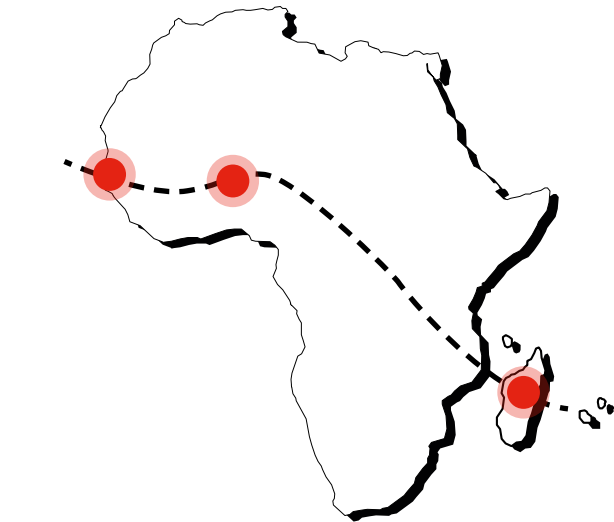
Alors à partir de 2004, le logement locatif social a ainsi été identifié comme un outil possible pour la résorption des inégalités et la transformation des villes. Le foncier pour ces opérations existe : les friches urbaines et anciens quartiers d'affaires en déshérence sont propices au développement de ces programmes. A Johannesburg, ils se sont développés dans les dents creuses du centre-ville mais également via la réhabilitation d'anciens immeubles de bureaux, abandonnés et squattés.

Une fois le cadre réglementaire et financier mis en place, des opérateurs ont progressivement émergé. Parmi eux, AFHCO possède une trentaine de bâtiments dans le centre et propose des logements à des prix abordables. Avec l'appui de l'Agence française de développement, le Groupe s'est lancé dans le logement social. En 2012, l'AFD lui a octroyé un prêt de 14 millions d'euros pour rénover deux bâtiments. Obtenu à un taux plus bas qu'un prêt bancaire classique, ce financement a permis au promoteur d'abaisser les prix des loyers. En retour, celui-ci s'est engagé à respecter des critères lors de l'attribution des logements, notamment le niveau de revenus des ménages, afin de cibler en premier les plus défavorisés.

Quoique modeste comparé à l'ampleur des besoins, l'effet démonstrateur de ces projets demeure néanmoins très important et facilite le dialogue de politique publique avec les autorités. Loin des effets de gentrification, ces opérations s'inscrivent pleinement dans les stratégies des métropoles en faveur de villes plus équitables, plus denses et plus mixtes et participent concrètement à la reconquête de territoires déqualifiés.



A l'instar du Platinum, certains bâtiments sont peu à peu rénovés et, doucement, les habitants reviennent vivre en centre-ville, au plus près de leur lieu de travail.



Afin de pouvoir raconter les « histoires urbaines » présentées dans cet ouvrage, des ateliers de capitalisation ont été menés à Dakar, Ouagadougou et Antananarivo. En étroite collaboration avec les agences concernées, ces sessions ont été animées par les équipes de l'AFD en charge de l'évaluation et de l'apprentissage (EVA) et du renforcement des capacités (CAP). Grâce à des méthodologies qualitatives éprouvées, les acteurs et bénéficiaires des projets (décideurs, collectifs d'habitants, opérateurs...) ont ainsi pu revenir sur leur expérience passée pour redessiner les contours de ces projets partagés et croiser leurs vécus différents. Des récits de vie ont été collectés et ont notamment permis d'illustrer les changements induits par les projets financés.

Pilotage et rédaction

Julie Salagnac-Diop

Animation des ateliers de capitalisation

Bruno de Reviers et Alexandre Reverdi (Ouagadougou), Sabrina Guérard et Marthe Feuvrier (Dakar), Sylvie Margat (Antananarivo) avec l'appui des équipes des Agences AFD, et, notamment, Sylvain Damoiseau, Emmanuelle Schatz, Marième Lo, Mai Linh Cam, Lydia Razafindrahona, Frédéric Minaret

Relecture

Karine de Frémont, Aurélie Ghueldre, Noor Mountassir, Chloé Pinty, Laureline Triby

Conception graphique

Julie Salagnac-Diop, Brahim Azzoug

Crédits iconographiques

Couverture : iStock Photo

p. 4 : Jjumba Martin @AFD

p. 6, 12 : AFD

p. 8 : SACN

p. 14 : iStock Photo

p. 17 : Alamy Images

p. 20 à 24, 28, 38, 40, 44, 49, 54, 60, 67 à 77 : Julie Salagnac-Diop

p. 25, 29, 33 : Clément Tardif @AFD

p. 27 : Emmanuelle Andrianjafy @AFD

p. 31 : Abdoulaye Ndao (Layepro)

p. 34 : AFD

p. 34, 37 : CODATU

p. 35 : Bertrand Goalou

p. 41 : Alain Prat

P. 41 : Ville de Ouagadougou (2012)

p. 43 : Mission aérienne Hydroconseil/ISL

p. 46, 47 : Dimanche Yaméogo @AFD

p. 50 : Ville de Ouagadougou, DIRMO

P. 52 : SCET Tunisie et Urbaplan

p. 55 : AFD

p. 56 : Mairie de Ouagadougou

p. 58 : AFD

p. 63, 81 : Cyril Le Tourneur d'Ison @AFD

p. 65 : Florence Bonnaud et Catherine Fournet-Guérin

P. 76 : AMGT, Antananarivo (carte)

p. 78 : AFD

P. 79 : AFD

Imprimé en France.

La certification PEFC du papier apporte la traçabilité de l'arbre jusqu'aux papiers ainsi que la garantie que les bois utilisés pour la production de fibres papetières ne participent pas à la déforestation et respectent les fonctions environnementales et sociales de la forêt.

Pour un monde en commun

L'Agence française de développement (AFD) met en œuvre la politique de la France en matière de développement et de solidarité internationale. À travers ses activités de financement du secteur public et des ONG, ses travaux et publications de recherche (Éditions AFD), de formation sur le développement durable (Campus AFD) et de sensibilisation en France, elle finance, accompagne et accélère les transitions vers un monde plus juste et résilient.

Nous construisons avec nos partenaires des solutions partagées, avec et pour les populations du Sud. Nos équipes sont engagées dans plus de 4 000 projets sur le terrain, dans les Outre-mer, dans 115 pays et dans les territoires en crise, pour les biens communs – le climat, la biodiversité, la paix, l'égalité femmes-hommes, l'éducation ou encore la santé. Nous contribuons ainsi à l'engagement de la France et des Français en faveur des Objectifs de développement durable (ODD). Pour un monde en commun.



www.afd.fr

Twitter : @AFD_France - Facebook : AFDOfficiel - Instagram : afd_france

5, rue Roland-Barthes -75598 Paris cedex 12 -France

Tél. : +33 1 53 44 31 31