

**Mémoire de fin d'études: L'Afrique, laboratoire de la réinvention urbaine :
enjeux, défis et perspectives - Vers une approche décoloniale de la fabrique
urbaine du corridor ouest-africain**

Auteur : Diallo, Thierno Ibrahima

Promoteur(s) : Bodart, Céline

Faculté : Faculté d'Architecture

Diplôme : Master en architecture, à finalité spécialisée en art de bâtir et urbanisme

Année académique : 2024-2025

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/24278>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.



UNIVERSITE DE LIEGE - FACULTE D'ARCHITECTURE

L'AFRIQUE, LABORATOIRE DE LA REINVENTION URBAINE : ENJEUX,
DEFIS ET PERSPECTIVES - VERS UNE APPROCHE DECOLONIALE DE
LA FABRIQUE URBAINE DU CORRIDOR OUEST-AFRICAIN

Sous la direction de Mme Céline Bodart

Lecteurs : Stéphane Dawans

Éric LeCoguiec

Mémoire présenté par Thierno Ibrahima Diallo
en vue de l'obtention du grade de Master en Architecture

Année académique 2024 - 2025

Résumé

Ce mémoire explore l'Afrique de l'Ouest comme un véritable laboratoire d'expérimentation urbaine, en prenant pour fil conducteur le corridor Lagos–Abidjan. Cette conurbation transnationale en gestation, reliant cinq pays du Golfe de Guinée, incarne à la fois les héritages précoloniaux et coloniaux, les recompositions post-indépendance et les bouleversements contemporains. Elle se déploie au croisement d'une croissance démographique sans précédent et de contextes politiques, économiques et écologiques très contrastés.

L'étude met d'abord en lumière les traditions urbaines anciennes, issues des réseaux commerciaux et des organisations politiques et culturelles précoloniales, puis traverse la période coloniale et postcoloniale pour éclairer la genèse de ce corridor. Elle révèle ensuite les tensions qui le traversent, entre la prolifération de villes nouvelles et de *smart citées* inspirées de modèles globaux, l'omniprésence du béton érigé en emblème de modernité, et le renouveau d'initiatives locales qui valorisent matériaux vernaculaires, savoirs endogènes et démarches participatives. Elle s'intéresse également aux enjeux de souveraineté urbaine et numérique, à une époque marquée par la captation massive des données, la généralisation des technologies de surveillance et l'essor d'une gouvernance algorithmique qui redéfinit les rapports de pouvoir.

Adoptant une approche critique et décoloniale, ce mémoire invite à dépasser les oppositions trop rigides – tradition contre modernité, formel contre informel, centre contre périphérie, local contre global. Il insiste sur la nécessité d'élaborer de nouveaux imaginaires urbains, nourris par l'art, la technologie, l'utopie ou encore la langue, pour penser et réinventer la ville à l'échelle régionale. Par cette démarche, il éclaire les dynamiques multiples et souvent contradictoires qui façonnent l'une des conurbations les plus emblématiques de l'Afrique du XXI^e siècle.

Mots-clés : Corridor Lagos–Abidjan – Laboratoire urbain ouest-africain – Urbanisme décolonial – Mutations urbaines contemporaines – Imaginaires et savoirs endogènes

Abstract

This Master's thesis explores West Africa as a living laboratory of urban reinvention, taking the Lagos–Abidjan corridor as its central focus. This emerging transnational conurbation, spanning five countries along the Gulf of Guinea, embodies the layered trajectories of African urbanization. It reflects precolonial and colonial legacies, post-independence reconfigurations, and contemporary transformations, unfolding at the intersection of unprecedented demographic growth and sharply contrasting political, economic, and ecological conditions.

The study first brings to light the depth of precolonial urban traditions, shaped by commercial networks and local political and cultural organizations, before tracing the colonial and postcolonial periods to situate the genesis of this corridor. It then examines the tensions that shape it: the proliferation of new towns and smart cities modeled on global templates, the omnipresence of concrete as a symbol of modernity, and the revival of local initiatives that reclaim vernacular materials, indigenous knowledge, and participatory practices. It also addresses the critical question of urban and digital sovereignty in an era defined by massive data extraction, the spread of surveillance technologies, and the rise of algorithmic governance reshaping power relations.

Adopting a critical and decolonial perspective, this thesis argues for moving beyond rigid binaries—tradition versus modernity, formal versus informal, center versus periphery, local versus global—that too often limit the analysis of West African cities. It highlights the urgency of cultivating new urban imaginaries, nourished by art, technology, utopia, and language, as a way to rethink and reinvent the city on a regional scale. Through this approach, the thesis sheds light on the complex and often contradictory dynamics shaping one of the most emblematic conurbations of twenty-first-century Africa.

Keywords: Lagos–Abidjan Corridor – West African Urban Laboratory – Decolonial Urbanism – Contemporary Urban Transformations – Urban Imaginaries and Indigenous Knowledge

Avant-propos

Bien plus qu'une simple recherche académique, cette recherche constitue une démarche introspective, une quête personnelle visant à « déconstruire » mes préconceptions sur les architectures africaines, qu'elles soient dites « traditionnelles » ou « modernes ». N'ayant jamais bénéficié d'un enseignement spécifique sur ces questions, mes interrogations se sont accumulées au fil du temps. L'« architecture africaine » reste encore, dans les représentations que j'ai inconsciemment intégrées, associée à une image figée et réductrice : celle de la case rudimentaire en terre battue, surmontée d'un toit de chaume, renvoyant à un passé révolu.

Cette vision, nourrie par des stéréotypes persistants, a longtemps alimenté en moi une forme de rejet, non seulement à l'égard des matériaux eux-mêmes, mais aussi des savoir-faire et des formes architecturales qui en découlent. Pourtant, à l'épreuve de mes expériences dans certaines villes et architectures ouest-africaines, les matériaux célébrés comme le béton, l'acier ou le verre ne m'ont pas toujours semblé offrir les meilleures réponses aux aspirations de bien-être des populations. À ce stade de mon parcours académique, je ressens plus que jamais la nécessité de confronter ces représentations, qu'il s'agisse du rejet des uns ou de l'admiration des autres, à des savoirs ancrés dans des réalités, tant historiques que contemporaines.

Ce processus de remise en question, amorcé depuis ma décision de poursuivre mes études en Europe, s'est accéléré en 2024 lors de ma visite de l'exposition *Terra Fibra* à la Faculté d'Architecture de l'Université de Liège. Par la vue, le toucher et la découverte des procédés de fabrication de prototypes réalisés en terre et en fibres végétales, cette expérience a profondément ébranlé mes certitudes et m'a révélé un potentiel jusque-là insoupçonné de ces architectures. Ce choc m'a amené à reconsidérer mes a priori, notamment ceux que j'associais, souvent inconsciemment, à l'expression trop généralisée d'« architecture africaine ».

C'est à ce moment qu'est née en moi l'envie de comprendre les raisons de cette perception que je partage avec de nombreux Africains : voir dans ces matériaux les symboles d'une pauvreté à dépasser, et dans le béton et les autres matériaux industriels les signes du progrès et de la modernité. Témoins du phénomène de « tout béton » qui envahit aujourd'hui les villes ouest-africaines, je n'ai cessé de m'interroger jusqu'au jour où, lors d'un échange avec Madame Céline Bodart, je lui ai partagé ces questionnements. Elle m'a alors parlé des travaux d'Armelle Choplin, qui traitent précisément certains de ces enjeux. Ce fut, en quelque sorte, le point de départ officiel de cette recherche, qui m'a conduit à élargir mon champ de recherche à l'étude des dynamiques urbaines ouest-africaines.

Par ce travail, il ne s'agira pas de limiter l'analyse à l'histoire d'un bâtiment, d'un village ou d'un matériau comme le béton, ni de restreindre la réflexion à son hégémonie sur les matériaux vernaculaires, mais de l'inscrire dans une exploration plus large. Sans prétendre répondre à toutes mes interrogations, il s'agit au moins de les organiser et leur donner une forme intelligible.

En prenant appui sur les villes sahéliennes nées des réseaux transsahariens précoloniaux, mon objectif est d'étudier les grandes mutations qui les traversent, jusqu'aux transformations en cours dans le corridor urbain ouest-africain.

Remerciements

Comment nommer tous ceux qui m'ont offert leur temps, leur énergie, leur patience et parfois même leurs ressources, pour que je puisse atteindre ce moment ? Entre ma famille, mes amis et les enseignants exceptionnels que j'ai croisés, entre mon pays de naissance, la Guinée, et mes terres d'accueil, la Belgique et la France, je ne saurais dresser une liste exhaustive. Je suis le reflet de toutes ces attentions et de toutes ces occasions, et pour cela, je resterai très reconnaissant.

Pourtant, certains visages et certaines voix méritent d'être nommés, car sans eux ce travail n'aurait jamais pris forme.

À mes professeurs

Madame Céline Bodart, je vous remercie pour votre encadrement qui, à travers cette recherche, m'a permis d'explorer des pistes de réponse à mes interrogations. Votre patience, votre sourire rassurant et votre présence constante m'ont guidé et encouragé, et je vous dois une grande part de mes acquis sur les villes africaines.

Monsieur Stéphane Dawans, je vous remercie pour votre patience, votre écoute et votre profond sens de l'humanité. Au-delà de l'architecture, vous m'avez invité à réfléchir sur moi-même, sur ma pratique et sur son impact sur le reste du vivant. Vous m'avez ouvert à la philosophie et à cette dimension immatérielle de l'architecture, qui, à mes yeux, est aussi essentielle que le tangible.

Monsieur Éric LeCoguiec, votre culture architecturale m'a donné envie de comprendre un métier complexe et riche, de questionner mes certitudes et de repenser ma manière de voir et de pratiquer éventuellement l'architecture.

Merci également à tous les enseignants et enseignantes qui, chacun à leur manière, m'ont transmis les outils pour bâtir ce modeste bagage académique.

À ma famille

À mon père, qui m'a quitté trop tôt mais qui a pris le risque de me scolariser malgré les réticences de notre communauté envers l'école « occidentale ».

À ma mère, ma première école, qui entre le champ, le marché et l'élevage, s'est privée de sommeil et de nourriture pour que nous ne manquions jamais de rien.

À mes frères et sœurs, et à leurs familles, dont je respecte ici l'anonymat.

À vous particulièrement

Djada Cire, Koto Yagouba, Saoudatou et Bappa Ibrahima Poly, merci de m'avoir ouvert vos portes et vos cœurs, de m'avoir accueilli et intégré dans vos familles.

À toi, cher frère et ami Gando, qui as été un soutien moral et financier indéfectible, bien plus que je ne saurais le dire.

À tous mes amis, pour les rires, la complicité, l'écoute, les conseils, les moments parfois confus mais toujours mémorables.

Vous êtes les véritables architectes de ce parcours. Je veux réussir non seulement pour moi, mais pour vous tous, pour honorer la confiance et la bienveillance que vous avez déposées en moi.

Je n'ai qu'un mot à dire : merci.

Merci à vous tous, du fond du cœur.

Sommaire

Résumé.....	1
Abstract.....	2
Avant-propos	3
Remerciements.....	4
Sommaire	5
Problématique	8
Chapitre I : De l'intérieur aux côtes atlantiques – Dynamiques historiques et mutations urbaines	11
Chapitre II : Développement du corridor et alternatives contemporaines à l'urbanisation mondialisée	12
Chapitre III : Approche philosophique et critique des paradigmes urbains	13
Limites.....	14
Cadre disciplinaire	14
L'usage de l'Intelligence Artificielle.....	14
Note de positionnement	16
Introduction.....	17
CHAPITRE I	21
DE L'INTERIEUR AUX COTES ATLANTIQUES – DYNAMIQUES HISTORIQUES ET MUTATIONS URBAINES PRECOLONIALES	21
I.1. Les villes africaines précoloniales : entre déni historique et relecture critique	21
I.2. Dynamiques urbaines précoloniales le long des réseaux commerciaux transsahariens	24
I-2-1. Cadre conceptuel des villes précoloniales ouest-africaines	27
a- Le statut du mot « ville » dans les langues ouest-africaines.....	28
b- Des fonctions différenciées : ville politique, économique, intellectuelle et religieuse	28
c- Une démographie contrastée : de l'agglomération dense au grand village	29
d- Fonction économique : entre agriculture et spécialisation	29
e- Une diversité de modèles urbains et des confrontations conceptuelles	29
I.2.2 L'organisation socio-spatiale des villes précoloniales.....	30
Classification typologique des villes.....	30
a- Les villes riveraines.....	30
b- Les villes continentales	32
c- Les villes radioconcentriques.....	32

I.3 Dynamiques urbaines coloniales le long de la côte Atlantique	33
Genèse et logiques spatiales	33
1.3.1 La ville coloniale : entre rigidité française et « souplesse » britannique.....	34
1.3.2 La genèse des termes « ville blanche » et « quartiers noirs »	36
1.3.3 La « vraie ville » et l'« autre ville »	36
I.4 Dynamiques urbaines post-coloniales	39
I.4.1 Entre héritages, mutations et résistances : l'après-indépendance.....	39
I.4.2 Le corridor urbain ouest-africain : laboratoire d'un urbanisme transfrontalier	42
Conclusion :.....	43
CHAPITRE II	45
DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR ET ALTERNATIVES CONTEMPORAINES A L'URBANISATION MONDIALISEE.....	45
Le corridor urbain ouest-africain: au cœur des mutations contemporaines	46
2.1. Villes Nouvelles et intelligentes : l'alternative promise à la ville informelle.	49
2.1.1 Contexte historique des villes nouvelles postindépendances	49
2.1.2 Diffusion du concept de villes nouvelles	52
2.1.3 Typologies et dynamiques contemporaines.....	52
2.1.4 Acteurs et mécanismes de financement	60
2.1.5 Défis sociaux et territoriaux	61
2.2. Le béton, « ciment » d'une nouvelle ère urbaine	64
2.2.1 De l'héritage colonial à l'industrialisation du ciment.....	64
2.2.2. Un matériau réapproprié, entre fierté locale et pouvoir	66
2.2.3 Assiste-t-on au dernier âge d'or du ciment en Afrique de l'Ouest ?	67
2.2.4 Vers une ère post-béton ?	68
2.3. Les mégaloïles Africaines à l'heure du capitalisme de surveillance.....	69
2.3.1 L'Afrique, nouveau terrain d'expérimentation technologique	69
2.3.2 La bataille géopolitique des données et la souveraineté numérique	72
2.4. Penser la ville depuis ses marges : initiatives alternatives	73
2.4.1 Concevoir et construire autrement : une fabrique locale et située	74
2.4.2 Observer, documenter, analyser : produire une connaissance urbaine située	83
Conclusion	87
CHAPITRE III :	89
APPROCHE CRITIQUE ET PHILOSOPHIQUE DES PARADIGMES URBAINS OUEST-AFRICAINS.....	89

3.1 Dualité spatiale et construction de l’imaginaire urbain ouest-africain	91
3.2 La rencontre comme levier : dépasser les clivages pour réinventer la ville	94
3.3 Utopie : vers d’autres mondes des possibles.....	98
Ouverture vers la conclusion.....	101
Conclusion :.....	101
Réflexion sur le parcours et la légitimité	103
Bibliographie	105
Sources académiques	105
Sources institutionnelles.....	108
Autres sources:.....	112

Problématique

À l'ère de ce que certains chercheurs qualifient d'« urbanocène », concept qui souligne le rôle structurant des dynamiques urbaines dans les transformations de l'Anthropocène (Palme & Salvati, 2021), l'Afrique occupe une place centrale dans les mutations urbaines contemporaines. Selon un document publié par la Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies (CEA), basée à Addis-Abeba, La population de l'Afrique devrait atteindre en 2050 quelque 2,5 milliards d'habitants, soit un quart de la population mondiale (Le360 Afrique, 2024), dont près des deux tiers vivront en milieu urbain. Ce processus d'urbanisation rapide et massive s'inscrit pleinement dans ce que Henri Lefebvre qualifiait dès les années 1970 de « révolution urbaine », une dynamique globale invitant à repenser les relations entre le local et le global dans la production de l'urbain (Schmid & Brenner, 2018, p. 604).

Considérée aujourd'hui comme un « laboratoire du futur » (Biennale Architettura 2023), l'Afrique se trouve au cœur de défis multiples : croissance démographique, mobilité, santé publique, gestion des déchets, assainissement, ou encore vulnérabilité climatique. Face à ces mutations conjuguées aux défis urbains contemporains, l'historien et philosophe Achille Mbembe n'hésite pas à qualifier l'Afrique de « laboratoire des mutations d'ordre planétaire » (Le Monde, 2016). Pour Lesley Lokko, commissaire de cette Biennale, cette métaphore du laboratoire repose sur deux éléments majeurs : d'une part, la jeunesse de la population africaine, avec un âge médian deux fois inférieur à celui de l'Europe ou des États-Unis ; d'autre part, une urbanisation fulgurante, notamment en Afrique de l'Ouest (voir figure 1), où le taux annuel avoisine les 4 %. Cette dynamique place la région parmi les foyers les plus actifs de l'urbanisation en Afrique.

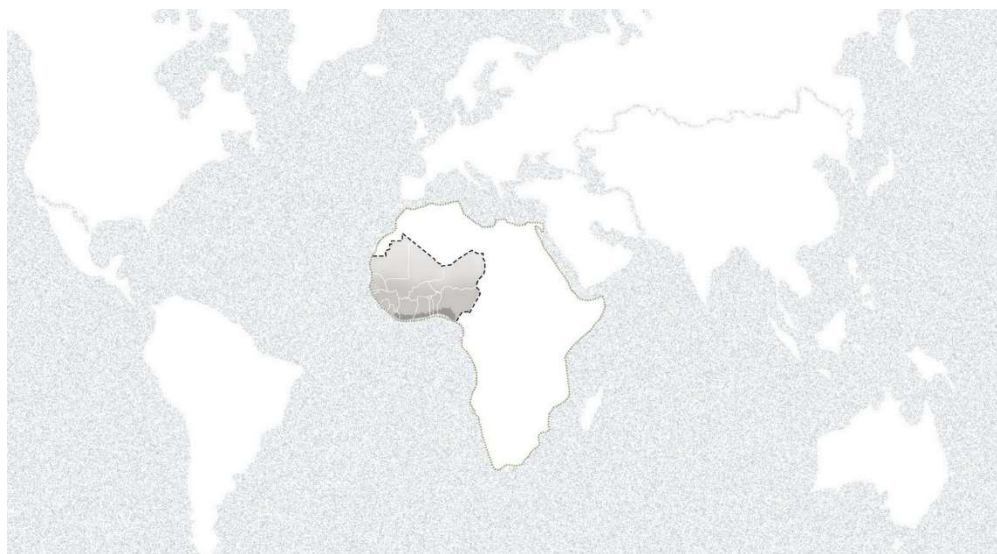


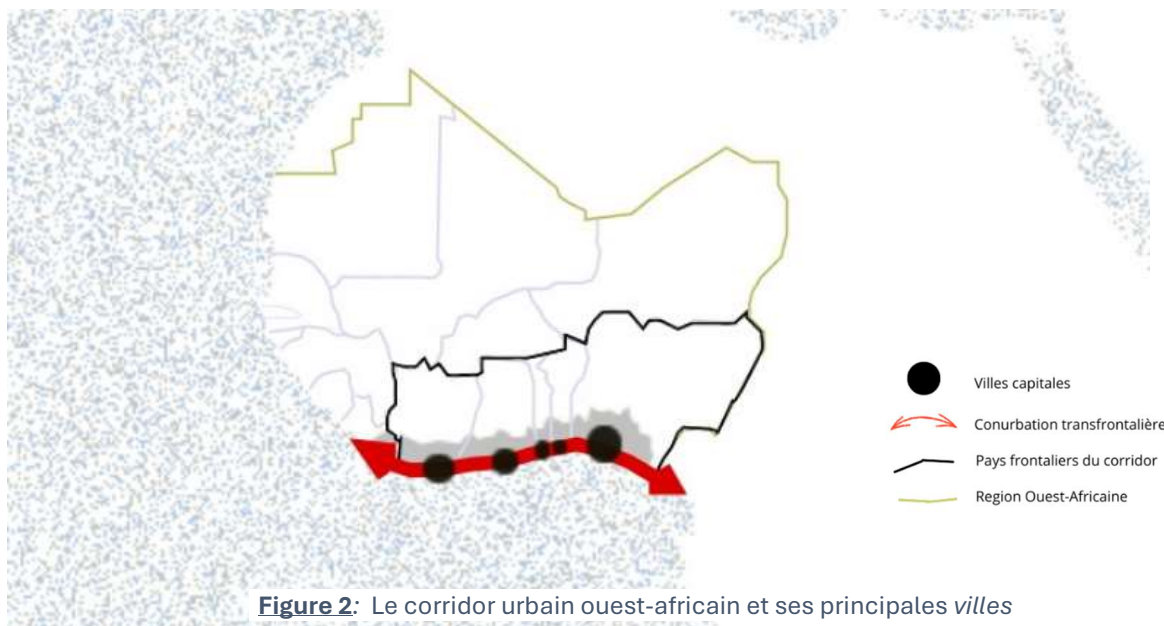
Figure 1: L'Afrique de L'ouest dans le monde

Au sein de ce « laboratoire » marqué par des dynamiques, des tensions et des paradoxes, on observe un engouement pour des modèles urbains tels que les villes nouvelles, les smart citées ou encore les projets modernistes. Souvent calqués sur des références globales, ces modèles cohabitent avec des quartiers précaires et informels, qui abritent pourtant la majorité de la

population urbaine. Cette coexistence illustre à la fois un mimétisme dans les pratiques urbanistiques et les défis structurels liés aux inégalités socio-spatiales et à la construction de cette mégalopole.

Parmi ces défis, l'hégémonie du ciment se distingue comme un symptôme frappant de cette urbanisation. Après avoir façonné les territoires européens de l'après-guerre, ainsi que les mégapoles chinoises et japonaises (Watts, 2019 ; Statista, 2024), le ciment est aujourd'hui au cœur de l'urbanisation ouest-africaine. Symbole à la fois de progrès et d'uniformisation, il s'impose dans les paysages urbains africains au détriment d'alternatives locales souvent mieux adaptées au climat, à l'économie et aux traditions vernaculaires (Choplin & Weber, 2021 ; Choplin, 2020). Cet usage massif soulève des questions fondamentales, non seulement sur ses impacts sociaux, écologiques et économiques, mais aussi sur les imaginaires modernistes qu'il véhicule. Loin d'être neutre, ce matériau porte en lui des représentations héritées qui influencent encore aujourd'hui les manières de penser, d'habiter et de construire.

L'omniprésence du ciment, tout comme l'importation de modèles urbains, témoigne d'une forme d'extraversion reposant sur des choix matériels et conceptuels qui méritent d'être questionnés. Conjuguées à une croissance démographique rapide et à une urbanisation souvent non maîtrisée, ces dynamiques exposent les villes africaines, notamment le corridor urbain ouest-africain (voir Figure 2), à des défis sociaux et environnementaux majeurs. Loger, nourrir et assurer l'épanouissement de populations réparties dans une conurbation transnationale pose d'importants enjeux de gouvernance, de sécurité et de gestion des flux économiques et informationnels. Dès lors, la question centrale est de savoir quelles pistes sont aujourd'hui mises en œuvre pour ériger une ville à la fois durable et inclusive.



À travers le continent, de nombreux projets de villes nouvelles émergent. À l'image de la nouvelle capitale égyptienne (NCA), située à 40 km du Caire, on retrouve Diamniadio près de Dakar, Akon

City au Sénégal, Sherbro Island City en Sierra Leone, Eko Atlantic City au Nigeria, Kilamba en Angola, ou encore Plaza Diamond et Dream City en Guinée, pour ne citer que ceux-là. Présentés comme des solutions prometteuses, ces projets soulèvent néanmoins des interrogations quant à leur adéquation avec les réalités économiques, culturelles et environnementales locales. Si, pour certains, ils incarnent des symboles de « modernité » et d'« émergence », ne constituent-ils pas, pour d'autres, l'expression d'une nouvelle forme d'inégalités, renforçant les fractures sociales et spatiales sans apporter de véritables solutions aux problèmes urbains ?

Quelles réponses le corridor urbain apportera-t-il face aux inégalités sociales et spatiales qui risquent de s'accroître, notamment à travers l'extension des quartiers précaires et l'étalement urbain non maîtrisé ? Comment dépasser des politiques urbaines fragmentées, souvent menées « coup par coup » selon le besoin de l'administration (Dembélé, 2023, p. 5), pour construire une vision cohérente et inclusive du développement urbain à l'échelle transnationale ?

Ces tensions, entre modernisation urbaine et réalités locales, entre matériaux importés et savoirs vernaculaires, entre fragmentation politique et dynamiques transfrontalières, dessinent un paysage urbain profondément ambivalent. Si l'Afrique, et particulièrement l'Afrique de l'Ouest, est qualifiée de « laboratoire du futur », c'est aussi parce qu'on y observe des luttes fondamentales pour la souveraineté urbaine, la justice spatiale et l'invention de nouveaux récits d'urbanité. L'urbanisation actuelle du corridor Lagos–Abidjan, l'un des espaces les plus densément peuplés et connectés du continent, représente à la fois la promesse d'une urbanisation innovante et inclusive, mais aussi le risque de voir perdurer les écueils du passé.

Dans ce contexte, la nécessité d'un regard critique, situé et décolonial s'impose. Décoloniser la fabrique urbaine ne signifie pas seulement rejeter l'extraversion, mais repenser en profondeur les modes d'habiter, les formes de planification, les matériaux et les imaginaires mobilisés. Le corridor ouest-africain devient ainsi un terrain d'enquête privilégié pour explorer les voies possibles d'une réinvention urbaine, enracinée dans les contextes locaux et capable de dialoguer avec les enjeux planétaires.

C'est dans ce cadre critique et prospectif que s'inscrit notre problématique : ***L'Afrique, laboratoire de la réinvention urbaine : enjeux, défis et perspectives — vers une approche décoloniale de la fabrique urbaine du corridor ouest-africain.***

À partir de ce cadre, nous chercherons à comprendre comment s'opèrent les mutations urbaines en Afrique de l'Ouest, en analysant les dynamiques qui transforment les villes ainsi que les causes profondes de leur extraversion. L'étude interrogera les interactions entre logiques locales et influences extérieures, depuis l'époque précoloniale jusqu'aux grands projets urbains contemporains.

Portée principalement sur le corridor Lagos–Abidjan, axe stratégique de près de 1 000 km traversant cinq pays, la recherche intégrera également d'autres espaces ouest-africains selon les contextes. Une attention particulière sera portée aux dynamiques urbaines et aux matériaux mobilisés, afin d'en analyser les implications historiques, écologiques, sociales et culturelles.

En toile de fond, une question centrale guidera cette recherche : pourquoi et comment les villes ouest-africaines adoptent-elles des modèles urbains largement inspirés de références globales, parfois au détriment des réalités locales ?

Pour comprendre les ressorts de cette mutation urbaine et les logiques d'extraversion qui la sous-tendent, la recherche s'articulera autour de trois chapitres complémentaires, chacun apportant un éclairage spécifique sur l'évolution des formes urbaines, leurs fondements historiques, leurs dynamiques contemporaines et les perspectives d'un renversement de paradigme vers des modèles plus ancrés, durables et pluriels.

Chapitre I : De l'intérieur aux côtes atlantiques – Dynamiques historiques et mutations urbaines

Nous entamerons cette recherche par un regard historique sur les villes d'intérieur précoloniales afin de comprendre leur évolution au sein des réseaux commerciaux transsahariens et leur mutation progressive vers le corridor urbain atlantique.

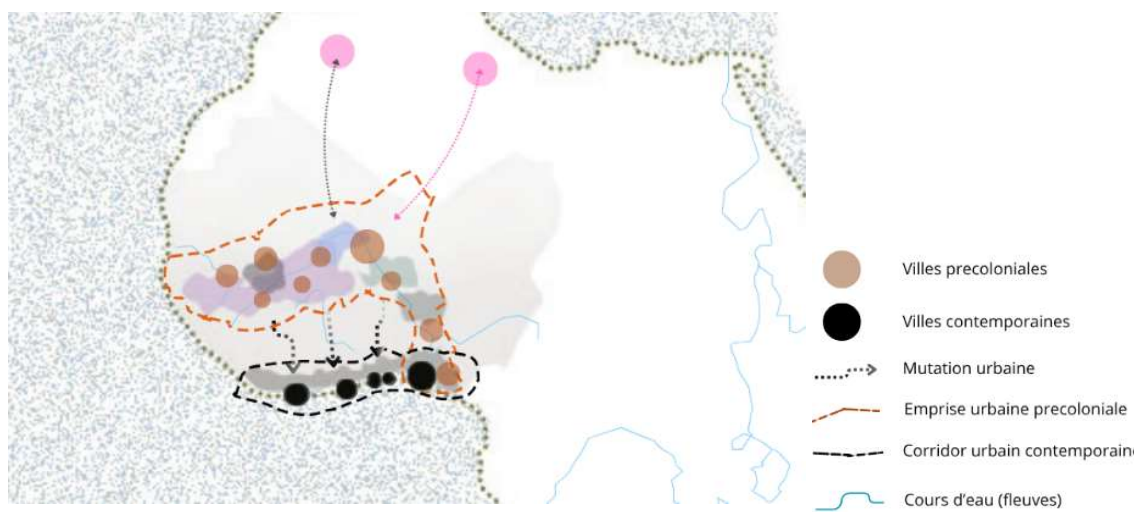


Figure 3: Mutation urbaine : des villes transsahariennes au Corridor urbain ouest-africain

Source : Gifex, 2023 ; Google Maps, 2025, adaptée par l'auteur

Dans un premier temps, nous analyserons la formation et l'évolution des villes précoloniales à travers les apports de chercheurs tels que Dresch (1950), Bakari (1958), Balandier (1956), Fassassi (1978), Chrétien (2004), Coret et al. (2020), Nzuzi (2015) ainsi que Jeppie & Diagne (2008). Cette étape nous permettra de saisir leurs logiques d'implantation, leurs structures internes et les systèmes symboliques qui les organisent. Nous poursuivrons avec une étude des dynamiques de déstructuration, puis de reconfiguration urbaine liées à la colonisation, en mobilisant notamment les travaux de Sinou (1981, 1989), Goerg (2006), Nzuzi (2015), Fourchard (2006) et Grandmaison (2016). Enfin, nous examinerons les transformations des formes urbaines dans l'après-indépendance à travers les réflexions de Jaglin et al. (2018), Choplin (2020), Mbembe (2013), Förster & Ammann (2018), Eloundou (2005) et d'autres chercheurs.

Ce chapitre se conclura par une analyse introductive du corridor urbain en formation, qui sera approfondie dans le chapitre suivant.

Chapitre II : Développement du corridor et alternatives contemporaines à l'urbanisation mondialisée

Dans la continuité du chapitre précédent, nous approfondirons ici l'étude du corridor urbain ouest-africain, en interrogeant les formes contemporaines de l'urbanisation dans un contexte d'expansion rapide, de compétition internationale et de quête de souveraineté urbaine.

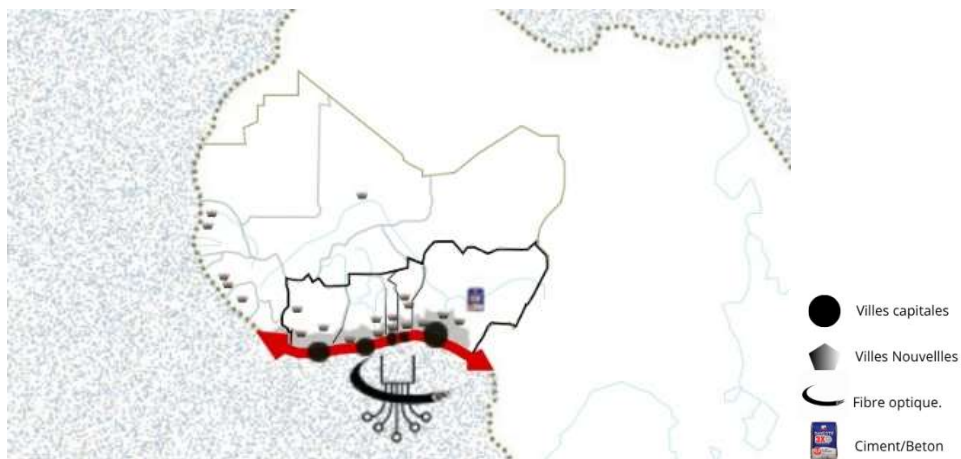


Figure 4: Enjeux contemporains du corridor urbain ouest-Africain

Nous commencerons par une analyse des villes nouvelles (intelligentes, modernes, safes...) développées au sein ou en périphérie des grandes métropoles, à travers une approche critique de leurs logiques de planification, de financement et de gouvernance. En mobilisant les travaux de Van Leynseele & Bontje (2019), Bouzit (2024), Choplin (2020), ainsi que des données issues de projets comme Diamniadio (Sénégal), Eko Atlantic (Nigeria) ou Dream City (Guinée), nous mettrons en lumière les tensions entre promesses de modernité, dépendances multiformes (foncière, financière, technologique) et réalités sociales fragmentées.

Dans un second temps, nous examinerons la place centrale du béton dans la fabrique des villes ouest-africaines, à la fois comme matériau, symbole et outil de pouvoir. Nous retracerons son histoire coloniale et postcoloniale, en nous appuyant notamment sur les analyses d'Armelle Choplin (2020), pour interroger sa légitimité actuelle face aux défis environnementaux, à son rôle dans la marginalisation des matériaux vernaculaires et à sa contribution aux inégalités urbaines.

Nous poursuivrons avec une réflexion sur les logiques technopolitiques de l'urbanisation, en explorant l'émergence du capitalisme de surveillance dans les villes ouest-africaines, à travers les projets de « safe cities » portés par des entreprises comme Huawei ou Google. À partir des travaux de Zuboff (2020), Picon (2022), Agbodjinou (2021) et de cas empiriques comme Praia, Abidjan ou Bamako, nous interrogerons les formes de gouvernance algorithmique, la captation des données urbaines et les recompositions silencieuses de la souveraineté urbaine.

Enfin, nous concluons par l'étude d'initiatives urbaines alternatives, fondées sur des dynamiques endogènes, des savoir-faire locaux et des démarches participatives. Nous mobiliserons entre autres des exemples portés par Francis Kéré, Sénamé Koffi Agbodjinou, l'Association la Voûte Nubienne, l'ONU-Habitat ou encore les Pépinières Urbaines, pour analyser leur contribution à une pensée urbaine située, frugale et socialement ancrée.

Ce chapitre se donne ainsi pour objectif de confronter les modèles urbains dominants aux alternatives en germination, en révélant les rapports de force, les contradictions internes et les potentialités d'innovation qui traversent aujourd'hui la fabrique des villes dans et autour du corridor ouest-africain.

Chapitre III : Approche philosophique et critique des paradigmes urbains

Dans le prolongement des réflexions précédentes, ce chapitre adopte une démarche critique et philosophique pour interroger les paradigmes dominants de l'analyse urbaine en Afrique de l'Ouest. Il s'agit de remonter aux cadres conceptuels et aux héritages théoriques qui orientent la fabrique contemporaine de la ville.

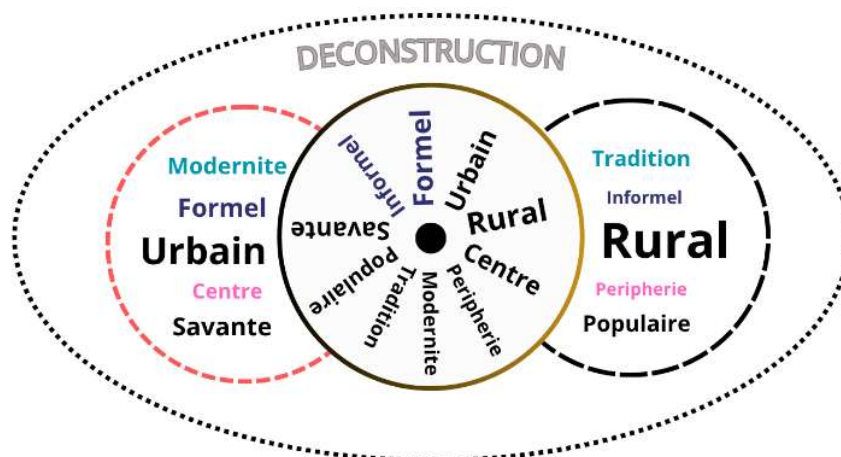


Figure 5: Lecture binaire des phénomènes urbains

Nous mobiliserons d'abord la déconstruction, au sens de Derrida, pour analyser les dichotomies tradition/modernité, formel/informel, centre/périphérie, qui structurent la pensée urbaine. Les travaux de Sarr (2016), Förster & Ammann (2018) et Lefebvre (1968, 1974) serviront à mettre en critique ces oppositions figées.

Nous poursuivrons par une relecture des origines coloniales de ces catégories à travers la notion Hountondji (2022) et Sarr de la nécessité d'un « décentrement épistémique » et d'une revalorisation des savoirs endogènes.

Un troisième temps explorera la notion de « troisième lieu », espace de tension, d'invention et de métissage, permettant d'articuler les logiques opposées sans les réduire.

Enfin, nous interrogerons le rôle de l'utopie à travers une diversité de matériaux : cinématographiques (*Black Panther*, 2018), littéraires (*Rouge impératrice* de Léonora Miano, 2019), musicaux (Fulu Miziki, KOKOKO!), ainsi que les outils de l'intelligence artificielle (Midjourney, DALL-E, ChatGPT, Runway), envisagés comme des leviers pour renouveler les imaginaires urbains. Cette réflexion s'inscrit dans une lecture pluriverselle (Dussel, 1970), ouverte à la coexistence de multiples mondes possibles et à la décolonisation des visions de la ville. »

Limites

Cette recherche se concentre volontairement sur une région spécifique d'Afrique (Afrique de l'Ouest), choisie pour la dynamique urbaine intense qui y est à l'œuvre, la disponibilité des sources écrites accessibles (ouvrages, articles, entretiens...), ainsi que pour des raisons linguistiques et personnelles, liées à ma familiarité partielle avec certains contextes nationaux.

L'essentiel du corpus a été constitué à partir de ressources disponibles en ligne ou consultables à la bibliothèque de l'Université de Liège. L'approche adoptée vise à produire un savoir académique critique à partir de ces matériaux, tout en reconnaissant leurs biais potentiels, notamment liés à l'absence de terrain direct.

Sous la supervision de mes directeur·rices de recherche, je m'attacherai à interroger les analyses existantes, tout en tentant d'intégrer, lorsque cela est possible, les points de vue d'acteur·rices locaux, afin de nuancer la perspective et d'ouvrir des pistes de réflexion plus situées.

Cadre disciplinaire

Ce Travail de Fin d'Études s'inscrit dans une approche pluridisciplinaire croisant plusieurs champs essentiels. La théorie de l'architecture et de l'urbanisme fournit les outils nécessaires à l'analyse des formes spatiales, des structures urbaines et des dynamiques territoriales. La philosophie, notamment à travers les courants décoloniaux et les critiques urbaines contemporaines, permet de questionner les catégories de pensée qui fondent la production de l'urbain. Enfin, l'historiographie apporte une lecture contextualisée des processus, en éclairant les continuités et ruptures dans la fabrique des villes ouest-africaines.

L'articulation de ces disciplines vise à saisir la complexité des phénomènes étudiés, tout en développant une réflexion critique sur les savoirs mobilisés, leurs ancrages et leurs limites.

L'usage de l'Intelligence Artificielle

Au cours de cette recherche, j'ai eu recours à l'intelligence artificielle (ChatGPT), comme outil d'appui ponctuel. Je l'ai notamment mobilisé pour identifier des références bibliographiques en lien avec certains aspects de mon travail. Ces suggestions m'ont souvent permis de repérer des sources pertinentes, que j'ai ensuite consultées et évaluées de manière autonome.

J'ai également utilisé cet outil pour reformuler certaines phrases, améliorer la lisibilité de mon texte ou clarifier des formulations. Toutefois, j'ai rapidement constaté les limites de ces interventions : si les reformulations proposées répondent en apparence à mes

intentions, elles peuvent aussi altérer le sens profond de mes idées ou lisser ma démarche. Il m'est ainsi arrivé de ne pas retenir ses propositions, préférant rester fidèle à ma propre écriture.

Cet usage s'est inscrit dans une logique d'expérimentation contrôlée, mobilisée sans renoncer à la maîtrise de mes choix rédactionnels et analytiques.

Note de positionnement

Explorer l'histoire de l'Afrique, de la période précoloniale à l'ère postcoloniale, exige une lucidité constante, tant pour le lecteur que pour le rédacteur. Ce voyage dans le passé confronte à des récits et des formulations qui, aujourd'hui, peuvent heurter ou perpétuer des biais. Pourtant, interroger l'histoire, c'est d'abord chercher à comprendre, à replacer chaque discours et chaque événement dans son contexte, sans glorification, sans déni et sans ressentiment.

En tant qu'auteur de ce travail, je ne prétends pas à une neutralité absolue. Mon regard est traversé par des émotions, des sensibilités, parfois des biais. Mais ma volonté est claire : faire œuvre de rigueur, interroger sans figer, et produire un savoir critique qui éclaire les tensions sans les caricaturer.

Les villes étudiées dans cette recherche portent une ambivalence constitutive : issues de logiques coloniales, elles sont aussi pleinement africaines, habitées, transformées et réinventées. Entre ces héritages mêlés, le défi est de trouver une posture juste, capable de tenir ensemble mémoire, complexité et ouverture.

Introduction

Si nous voulons transformer l'Afrique en une nouvelle Europe, [...] alors confions à des Européens les destinées de nos pays. [...] Mais si nous voulons que l'humanité avance d'un cran, si nous voulons la porter à un niveau différent de celui où l'Europe l'a manifestée, alors il faut inventer, il faut découvrir.

Pour l'Europe, pour nous-mêmes et pour l'humanité, camarades, il faut faire peau neuve, développer une pensée neuve, tenter de mettre sur pied un homme neuf.

(Fanon, 1961, p.305)

À l'aube des indépendances africaines, dans les années 1960, le continent africain entamait une nouvelle phase de son histoire. Il devait enfin renouer avec ses anciens, ou avec de nouveaux paradigmes politiques, économiques et culturels. L'urgence était, pour tous ces pays, de rompre de manière tangible avec les rapports de domination appuyés par la prétendue « mission civilisatrice » (Ferry, 1885) et de tracer des perspectives pour une Afrique nouvelle qui se démocratise et s'urbanise. Face à cette responsabilité historique, Frantz Fanon mettait en garde les nouveaux États indépendants contre la tentation de reproduire dans leurs pays respectifs ce qu'il appelle une « nouvelle Europe ». Il prévenait en ces termes : Si nous voulons faire de l'Afrique une nouvelle Europe, confions cette tâche aux Européens. Eux, qui l'ont déjà fait, sauront mieux la reproduire que les plus brillants d'entre nous.

Un discours qui, bien que prononcé dans un contexte politique spécifique, résonne profondément avec les défis contemporains de l'architecture et de l'urbanisme en Afrique. En effet, ce continent demeure encore aujourd'hui largement tourné vers l'importation de modèles, notamment en matière de planification urbaine. Comme le souligne A. Choplin, « les villes africaines ont souvent été envisagées “comme des copier-coller, de pâles reflets des villes occidentales, ‘en retard’ » (Choplin, 2020, p. 31-32). Cette tendance à reproduire des modèles exogènes montre ses limites, comme le souligne le rapport *L'état des villes d'Afrique 2010 : la gouvernance, les inégalités et le marché des terres urbaines, publié par l'ONU-Habitat* : « un milliard de personnes vivent dans des établissements informels, irréguliers et non planifiés dans les villes des pays en développement ». En Afrique de l'ouest, où se situe le corridor urbain objet de notre étude, la situation est particulièrement préoccupante : deux tiers des 304 millions de citoyens y vivent dans des « taudis » (NU-Habitat, 2010). Ainsi, pris entre un héritage colonial persistant, une volonté d'innovation fondée sur des modèles souvent importés (villes nouvelles, smart cities, etc.) et l'extension rapide des quartiers précaires, les territoires urbains africains sont encore en quête de repères.

Cette quête d'émancipation, à la fois culturelle et politique, portée ardemment par les peuples africains lors des indépendances et incarnée par Fanon dans son engagement intellectuel et physique, s'est très vite heurtée à la désillusion. Les espoirs d'un renouveau véritable n'ont pas toujours donné les résultats attendus. Sur le plan politique, dès les premières années post-indépendance, le constat était déjà amer : le renouveau tant espéré peinait à se concrétiser. Le romancier Monénembo exprimait ce désenchantement dans *Les crapauds brousses* (1979), lorsqu'il écrit : « Eux, qui auraient dû être la solution, ils ne l'étaient en rien. C'étaient plutôt eux, le problème à la lumière de la vérité » (p. 90-91).

Malheureusement, cet échec du renouveau politique n'était pas isolé. Il était multifactoriel et étroitement lié à la structure urbaine de l'époque. Les principales villes fondées pendant la période coloniale, telles que Conakry, Abidjan, Dakar, Accra..., et devenues les nouveaux centres administratifs des nouveaux États indépendants, avaient conservés un certain nombre de principes organisationnels hérités de l'époque coloniale (Förster et Ammann, 2018, par.13-14). La nouvelle élite dirigeante remplaçait administrativement et spatialement les anciens occupants coloniaux, (Nzuzi, 2015, p.89), en s'installant dans les quartiers auparavant réservés à ces derniers, tandis que les « quartiers indigènes » se transformaient progressivement en bidonvilles et

en zones précaires au fil du temps (Sinou, 1981, 1988 ; Dresch, 1950) dont les limites devenaient de plus en plus difficiles à maîtriser.

Aujourd'hui, plus d'un demi-siècle après les indépendances, l'Afrique est au cœur de profondes mutations mondiales, qu'elles soient démographiques (ONU, 2010), sécuritaires, politiques, économiques, technologiques (FRS, 2024) ou urbaines (Moriconi-Ebrard, Harre, & Heinrigs, 2016; Choplin, 2020). Parmi ces transformations, l'urbanisation rapide du continent redéfinit en particulier le paysage africain. Cette croissance urbaine s'accompagne de défis majeurs en matière de planification, de gestion et de financement des villes (BAD, 2022). Selon les *Perspectives de la population mondiale* de l'ONU-Habitat (2010), le taux d'urbanisation est passé de 15 % en 1960 à 40,43 % en 2015, et devrait atteindre 60 % en 2050 (Nkoa & Song, 2019).

Considérée comme le « laboratoire du futur » (Biennale Architettura 2023), l'Afrique se trouve à un tournant décisif, tant pour elle-même que pour le reste du monde. Outre son rôle central dans les transitions mondiales en cours notamment dans les domaines de l'énergie, de la technologie et du numérique, la transition urbaine à laquelle l'Afrique fait face, reste l'un des secteurs les plus sensibles et dynamiques.

Rappelons que selon le programme des nations unies pour l'environnement (2024), le secteur du bâtiment et de la construction représente 37 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre (figure 6). L'Afrique, ne représentant encore qu'une part marginale de cette émission soit moins de 5 % de toutes les émissions (Energy for Growth Hub. (2023), cette part pourrait augmenter de manière significative dans les prochaines décennies car on estime que, selon le rapport du *Forum Mondial Bâtiment et Climat* (2024), « 70 % des bâtiments prévus pour 2040 en Afrique n'ont pas encore été construits. » (Ministère de la Transition écologique, 2024). Cette évolution pourrait être positive si l'Afrique adopte une approche plus durable ou, au contraire, désastreuse si elle continue de reproduire des modèles de construction à fort impact environnemental, comme le béton classique, à l'image de la Chine qui, selon Statista (2024), aurait consommé en trois ans autant de béton que les États-Unis durant tout le 20e siècle.

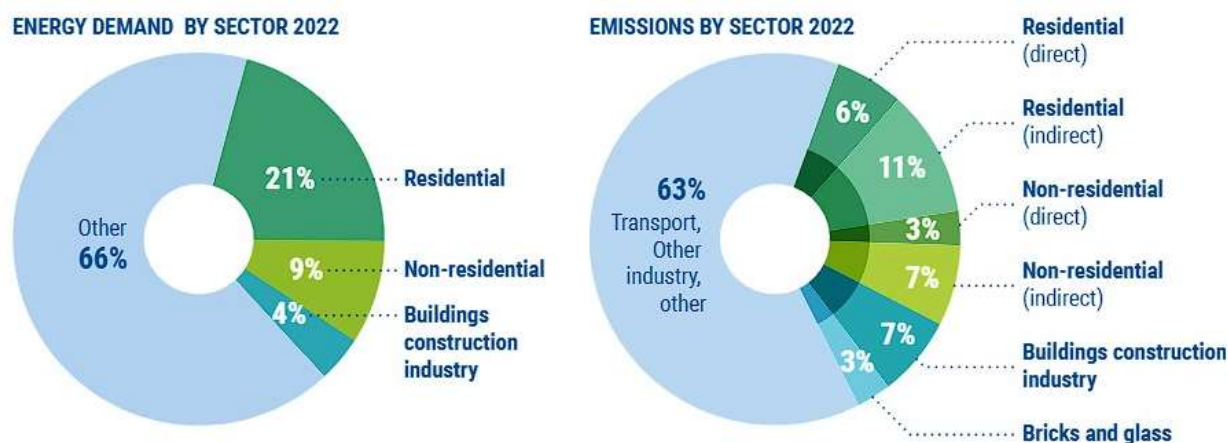


Figure 6: Besoins énergétiques et émissions de gaz à effet de serre par secteur, 2022

Source : United Nations Environment Programme, 2024, p. 10

Ce constat met en lumière l'un des plus grands défis du siècle pour le continent : loger décemment ses populations, tout en réinventant un modèle urbain qui s'inspire des schémas dominants, en intégrant les intelligences locales, et répondre aux exigences d'un développement social, écologique et économique partagé.

Face à ce défi à la fois local et global, une question demeure : comment l'Afrique parviendra-t-elle à s'extraire de cette extraversion effrénée pour instaurer un équilibre entre le local et le global dans la programmation des villes africaines ? Quelles pistes envisager pour développer de nouveaux imaginaires, nourris à la fois par le patrimoine urbain africain et mondial, afin d'accueillir les 950 millions de nouveaux urbains attendus d'ici 2050 (Climate Chance, 2020) ?

En s'inscrivant dans la continuité des préoccupations soulevées par Fanon, tout en marquant la distinction essentielle entre s'inspirer de modèles exogènes et les copier, ce travail de fin d'études s'appuie également sur les apports de penseurs contemporains pour interroger les grands enjeux ayant marqué la production de l'urbain en Afrique de l'Ouest, où se dessine l'une des plus grandes concentrations urbaines du XXI^e siècle. Il s'articule autour d'une analyse à la fois théorique et pratique, visant à diagnostiquer, d'une part, l'impact des concepts dominants autour desquels évoluent les villes ouest-africaines et, d'autre part, les choix concrets en matière de formes, de techniques et de matériaux mobilisés dans la production urbaine, de l'époque précoloniale à nos jours.

CHAPITRE I

DE L'INTERIEUR AUX COTES ATLANTIQUES – DYNAMIQUES HISTORIQUES ET MUTATIONS URBAINES PRECOLONIALES

Avant d'examiner les dynamiques urbaines de l'Afrique précoloniale, et plus particulièrement de l'Afrique de l'Ouest, il est nécessaire de se pencher sur un point fondamental : l'Afrique connaissait-elle des villes avant la colonisation ?

Affirmer que l'urbanisation n'est apparue qu'avec la présence coloniale revient à occulter toute possibilité d'étudier les dynamiques urbaines antérieures. Il s'agit donc, dans un premier temps, de déterminer si ces villes ont effectivement existé, de comprendre la place qu'elles occupent dans l'historiographie et la manière dont elles ont été décrites. Ce détour historiographique est indispensable pour appréhender, sur la longue durée, les logiques urbaines propres à la région.

I.1. Les villes africaines précoloniales : entre déni historique et relecture critique

L'existence ou l'absence de villes en Afrique avant la colonisation a longtemps fait l'objet de débats. Certains discours ont minimisé leur importance, tandis que d'autres ont nié, même pour les cas les plus manifestes, leur origine africaine.

Dans les années 1960, l'historien britannique, Hugh Trevor-Roper, cité par (Coret et al., 2020, para. 7) affirmait que l'Afrique n'avait pas connu de véritable passé urbain. Selon lui, aucun « mouvement orienté vers un objectif » n'y avait existé, et les dynamiques urbaines africaines ne représentaient que de simples « agitations infructueuses de tribus barbares dans des endroits du globe pittoresques mais sans importance » (Trevor-Roper, 1965, p. 9-11). Ce type de discours, forgé pendant la période coloniale, visait à légitimer l'idée que les rares villes africaines connues, telles que Djenné-Djeno ou Tombouctou dans le Soudan occidental médiéval, étaient le produit d'influences arabes ou européennes.

Ces thèses, aujourd'hui largement remises en question, sont perçues comme des outils de propagande d'une époque donnée, destinés non pas à produire une connaissance historique authentique, mais à justifier un projet de domination. Elles ont contribué à construire un contraste artificiel entre une modernité urbaine supposément apportée par la colonisation et une Afrique précoloniale présentée comme essentiellement rurale et figée dans le temps.

À la même époque, d'autres discours commençaient à émerger. Des recherches historiques, archéologiques, économiques et sociologiques (Dresch, 1950 ; Balandier, 1956 ; Davidson, 1959 ; Mauny, 1981 ; Coret et al., 2020 ; Bonnet, 2000, 2004, 2024 ; Goerg, 2006) ont révélé l'existence de villes africaines précoloniales dynamiques et variées. Ces centres urbains se sont développés selon des temporalités et des structures différentes, autour de pôles politiques, religieux et commerciaux. L'essor de certaines de ces villes reposait aussi sur des activités agricoles, métallurgique (cuivre, or, fer) etc...

L'Afrique précoloniale a donc abrité une grande diversité de formations urbaines (figure 7). Parmi les plus notables, figurent celles de la vallée du Nil, comme celles de l'Égypte et de la Nubie/Koush, ainsi qu'Aksoum dans la Corne de l'Afrique, qui connaît son apogée entre le I^{er} et le VII^e siècle. En Afrique de l'Ouest, les agglomérations se développent à différentes époques : Aoudaghost, Azougui et Koumbi Saleh prospèrent entre le VIII^e et le XIII^e siècle, Djenné-Djeno entre le IX^e et le XIV^e siècle, Ifè du XIII^e au XV^e siècle, Old Oyo du XIV^e au XVI^e siècle, et le royaume du Bénin du XV^e au XIX^e siècle. En Afrique centrale, Mbanza Kongo s'impose du XIII^e au XIX^e siècle, tandis que Bigo et Ntusi, près des Grands Lacs, se développent entre le XII^e et le XV^e siècle. Sur la côte swahilie, Kilwa, Shanga et Songo Mnara connaissent leur apogée entre le XI^e et le XV^e siècle, et enfin, Grand Zimbabwe, du XI^e au XV^e siècle, illustre également la richesse et la diversité des formations urbaines africaines à travers les siècles. À ce propos, l'archéologue Charles Bonnet pense qu'il existe « plusieurs Afriques encore inconnues, avec des royaumes et des États complexes, comme celui de Kerma, qui sont à retrouver » (*Tribune de Genève*, 2024).

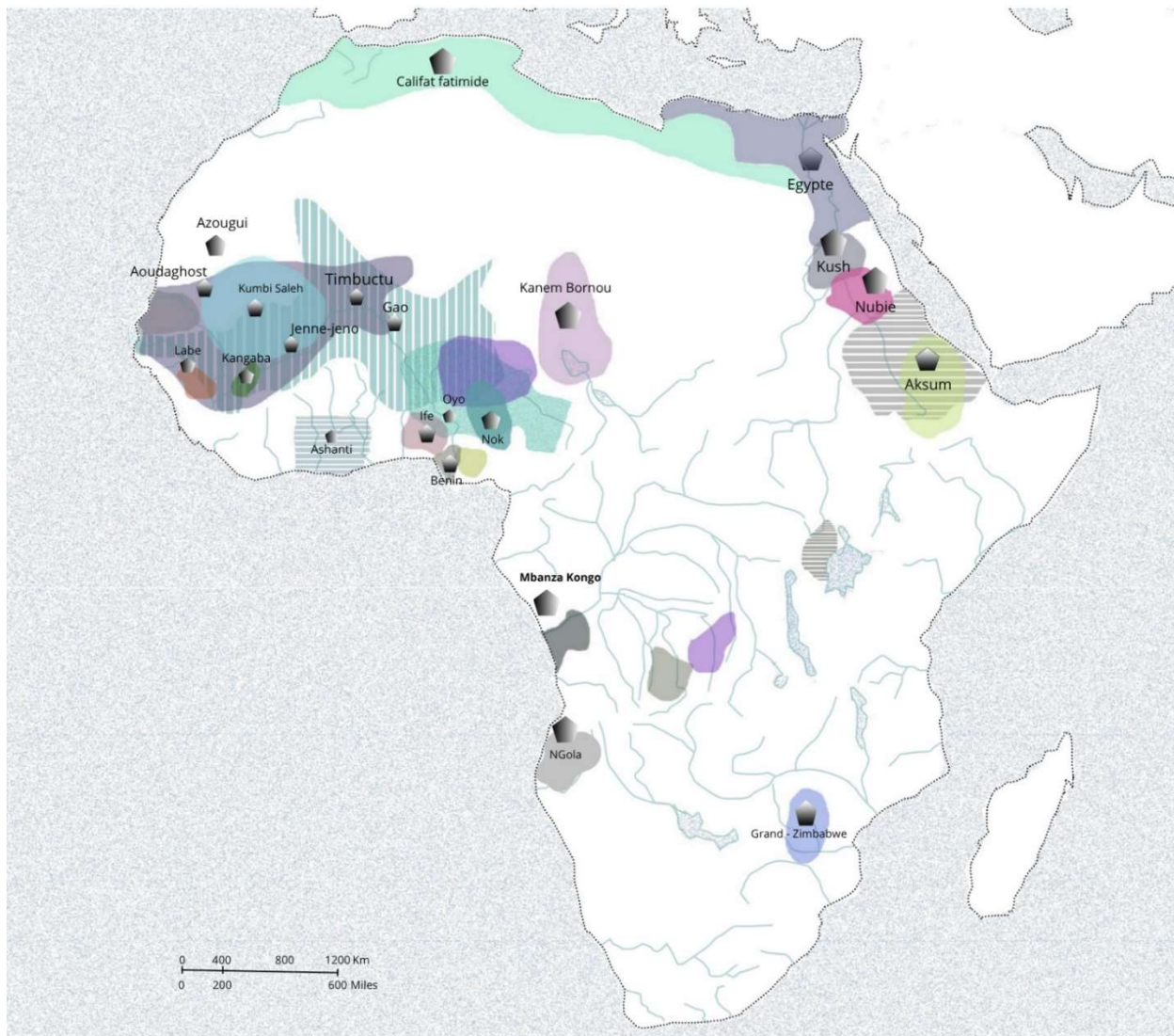


Figure 7 : Principales formations urbaines précoloniales
Source : Gifex, 2023, adaptée par l'auteur)

Rappelons que, si certaines régions du continent ont connu un développement urbain au Moyen Âge, celui-ci est resté limité par rapport à la période postcoloniale. Le paysage urbain africain est demeuré marqué par de fortes inégalités régionales. Comme on peut le voir (figure 7) et dans leur chronologie (figure 8), représentées de façon approximative, ces données illustrent l'évolution et les transformations au cours de cette période. Il faut souligner que la datation exacte de l'histoire urbaine précoloniale demeure difficile, car elle repose principalement sur des chroniques orales, des fouilles archéologiques ou des sources étrangères, et non sur des documents écrits continus comme c'est le cas dans d'autres régions du monde.

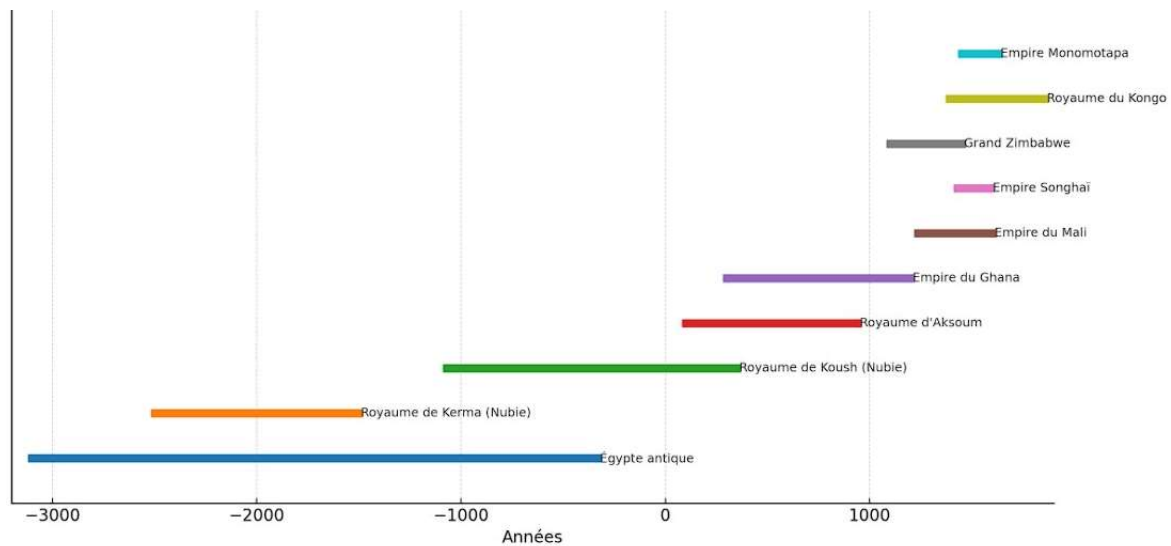


Figure 8: Frise chronologique des grands royaumes et empires africains (-3100 av. J.-C. à XIXe siècle)

En Afrique de l'Ouest, plusieurs centres urbains de moindre envergure se sont maintenus jusqu'au XIXe siècle, tandis que les régions de l'Est et du Sud sont restées majoritairement rurales, à l'exception de quelques villes marchandes sur la côte swahilie (Iliffe, 1995, cité dans Förster & Ammann, 2018, para. 9).

Aujourd'hui, alors que l'Afrique s'éloigne peu à peu des représentations qui l'ont longtemps enfermée dans une image de continent essentiellement rural, un nouveau regard critique s'impose. L'urbanisation rapide qu'elle connaît aujourd'hui invite à interroger les récits qui l'accompagnent à un moment où la ville devient le lieu où se nouent tous les enjeux politiques, écologiques, économiques et sociaux contemporains.

Dès lors, comment qualifier cette urbanisation ? Faut-il y voir un laboratoire d'expérimentation capable de renouveler les modèles urbains dominants ? Ou, au contraire, doit-on craindre qu'elle ne devienne le théâtre de crises majeures, en l'absence de trajectoires urbaines adaptées ? Répondre à ces questions implique de dépasser la simple déconstruction des représentations héritées pour réfléchir aux dynamiques urbaines, à la fois ancrées dans les réalités locales et attentives aux défis globaux. Cette approche suppose également un regard historique, capable de retracer l'évolution des villes africaines et, dans ce TFE, des villes ouest-africaines, depuis l'époque précoloniale, à travers la période coloniale, jusqu'à leurs formes contemporaines.

I.2. Dynamiques urbaines précoloniales le long des réseaux commerciaux transsahariens

Comme nous l'avons vu précédemment, l'Afrique, et plus particulièrement l'Afrique de l'Ouest, a vu émerger des formes urbaines bien avant la période coloniale. Ce développement s'est appuyé, entre autres, sur des dynamiques économiques internes, en particulier sur les réseaux commerciaux transsahariens. Nzuzi (2015, p. 83) souligne ainsi que « le fait urbain en Afrique tropicale, phénomène ancien, se présente sous une forme plus ponctuelle que dans d'autres continents. La plupart des cités se développent comme point de départ et d'arrivée de courants commerciaux transcontinentaux ou transocéaniques ». Le commerce transsaharien reliait le nord et le sud du désert, facilitant la circulation des marchandises (or, sel, textiles), des personnes (marchands, érudits, esclaves) et des idées, notamment religieuses. L'auteur précise également que « le Sahara et la forêt équatoriale n'ont jamais constitué des barrières infranchissables à la circulation des personnes » (Nzuzi, 2015, p. 81). Bien au contraire, ces espaces ont souvent joué le rôle de zones de transition et de contact entre les aires culturelles nord-africaines et subsahariennes.

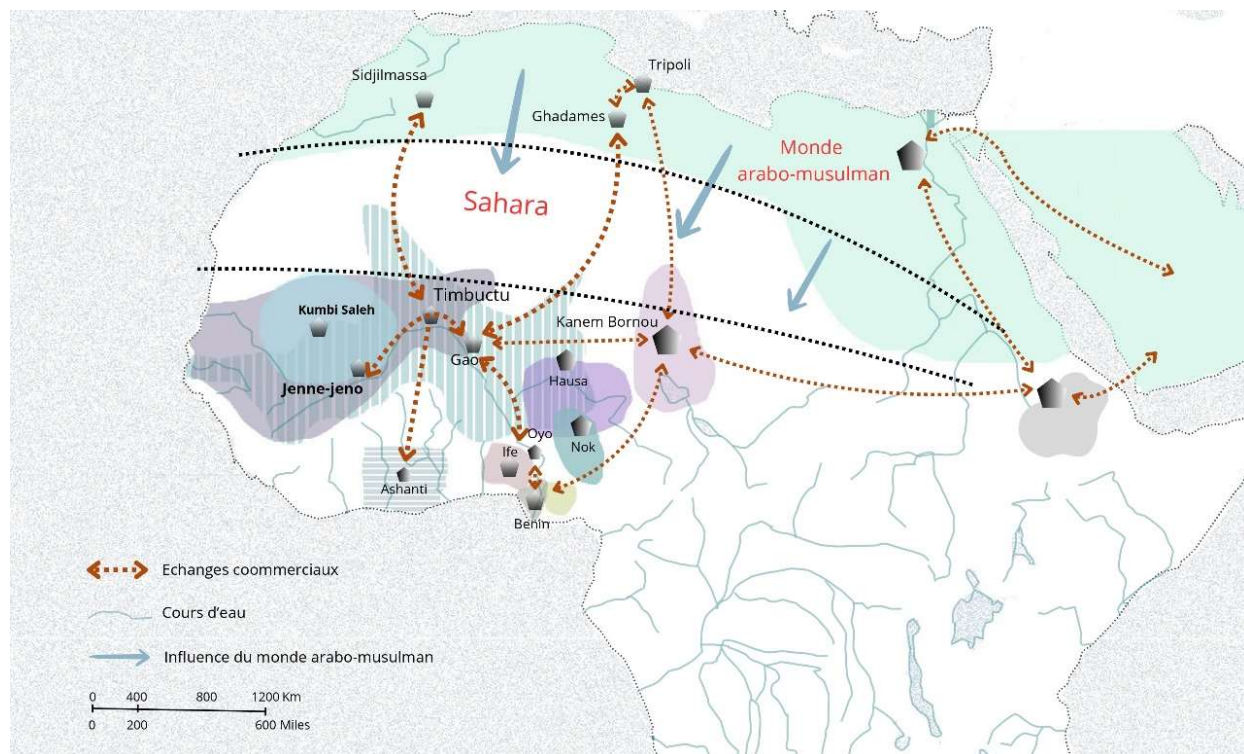


Figure 9: Circuit d'échanges commerciaux transsahariens

Sources : Gifex, 2023, adaptée par l'auteur)

Si cet espace est aujourd'hui marqué, entre autres, par de nouvelles dynamiques, notamment l'instabilité provoquée par la présence de groupes djihadistes tels que le JNIM ou l'EIGS, qui menacent la stabilité de l'ensemble de la région (OECD. (2024), il demeure un axe majeur de migration des populations vers l'Afrique du Nord et l'Europe. Cette réalité contemporaine

contraste fortement avec le rôle historique du Sahara, longtemps perçu comme un carrefour dynamique d'échanges commerciaux et culturels.

Ces réseaux d'échanges transsahariens ont soutenu, à l'époque précoloniale, l'émergence de villes stratégiques. Le Sahel, de l'arabe *sahil* signifiant « rivage », abritait des cités qui faisaient office de points d'interconnexion entre les différentes zones écologiques du continent. De cette dynamique ont pu émerger deux grands types de configurations urbaines (figure 10): plus au nord, les villes-capitales sahéliennes, comme Tombouctou, Gao, Djenné, Oualata, Kano, Sokoto ou encore Ngazargamu, qui servaient de relais politiques, intellectuels et religieux le long des routes caravanières. Au sud, les villes réseaux Ashanti et Yoruba, telles que Kumasi, Ilé-Ifé, Oyo, Abéokuta ou Bénin, dont la densité démographique, l'organisation politique centralisée et l'ouverture sur les échanges atlantiques ont façonné des modèles urbains distincts, mais tout aussi dynamiques. Certaines cités, en particulier dans le Nigeria britannique et au Bénin, se sont fortement développées grâce à leur position stratégique dans les circuits commerciaux et à une organisation sociale et politique complexe (Bakari, 1958, p. 77).

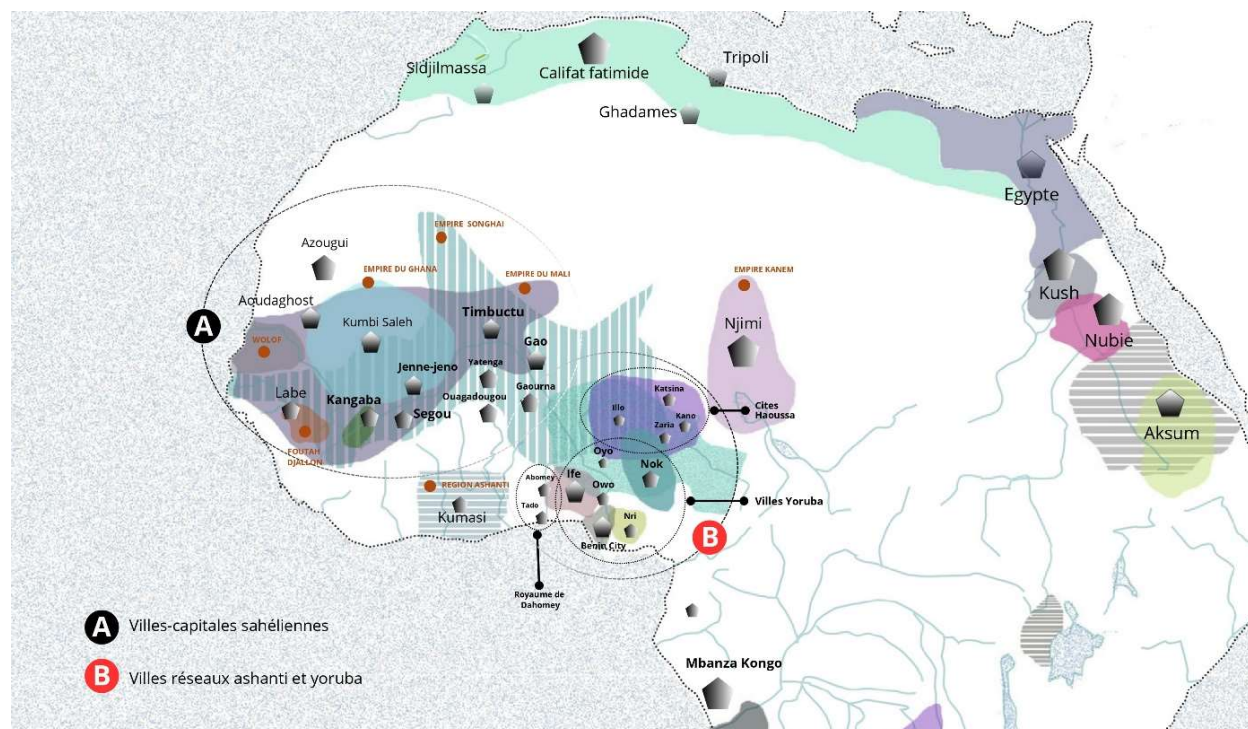


Figure 10 : Villes capitales sahéliennes et villes-réseaux Ashanti et Yoruba

Source : Gifex, 2023, adaptée par l'auteur

Parmi les villes sahéliennes, Tombouctou occupait une place primordiale. Elle était un carrefour entre les caravanes sahariennes et les voies fluviales du Niger. Les récits d'Ibn Battuta au XIV^e siècle soulignent le rôle de Djenné, grand fournisseur de sel pour Tombouctou, et sa relation avec les régions aurifères de l'actuel Ghana et de la Côte d'Ivoire. Le commerce suivait des itinéraires où les produits étaient acheminés soit par pirogue sur le fleuve Niger, soit par voie terrestre jusqu'aux mines d'or (Baumanova et al., 2019, p. 4). Les villes ashanti et yoruba quant à elles,

participaient aux réseaux d'échange transsahariens, notamment par le biais de la circulation de sel, d'or, d'esclaves et de manuscrits, en lien avec des centres savants comme l'Université de Sankoré à Tombouctou.

Les témoignages arabes du Moyen Âge, en particulier ceux d'Ibn Battuta (1351–1354), dépeignent Tombouctou, Djenné, Gao et Zinder comme des centres intellectuels et commerciaux. Cette image sera confirmée au XIXe siècle par René Caillié (1828), qui décrit Tombouctou comme une ville animée, avec ses sept mosquées, ses rues larges, sa vie marchande florissante et une grande diversité linguistique, incluant le maure, le foulah/poular, le bambara, le mandingue, et le kissour (Bakari, 1958, p. 79).

Plus à l'est, le Kanem-Bornou et sa capitale Ngazargamu s'imposaient comme des centres d'échange avec le Maghreb (Vennetier, 1977). Sur la côte orientale, les cités swahilies (Kilwa, Mombasa, Zanzibar) ont prospéré dès le VIIIe siècle grâce à un commerce florissant d'or, d'ivoire et d'épices avec l'Inde, l'Arabie et la Chine (Nzuzi, 1987, p. 82).

À l'instar des guerres intestines, qui ralentissaient aussi le développement urbain, plusieurs cités africaines furent affaiblies, puis parfois complètement anéanties par des rivalités régionales. Aoudaghost, ancien carrefour commercial du Sahel, fut prise par l'empereur du Ghana au Xe siècle, avant d'être détruite au XIe siècle par les Almoravides (Nzuzi, 1987, p. 84). Cette instabilité chronique fragilise les structures politiques et économiques locales, comme en témoignent les luttes répétées entre les cités swahilies, notamment Mombasa, pour le contrôle du commerce maritime régional. Au XVIe siècle, l'Empire Songhaï s'effondre sous l'assaut des forces marocaines, équipées de fusils, provoquant un profond bouleversement des structures urbaines existantes. En Éthiopie, Roha (Lalibela), haut lieu religieux, est à son tour détruite, tandis que les royaumes du Kongo et du Yaka, souvent en conflit, freinent toute consolidation urbaine durable.

L'entrée en scène des puissances coloniales européennes au XIXe siècle vient accélérer la désintégration des structures urbaines préexistantes. Certaines villes sont purement et simplement détruites, comme celles qui se trouvent sur le passage de la mission Voulet-Chanoine, tristement célèbre pour ses actes de pillage et de violence vers 1899 (Taithe, 2009). D'autres, comme Tombouctou, Djenné et Ngazargamu, voient leur rayonnement décliner progressivement, affaiblies par l'effondrement du commerce caravanier et le recul de l'enseignement islamique, notamment face à la montée de l'école coloniale (Bakari, 1958, p. 79).

Dans ce contexte de recomposition territoriale, de nouvelles villes apparaissent, principalement le long des côtes atlantiques (Figure 11). Favorisées par les logiques commerciales et administratives coloniales, des centres urbains comme Dakar, Conakry, Abidjan, Bamako ou Bobo-Dioulasso deviennent les nouveaux pôles de développement. Ces villes, tournées vers l'exportation et les réseaux maritimes, marquent une rupture avec l'ancienne urbanisation centrée sur les échanges internes et transsahariens. Cette dynamique urbaine côtière et les logiques qui l'accompagnent feront l'objet d'un développement dans la section (1.3) portant sur la ville coloniale.

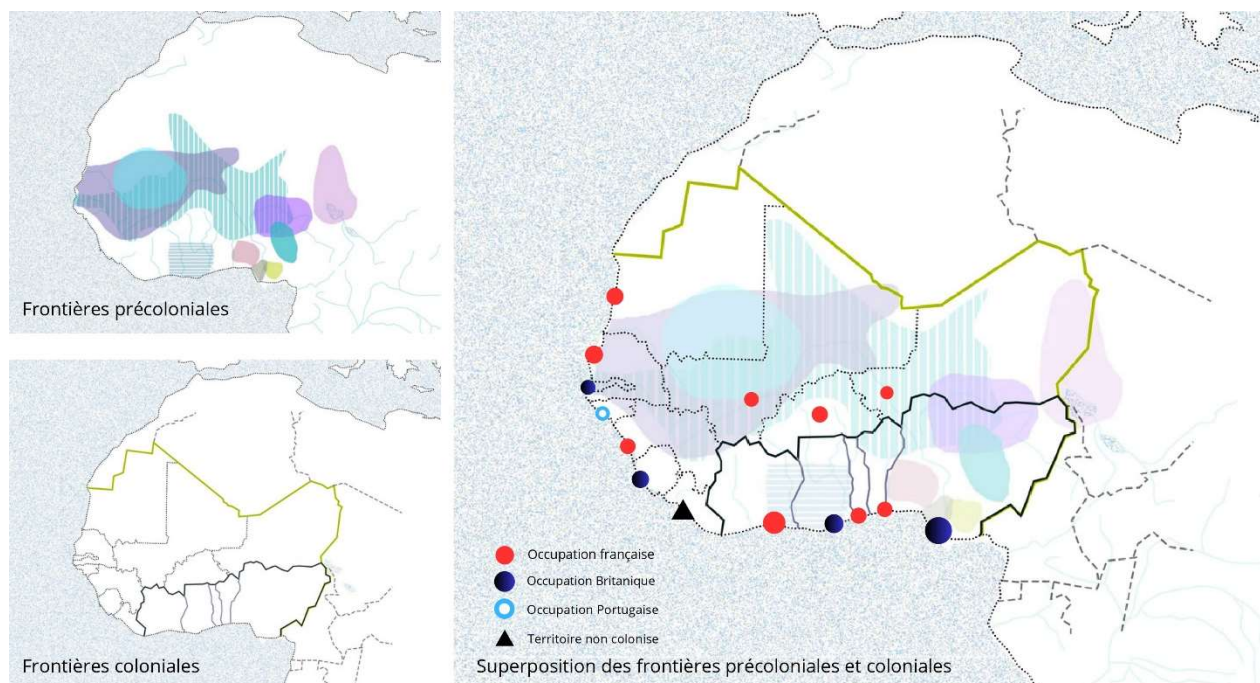


Figure 11 : Reconfiguration territoriale coloniale ouest-africaine

Source : Gifex, 2023 ; Google Maps, 2025, adaptée par l'auteur

Toutefois, avant d'analyser en détail les transformations urbaines opérées par la colonisation, il convient de revenir sur une question fondamentale : qu'entend-on par « ville » dans le contexte africain au sud du Sahara, notamment en Afrique de l'Ouest ? Si ces évolutions ont profondément marqué l'histoire urbaine de la région, encore faut-il s'interroger sur les critères qui définissaient une ville à cette époque. Était-ce sa taille, son nombre d'habitants, sa forme, son importance économique, spirituelle ou écologique qui lui conférait ce statut ?

I-2-1. Cadre conceptuel des villes précoloniales ouest-africaines

Pour mieux appréhender la conception de la « ville » dans le contexte précolonial ouest-africain, procédons à une analyse articulée autour de deux axes complémentaires : d'une part, une approche sémantique et fonctionnelle visant à saisir les représentations et les rôles attribués à la ville dans les sociétés ouest-africaines ; d'autre part, une lecture des configurations socio-spatiales, éclairée par l'organisation du territoire et la morphologie urbaine de ces villes.

a- Le statut du mot « ville » dans les langues ouest-africaines

S'intéresser aux langues locales nous permet d'appréhender les nuances et la compréhension du concept de « ville » dans l'Afrique précoloniale. Comme le soulignent les études de Bakari (1958), dans de nombreuses langues africaines, notamment mandingues, voltaïques et guinéennes, le mot qui désigne la ville est souvent le même que celui utilisé pour le village.

Le terme « dougou » en bambara, « deu.k » en wolof, ou « tengha » en mossi, illustre cette indistinction lexicale. Cela témoigne non pas d'une absence de villes, mais d'une conception différente de l'urbanité : la ville y est perçue comme un « grand village » (dougouba, tyo-pio), et non comme une entité fondamentalement séparée du monde rural.

Cependant, cette apparente confusion s'éclaire à la lumière des fonctions attribuées à la ville. Là où la ville a réellement émergé comme un centre distinct, notamment dans les États organisés (empire songhaï, royaumes haoussa, Yorubaland ou encore Foutah Théocratique), des distinctions lexicales apparaissent. Par exemple, en Poular/peule, on distingue « missidè » (village) de « sârè » ou « toufoundè » (ville), tout comme en fon et mina au Dahomey (condji et çodji pour village, to et éto pour ville). Cela tend à démontrer que la présence d'un vocabulaire spécifique est corrélée à un niveau d'organisation politique et urbaine élevé, marqué par la hiérarchie, l'administration et la spécialisation (Bakari, 1958, p.76-77).

b- Des fonctions différenciées : ville politique, économique, intellectuelle et religieuse

L'un des critères fondamentaux pour reconnaître une ville précoloniale est la spécialisation fonctionnelle. Bakari (1958) insiste sur le fait que la ville précoloniale se distingue avant tout par ses fonctions administratives, commerciales, intellectuelles et religieuses. Il considère que « La différence fondamentale entre la ville pré-européenne et le village réside essentiellement dans la fonction administrative, commerciale et intellectuelle. C'est en tant que capitales d'empires, résidences royales, centres commerciaux, métropoles religieuses que Djenné, Tombouctou, Gao, Oualata, Kano, Ouagadougou, Zinder, ont pu mériter le nom de villes. » (P.77)

Ce sont donc des capitales d'empire (Gao, Zinder), résidence royale (Ouagadougou), centre intellectuel (Tombouctou, Djenné) ou encore des métropole religieuse (Bakari, 1958, p.77-78). Cette multifonctionnalité fonde son statut urbain, même si sa morphologie peut dans certains cas s'apparenter à celle du village. Les récits de voyageurs confirment cette pluralité fonctionnelle en décrivant Tombouctou, Djenné ou Zinder comme carrefours commerciaux et intellectuels actifs.

Rappelons que la dimension religieuse et symbolique dépasse la simple utilité. Comme l'explique Alabi Fassassi (1978, p. 34-35), certaines villes s'organisaient selon une cosmogonie spatiale. L'architecture y est pensée comme un reflet de l'univers, voire du corps humain. Ce système démontre que la ville est aussi un lieu sacré, organisé par des forces symboliques autant que politiques.

c- Une démographie contrastée : de l'agglomération dense au grand village

Certaines villes ouest-africaines pouvaient atteindre plusieurs dizaines de milliers d'habitants, mais cela ne suffisait pas à les distinguer clairement des villages. Pour Lewis Mumford (cité par Chrétien, 2004, para.9), un village défensif densément peuplé peut comporter jusqu'à 50 000 habitants sans présenter de différenciation fonctionnelle marquée. Ainsi, la densité ne suffit pas : la ville devait être marquée par une hétérogénéité sociale, ethnique, professionnelle, signe de sa complexité.

d- Fonction économique : entre agriculture et spécialisation

Selon (Chrétien, 2004, para.11), Max Weber définissait la ville comme un espace où l'agriculture cesse d'être l'activité dominante, au profit d'une spécialisation économique. À l'aune de ce critère, les villes ouest-africaines précoloniales présentent une configuration hybride. Bien souvent, elles conservent des traits ruraux visibles : cultures vivrières en périphérie, concessions avec jardins, élevage intégré à l'habitat. Des cités comme Poto-Poto ou Dar es Salaam, jusqu'au XXe siècle, ressemblent encore à de vastes villages agricoles. Chez les Yorubas, près de 70 % des citadins vivaient de l'agriculture

Cependant, réduire ces villes à leur fonction agraire serait une erreur. Leur dynamique économique repose sur une forte spécialisation artisanale (forgerons, tisserands, potiers), un commerce à longue distance (sel, or, esclaves) et des marchés animés. Des cités comme Djenné, Tombouctou ou Kano se distinguent justement par la concentration d'activités non agricoles et leur insertion dans des réseaux économiques interrégionaux. Ainsi, si ces villes ne répondent pas pleinement au critère wébérien de rupture avec la ruralité, mais elles incarnent néanmoins une forme d'urbanité économique.

e- Une diversité de modèles urbains et des confrontations conceptuelles

Les villes ouest-africaines précoloniales ne répondent pas littéralement aux critères classiques d'urbanité définis par Gordon Childe ou Fernand Braudel. Childe évoque notamment l'écriture, la science et la monumentalité, tandis que Braudel insiste sur la centralité des échanges monétaires (Chrétien, 2004, p. 6). Ces critères, bien que pertinents dans leur contexte, ne permettent pas de saisir pleinement les formes urbaines développées en Afrique de l'Ouest.

Certaines caractéristiques des villes ouest-africaines permettent néanmoins d'envisager une réponse à ces exigences, sous des formes spécifiques. Sur le plan de l'écriture, des sociétés comme les Haoussas ou les Peuls utilisaient le système Ajami, une adaptation de l'alphabet arabe, pour transcrire leurs langues. Les manuscrits produits à Tombouctou, Djenné ou Chinguetti témoignent d'une vie intellectuelle active, notamment dans les domaines du droit, de la théologie, de la médecine ou de l'astronomie (Jeppie & Diagne,

2008). En matière économique, les échanges n'étaient pas limités au troc : la poudre d'or, les cauris ou le sel faisaient office de monnaies dans les réseaux commerciaux sahéliens et transsahariens. Ces éléments montrent que plusieurs villes ouest-africaines précoloniales répondaient à plusieurs critères classiques de l'urbanité, mais selon des modalités propres.

I.2.2 L'organisation socio-spatiale des villes précoloniales

La deuxième partie de notre analyse repose sur l'observation de quelques formes urbaines des villes précoloniales, et ce à partir de leurs logiques d'implantation, de leur structuration interne et des principes cosmogoniques qui les sous-tendent.

Classification typologique des villes

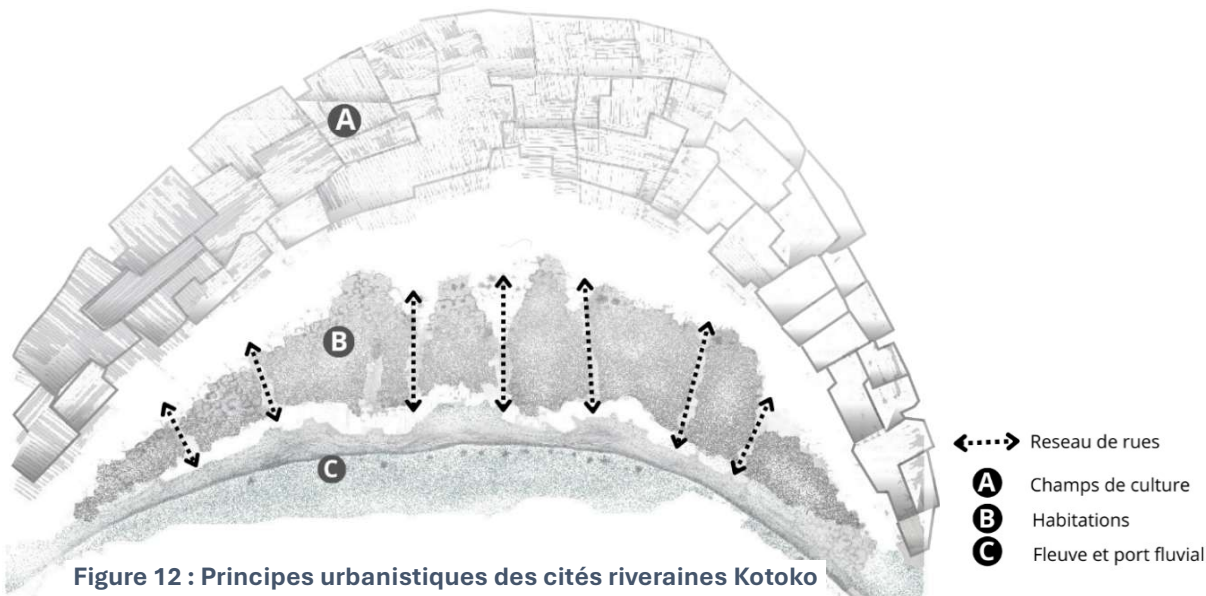
Dans *L'Architecture en Afrique Noire* (1978), Alabi Fassassi propose une classification des villes africaines précoloniales africaines qui éclaire certaines de leurs spécificités socio-spatiales. Il distingue notamment les cités des Sao, une civilisation ancienne remontant au II^e millénaire avant notre ère, réputée pour son architecture élaborée au sud du lac Tchad et son influence sur les territoires environnants. Bien que très anciennes, ces cités témoignent d'une forme précoce de modernité, notamment par l'émergence d'une organisation urbaine structurée.

Selon Fassassi (1978, p.35), les villes négro-africaines précoloniales se caractérisent par une organisation spatiale profondément ancrée dans des systèmes symboliques. La plupart de ces villes sont organisées autour d'un centre symbolique, à partir duquel se déploient les pôles énergétiques et cosmogoniques. Cette disposition ne répond pas à une logique géographique, mais bien à une structuration cosmogonique. Le nord, par exemple, est associé aux qualités masculines, actives et solaires, tandis que le sud évoque la féminité, la passivité et la saison des pluies.

a- Les villes riveraines

Situées le long des cours d'eau, les villes riveraines se sont développées pour exploiter les ressources hydriques essentielles à la subsistance, à l'agriculture et à la pêche, mais aussi comme axes structurants du tissu urbain et vecteurs d'échanges commerciaux.

L'implantation suit généralement un schéma linéaire : les rues principales débouchent sur le fleuve, tandis que des artères secondaires relient les quartiers internes. Chez les Saos, cette configuration a valu à leurs cités le qualificatif de « villes linéaires » . Chez les Yoorubas, en revanche, les rues principales convergent vers le palais royal, soulignant la centralité politique.



L'eau revêt également une dimension symbolique et spirituelle. Chez les Saos, l'organisation spatiale reflète une volonté de maintenir la « communication entre les habitants et les génies de l'eau » (Fassassi, 1978, p. 36). Chez les Kotoko, descendants des Saos installés dans la région du Logone, la demeure du chef occupe une position centrale, non seulement comme marqueur du pouvoir politique, mais aussi comme point d'équilibre entre les forces symboliques du nord (aval du fleuve) et du sud (amont). Dans certaines villes riveraines plus étendues, une structure polycentrique peut coexister, avec plusieurs centres de quartier connectés à la structure fluviale qui guide le développement urbain. Cette organisation est bien illustrée par les cartes des villes de Logone-Gana et Logone-Birni (Fassassi, 1978, pp. 38-39).

De manière analogue, d'autres villes précoloniales se sont développées le long de cours d'eau, notamment en Égypte et en Nubie. Les empires nilotiques, tels que l'Égypte et le royaume de Koush, ont organisé leurs cités le long du Nil dès le IV^e millénaire avant notre ère. Des villes comme Thèbes (anciennement Ousset) ou Méroé illustraient ce modèle, avec des centres administratifs, commerciaux et religieux construits de part et d'autre du fleuve. Le royaume de Koush déplaça successivement ses capitales de Kerma à Napata puis Méroé, s'éloignant progressivement des influences égyptiennes. Le développement de ces cités reposait sur l'agriculture irriguée, l'élevage et le commerce de l'or, du cuivre et du fer, constituant ainsi l'une des formes urbaines les plus anciennes du continent.

b- Les villes continentales

Les villes continentales se caractérisent par leur implantation au sein d'une enceinte fortifiée, regroupant les habitations en un noyau dense. L'accès à ces cités est assuré par plusieurs portes, dont l'emplacement est souvent déterminé par des considérations culturelles et religieuses (Fassassi, 1978, p.38).

Ces accès portent des noms en lien avec des événements marquants de l'histoire de la ville. L'organisation interne de ces villes s'articule généralement autour de la demeure du chef, bien que celle-ci puisse parfois être excentrée, comme c'est le cas dans la ville de Ngoufou. Cette configuration se retrouve également dans certaines cités de la zone soudanienne, notamment au sein de l'Empire du Ghana.

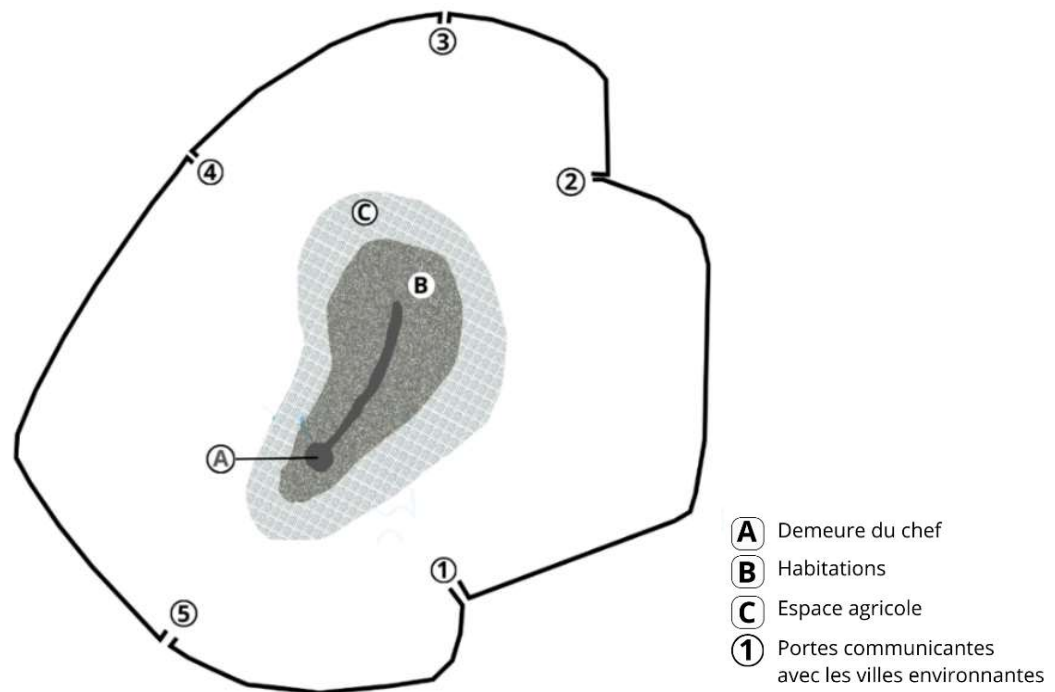


Figure 13 : Type de villes continentales

Source : Fassassi, 1979, p. 37

c- Les villes radioconcentriques

Les villes radioconcentriques se distinguent par leur organisation en rayons. Leurs rues organisent les habitations en ensembles concentriques qui convergent vers un centre géométrique, souvent occupé par un pôle spirituel et administratif majeur (Fassassi, 1978, p.39). L'exemple de Makari illustre bien ce modèle d'urbanisation, où la concentration des pôles de pouvoir et d'influence est manifeste.

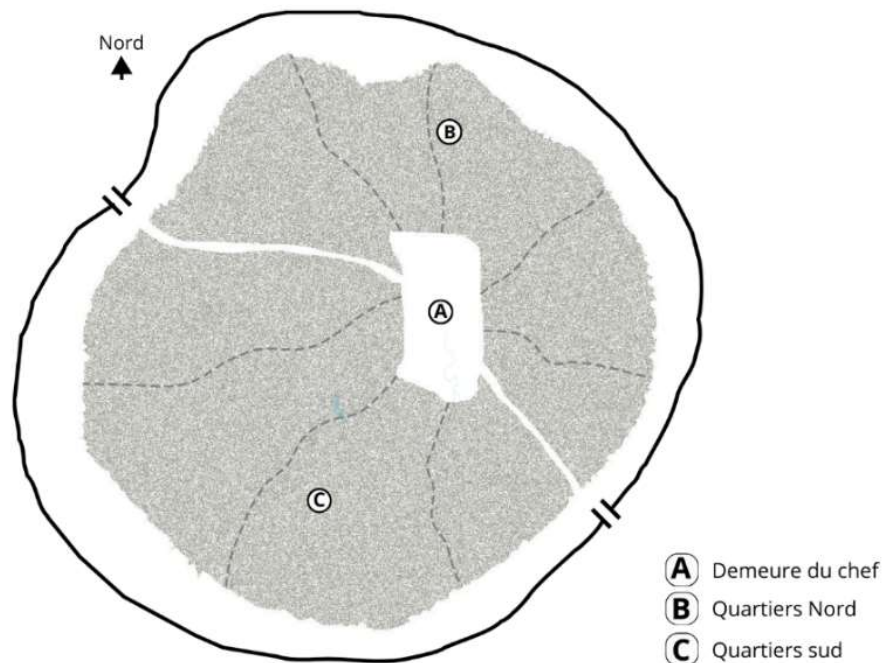


Figure 14 : modes d'organisation des villes radioconcentriques

Source : Fassassi, 1979, p. 37.

Selon les récits de voyageurs, la ville se compose souvent de vastes quartiers ou concessions organisés autour du palais royal. Ces subdivisions, généralement attribuées aux familles influentes ou aux « clients » des dignitaires, notamment les fonctionnaires du pouvoir, étaient fréquemment délimitées et fortifiées. Ce schéma se retrouve dans plusieurs contextes : les villes haoussa et yoruba, dont certaines murailles du XVe siècle subsistent encore ; la ville de Gondar, avec ses remparts à créneaux et ses tours d'angle ; Mbanza-Kongo et la cité de Grand Zimbabwe, dont les constructions en pierre s'étendent sur plusieurs kilomètres ; ou encore Djenné et Tombouctou, entourées de hautes murailles en bois et en argile, vraisemblablement influencées par les techniques architecturales du Maghreb et d'Égypte. Les villes fortifiées kotoko conservent elles aussi des vestiges remarquables de cette organisation spatiale défensive (Nzuzi, 2015, p. 81).

I.3 Dynamiques urbaines coloniales le long de la côte Atlantique

Genèse et logiques spatiales

À la fin du XIX^e siècle, l'Afrique de l'Ouest entre, sous l'effet de la colonisation européenne, dans une nouvelle phase de transformations territoriales et urbaines. La conquête s'accompagne d'un redécoupage territorial, souvent réalisé sans véritable considération pour les configurations sociales, linguistiques ou urbaines déjà en place. Les frontières issues de la Conférence de Berlin (1884–1885) dessinent les contours des futurs États africains contemporains (figure 15). Dans ces territoires nouvellement conquis, les administrations coloniales fondent de nouvelles villes, parfois sur des sites vierges, parfois en reconfigurant des implantations préexistantes, afin de servir de centres de commandement politique, militaire et économique. Ces villes-relais, conçues pour incarner le pouvoir colonial, deviennent des nœuds stratégiques dans l'organisation du territoire.

Certaines de ces régions prennent même le nom des ressources convoitées à l'image de la Gold Coast (Ghana) pour l'or, la Côte d'Ivoire pour l'ivoire, ou encore la Côte des Esclaves (Slave Coast), qui correspond aujourd'hui au sud du Bénin et du Togo.

Plusieurs villes deviennent alors des centres stratégiques : Dakar (Sénégal), Conakry (Guinée),

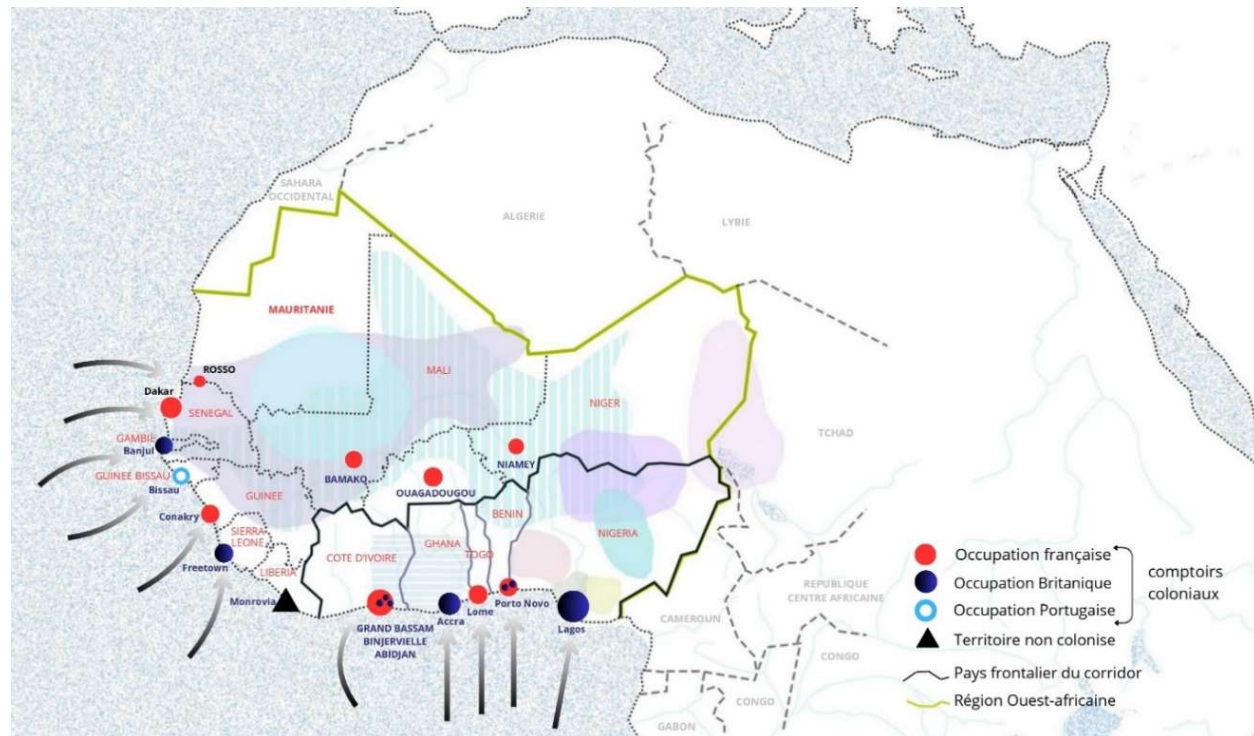


Figure 15: Les comptoirs coloniaux, genèse d'une nouvelle forme d'urbanité

Source : Gifex, 2023 ; Google Maps, 2025, adapté par l'auteur

Grand-Bassam puis Abidjan (Côte d'Ivoire) dans les territoires sous contrôle français ; Lagos (Nigeria), Accra (Ghana) dans les zones britanniques ; Bissau (Guinée-Bissau) et Bathurst (aujourd'hui Banjul, capitale de la Gambie) dans les possessions portugaise et britannique. Les approches coloniales diffèrent, certaines villes étant intégrées à un réseau urbain préexistant, tandis que d'autres sont créées ex nihilo. Ces dynamiques varient notamment entre les colonies françaises et britanniques (Goerg, 2006, p. 17-18).

Dans cette partie de notre analyse, nous nous concentrons spécifiquement sur les agglomérations issues des présences française et britannique, situées le long du corridor urbain ouest-africain, qui constitue l'objet central de notre étude.

1.3.1 La ville coloniale : entre rigidité française et « souplesse » britannique

Le développement urbain en Afrique de l'Ouest durant la période coloniale s'inscrit dans le contexte de la révolution industrielle en Europe. Selon les politiques mises en œuvre dans la gestion des colonies qui différencieraient parfois d'une puissance coloniale à une autre, les politiques urbaines ont à leur tour établi des rapports particuliers avec les villes préexistantes, mais aussi les populations locales. Fidèle à sa tradition jacobine de centralisation, la France a mis en œuvre une planification urbaine rigide et descendante, tandis que le Royaume-Uni, lui, a privilégié une

intégration plus souple aux structures urbaines existantes, s'inscrivant dans une logique d'administration indirecte.

Dans les territoires administrés par la France, l'urbanisme colonial s'est souvent manifesté par la création de villes ex-nihilo, sur des sites très peu ou pas habités, notamment sur les littoraux, comme c'est le cas de Conakry, Dakar... ou encore par la restructuration de villes préexistantes, à l'instar de Ouagadougou. Ces espaces ont été pensés selon les principes métropolitains de rationalité fonctionnelle et de hiérarchisation spatiale. Le modèle des places centrales élaboré par Christaller (1933) cité par Nzuzi (2015, p. 85), initialement destiné à l'Allemagne du Sud, a été transposé aux colonies sans adaptation contextuelle. Il structura l'espace colonial en échelons hiérarchisés, village, commune, district, province, capitale, chacun étant associé à une fonction spécifique.

Cette planification, pensée depuis le sommet, a marginalisé les formes urbaines précoloniales et a introduit une nouvelle forme de structuration urbaine ayant deux sphères : la « ville blanche » formelle, quartier européen bien équipé et réglementé, et les « quartiers indigènes », relégués en périphérie et nés d'un développement informel. Exclue de la « vraie » ville, les quartiers indigènes représentaient les tentatives des populations locales de s'insérer dans l'économie urbaine coloniale. Car, comme le note Goerg (2006, p. 17) « autant la notion de ville fut niée au continent africain, autant le statut de citoyens fut dénié à ses habitants ».

Dans ce nouveau schéma, le statut de « ville » était réservé exclusivement à l'espace européen, aujourd'hui désigné comme « centre-ville », bien que celui-ci ne coïncide pas nécessairement avec le centre géographique. Cette terminologie renvoie à l'idée que la ville coloniale, dans les colonies françaises, était par essence nihiliste de l'urbanité africaine précoloniale, et qu'elle se présentait, à tous égards, comme la base légitime de toute forme urbaine.

À l'inverse, l'urbanisme britannique en Afrique de l'Ouest se distinguait par un certain niveau de flexibilité. Les autorités coloniales privilégiaient l'insertion de leurs infrastructures dans les agglomérations existantes plutôt que la création de villes nouvelles (Fourchard, 2006, p.64). Ainsi, à Lagos, le noyau yoruba de « Old Lagos » fut conservé, tandis que de nouveaux quartiers coloniaux se développaient autour de la Marina, formant un espace urbain dual. De même, à Accra, les anciens quartiers comme James Town et Osu coexistèrent avec les zones résidentielles européennes, telles que les Cantonments.

Cette stratégie s'inscrivait dans le modèle britannique d'administration indirecte, qui reposait sur l'appui aux autorités locales (Olver, 1945, p.120). Néanmoins, cette intégration relative n'excluait pas une hiérarchisation spatiale marquée : les infrastructures modernes et les services urbains restaient largement concentrés dans les quartiers européens, tandis que les espaces africains demeuraient sous-équipés. Cette hybridité urbaine engendrait des configurations où logiques traditionnelles et impératifs coloniaux coexistaient, mais sous une forme inégalitaire.

Ainsi, malgré des modalités de mise en œuvre divergentes, entre centralisation rigide et insertion opportuniste, les modèles français et britanniques poursuivaient un objectif commun : organiser l'espace urbain au service d'un ordre colonial hiérarchisé, renforçant le contrôle et l'exploitation.

1.3.2 La genèse des termes « ville blanche » et « quartiers noirs »

L'origine des termes « noir » et « blanc » dans la ville coloniale a servi à distinguer les groupes dominants d'une partie à une autre. Il s'agissait d'un outil politique structurant. Cette logique se traduit par l'opposition entre la « modernité » de la ville réservée aux Européens, et les « quartiers africains », surpeuplés et très peu équipés.

Cette dichotomie a été intégrée aux politiques urbaines officielles. Par exemple, un arrêté de 1926 en Afrique Équatoriale Française recommande une stricte séparation entre les quartiers européens et africains, au moyen de zones tampons inhabitées, justifiée par des raisons dites « d'hygiène ». Au Congo belge, dès 1913, des « cités indigènes » sont instaurées, isolées des centres européens, renforçant ainsi le contrôle des populations locales.

Si les termes « blanc » et « noir » sont restés d'usage courant, certains administrateurs coloniaux, comme le lieutenant-gouverneur Édouard Hesling en Haute-Volta (actuel Burkina Faso) dès 1919, ont cherché à les remplacer, dans les textes officiels, par les catégories « Européen » et « indigène », jugées plus adaptées au vocabulaire administratif. Ce glissement lexical a permis d'officialiser un nouveau discours sans pour autant remettre en cause, dans les faits, la logique de séparation. (Goerg, 2006, p. 29)

1.3.3 La « vraie ville » et l'« autre ville »

Au cœur de la ville coloniale se déploie un principe fondamental : la ségrégation socio-spatiale. L'espace urbain est scindé entre la « vraie ville », moderne, aérée, bien équipée, et l'« autre ville », reléguée, surpeuplée, peu dotée. Cette dichotomie traduisait une hiérarchie civilisationnelle et raciale. Les zones européennes concentraient « l'administration, les banques, les sièges des grandes sociétés ainsi que tout le réseau nécessaire à la vie à l'occidentale : hôtels, restaurants, cinémas, grands magasins, boîtes de nuit, quartiers de haut standing ...» tandis que la ville africaine voisine était marquée par l'insalubrité, l'encombrement, et le sous-équipement.

Cette organisation s'est appuyée, entre autres, sur la théorie de « l'hygiénisme », qui mobilisait « médecins, anthropologues et spécialistes des psychologies ethniques » afin d'élaborer des prescriptions destinées à protéger les fonctionnaires coloniaux contre ce qu'ils qualifiaient « d'extrême dangerosité des tropiques et des indigènes, porteurs de maladies transmissibles souvent incurables ».

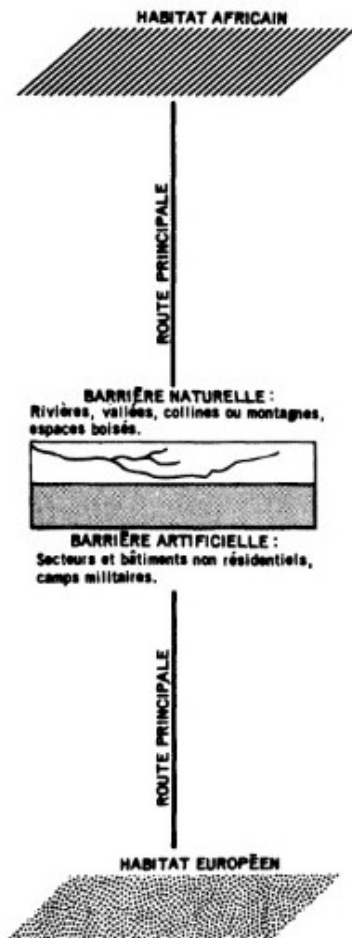


Figure 16.a: Principe d'organisation de la ville coloniale

source : Nzuzi, 2015, p. 90.

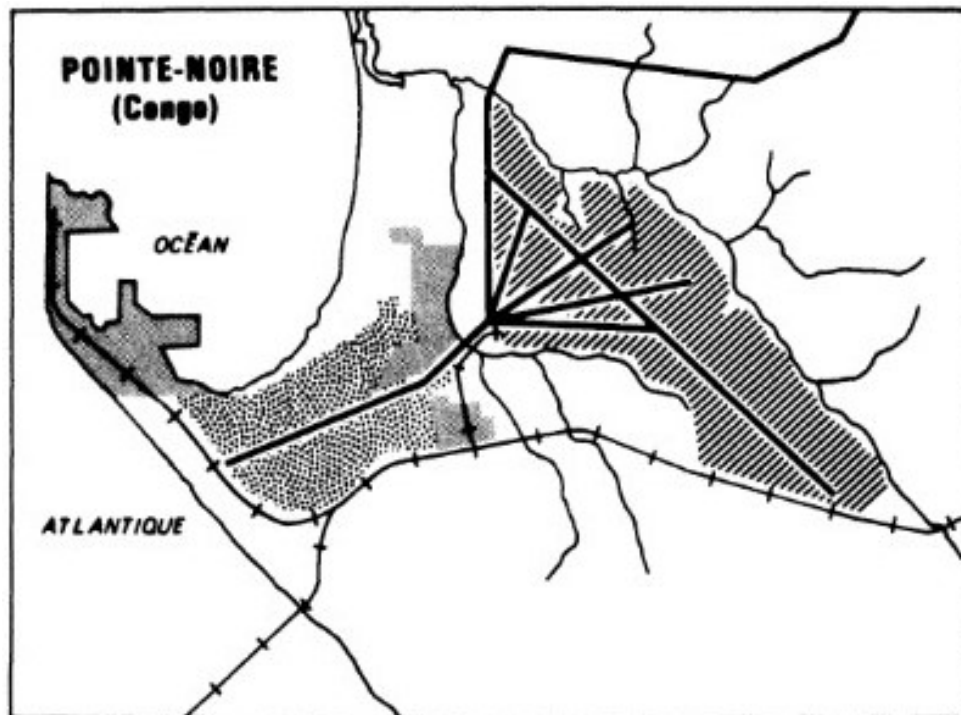
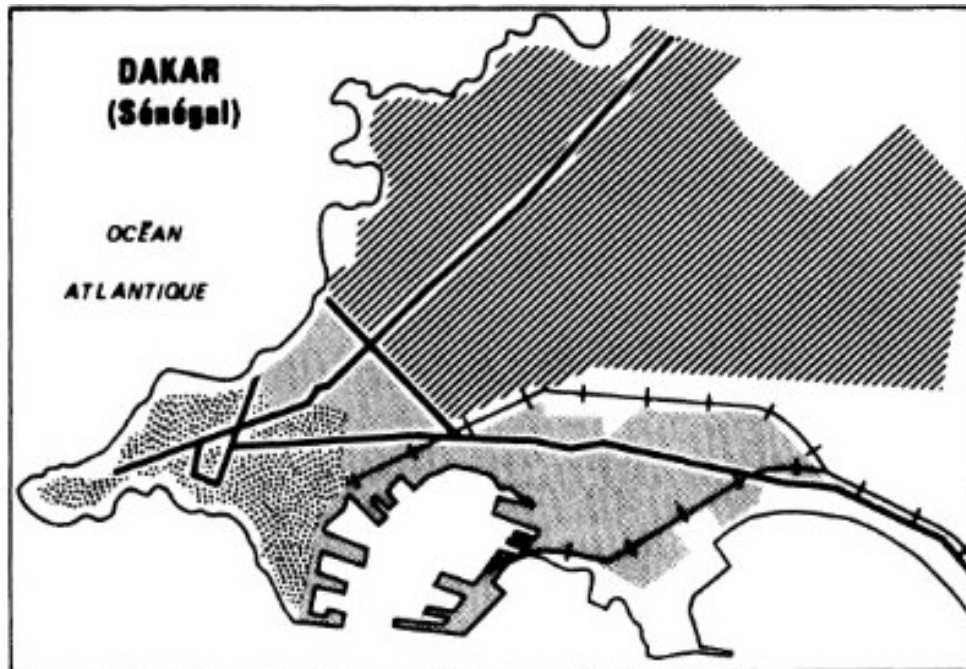
Notons que ces mesures ont été précédées par une mortalité très élevée au sein des troupes déployées dans les colonies, notamment françaises, atteignant 74 ‰, contre 18,8 ‰ pour les forces britanniques aux Antilles et 15,18 ‰ en Inde, selon le Dr Gustave Reynaud (Le Cour Grandmaison, 2016, para. 3). Ces prescriptions ont conduit à la mise en place d'un « véritable mode de vie colonial », réglementant les comportements intimes, privés et publics jusqu'à l'organisation de la ville.

Dans les territoires occupés par la France, cette politique de ségrégation apparaît d'abord au Maroc, où sont créés les premiers quartiers dits « indigènes ». Elle est ensuite rapidement étendue à l'ensemble des colonies françaises (Sinou, 1988, p.25). Lors du Congrès colonial français de 1905, la section médicale fait adopter le principe d'une « séparation complète » entre les villages indigènes et ceux habités par les Européens. Dans une même agglomération, des quartiers distincts doivent ainsi être réservés à chaque population (Le Cour Grandmaison, para. 4). Cela se traduit concrètement par l'implantation de zones tampons, espaces verts, cours d'eau, camps militaires ou vallées, entre ces deux entités, ainsi que par la limitation des axes de communication, destinée notamment à contrôler les déplacements en cas de soulèvement. (Voir figure 16.a).

De plus, les quartiers indigènes eux-mêmes sont isolés les uns des autres, reliés au mieux par une seule voie, renforçant la logique sécuritaire des occupants coloniaux. Cette ségrégation fonctionnelle et sécuritaire se retrouve dans les plans urbains de Dakar, Ouagadougou ou Pointe-Noire (Nzuzi, 2015, p.89).

Dans la « ville indigène », l'habitat était conçu selon une logique d'urbanisation intensive : il s'agit de loger un maximum de travailleurs sur un minimum d'espace, avec des constructions précaires, souvent en matériaux de récupération, sans ventilation ni infrastructures de base (Nzuzi, 2015, p.89). Ce modèle, inspiré de l'habitat ouvrier européen du XIXe siècle, a été transposé dans les colonies sans adaptation culturelle. La densification extrême favorise l'insalubrité et les épidémies. La ville devient ainsi le théâtre d'une injustice spatiale institutionnalisée : les quartiers comme Treichville à Abidjan, Lemba à Kinshasa, Dakar au Sénégal, Ouagadougou au Burkina Faso ou encore pointe noire au Congo illustrent cette politique de logement de masse, alignés sur des grilles monotones, avec un confort minimal (voir figure 16.b). Ces espaces sont souvent caractérisés par l'absence de planification, leur évolution repose largement sur l'initiative des habitants, dans un contexte de démission partielle des autorités coloniales.

Cette organisation urbaine a façonné un véritable mode de vie où la ségrégation fonctionnelle et sécuritaire constituait le principe central de la planification. Ces dispositions ont laissé des traces durables dans le paysage urbain africain, perceptibles encore après les indépendances, notamment dans la persistance des inégalités spatiales et les difficultés liées à une urbanisation rapide et non planifiée.



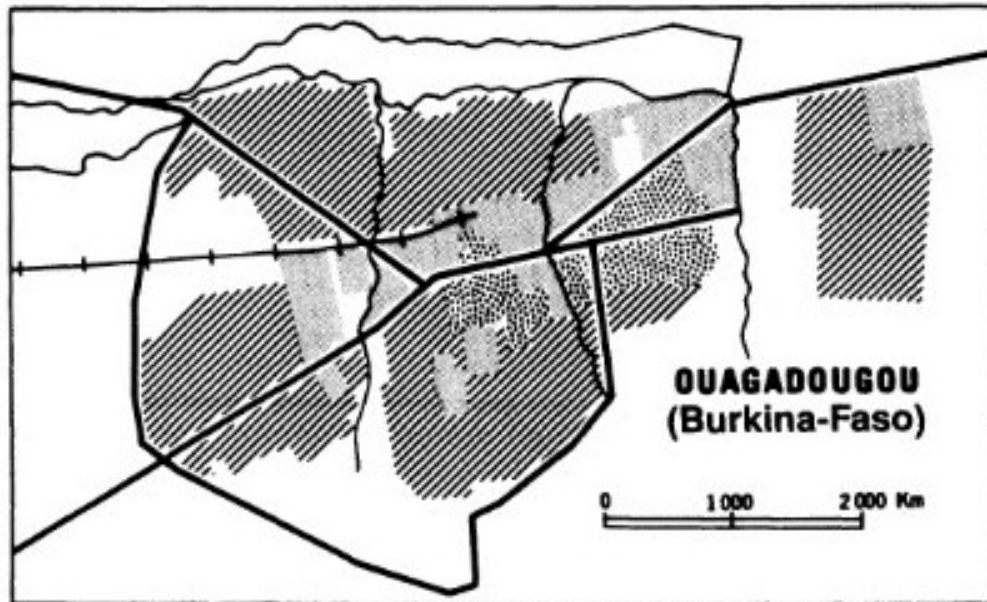


Figure 16.b : Exemples des plans coloniaux portant sur le développement d'habitat séparé

Source : Nzuzi, 2015, p. 90

I.4 Dynamiques urbaines post-coloniales

I.4.1 Entre héritages, mutations et résistances : l'après-indépendance

L'espace urbain ouest-africain postcolonial se présente comme une rupture avec les dynamiques précoloniales et demeure profondément influencé par les logiques d'aménagement héritées de l'époque coloniale. Si les indépendances ont ouvert un nouvel horizon politique, elles n'ont pas réussi à générer un véritable projet de ville décolonisée. L'aménagement urbain a souvent continué à servir les logiques de ségrégation et de prestige, au détriment d'une urbanité inclusive. Comme le souligne Nzuzi (2015, p.91), les nouveaux États indépendants ont souvent reconduit un urbanisme de prestige, accaparant la « vraie ville » coloniale au profit des élites nationales, tout en marginalisant l'« autre ville », celle des populations reléguées aux périphéries.

Ce modèle urbain dual, initialement conçu pour segmenter l'espace urbain selon des logiques sanitaires et sécuritaires, s'est prolongé bien au-delà des indépendances dans de nombreuses capitales, jusqu'aux années 1970 (Jaglin et al., 2018, para.5). Il s'est progressivement mué en une structure d'inégalités sociales marquées entre élites, bourgeoisie et classes populaires (voir figure 17) Son enracinement dans les pratiques de planification et de gouvernance, perpétuant jusqu'à aujourd'hui des dysfonctionnements profonds en matière de mobilité, d'accès aux services publics et de gestion des infrastructures urbaines.

	Les formations avant l'indépendance		Les formations après l'indépendance		
	La « vraie ville »	L'« autre ville »	La « vraie ville »	L'« autre ville »	La « ville périphérique »
Acteurs dominants	— L'État — Sociétés immobilières — Entreprises	— Entreprises — Sociétés immobilières	— Ménages africains nantis — Sociétés immobilières — Entreprises	— Ménages africains moyens	— Ménages africains modestes — Chefs coutumiers — Agents du service des cadastres
Concepts dominants (idées)	— Ville « européenne » — Urbanisme extensif	— Ville « africaine » — Urbanisme intensif	— Ville de la « bourgeoisie nationale » — Pouvoir — Économie structurée	— Ville planifiée « populaire » — Culture citadine — Économie non structurée — Ambiance urbaine	— Ville « populaire » non planifiée — Culture néo-citadine — Économie non structurée — Religion
Projets dominants (actions)	— Le centre-ville — « Villas patriciennes »	— La « cité dortoir »	— « Central Business District »	— Réhabilitation	— Espace-cour

Figure 17: Le mode de production urbaine coloniale et postcoloniale

Source : Nzuzi, 2015, p. 88

Dès le départ des autorités coloniales, la « vraie ville » fut rapidement réinvestie par les élites politiques et économiques Africaines. Ces dernières ont reproduit les logiques de distinction sociale et de centralité spatiale, transformant les anciens centres administratifs en Central Business Districts au design « euro-américain ». Ces espaces sont devenus les vitrines d'un État tourné vers la reconnaissance internationale plutôt que vers l'équité socio spatiale.

À l'inverse, l'« autre ville », périphérique et informelle, s'est développée de manière exponentielle, sans que les services publics puissent suivre. L'absence de restructuration des voies radiales, encore héritées du schéma colonial, continue de générer une congestion chronique des flux entre les périphéries et les centres urbains. Ces voies, initialement conçues pour maintenir la séparation entre les deux pôles urbains, et qui n'avaient pas pour vocation de les relier, continuent à perdurer bien après les indépendances (Nzuzi, 2015, p.89).

Les anciennes zones tampons (cours d'eau, forêts, ...), qui servaient autrefois à séparer physiquement les deux segments de la ville coloniale, ont pour la plupart été absorbées par l'expansion urbaine. Ces interstices sont devenus peu à peu des quartiers composites où cohabitent désormais « riches » et « pauvres », et où se développent de nouvelles formes d'urbanité. Ces espaces hybrides traduisent une mutation profonde de la structure urbaine postcoloniale, entre héritage colonial et recompositions sociales. Cette dynamique produit une urbanité parfois prometteuse, parfois marquée par une informalité subie, illustrant à la fois la persistance du passé colonial et la tentative d'en sortir.

La question de la mobilité entre ces deux pôles urbains cristallise les tensions héritées. L'ancienne « vraie » ville toujours privilégiée en termes d'infrastructures, reste au cœur des déplacements quotidiens. Cependant, elle peine à absorber les flux en provenance de l'« autre ville », en constante extension. Ce déséquilibre contribue à une saturation chronique des réseaux de transport et à une inégalité persistante dans l'accès à la ville.

Les politiques urbaines postindépendances peinent encore à construire une vision d'ensemble cohérente et durable. Elles restent souvent fragmentaires, soumises à des logiques politiques changeantes ou focalisées sur les villes-capitales aux dépens des villes secondaires. Comme le rappelle l'ancien directeur de l'École d'architecture de l'EAMAU : « L'ossature des villes coloniales était assurée par des opérations menées au coup par coup, en fonction des besoins de l'administration. Cette politique d'aménagement sectorielle a caractérisé le développement des villes coloniales et postcoloniales, dont les effets continuent d'imprégner la modernité urbaine » (Dembélé, 2023, p. 5).

Face à cette défaillance structurelle, l'appropriation de la ville se poursuit à travers des pratiques informelles, donnant naissance à une autre forme d'urbanité, endogène. Ces initiatives portées « par le bas » incarnent une forme de résistance au modèle hérité. On les observe notamment dans les mobilités alternatives (motos-taxis en Guinée, zémidjans au Bénin, Yango en Côte d'Ivoire), mais aussi dans des formes d'occupation et de réinvention de l'espace public (marchés spontanés, potagers urbains, cours familiales, etc.). En dehors des cadres planifiés, ces logiques d'appropriation du quotidien redessinent la ville à travers des pratiques concrètes, souvent invisibles pour l'État, mais structurantes pour la vie urbaine. Elles réintègrent des espaces marginaux dans l'économie urbaine et esquissent une autre manière de faire la ville. Une urbanité née entre la ville subie et la ville voulue.

Cependant, ces formes alternatives soulèvent des interrogations majeures. Si elles sont souvent saluées comme des preuves de résilience, leur efficacité réelle reste sujette à débat. En l'absence de politiques publiques inclusives, ne risquent-elles pas de renforcer les fractures existantes ? Ces pratiques permettent-elles réellement un accès équitable à l'eau, à l'électricité, aux transports ou à la sécurité ? Ou bien contribuent-elles malgré elles à légitimer le désengagement de l'État, à entretenir la fragmentation urbaine, et à créer une nouvelle forme d'exclusion ?

Dans ce paysage urbain contrasté, où coexistent héritages coloniaux, résistances locales et innovations du quotidien, certaines capitales ouest-africaines tracent des trajectoires plus nuancées. C'est le cas de Lomé, dont le développement illustre à la fois les limites des modèles planifiés et la capacité d'adaptation des sociétés urbaines. Moins marquée par une ségrégation spatiale rigide que d'autres villes issues de la colonisation française ou britannique, Lomé présente une structure urbaine plus poreuse, façonnée par des dynamiques de circulation, de commerce et d'initiatives locales. Située à un carrefour stratégique entre Abidjan et Lagos, elle occupe une position charnière au sein du corridor urbain ouest-africain. Ni tout à fait périphérique, ni pleinement centrale, la capitale togolaise cristallise les tensions entre centralités établies et recompositions en cours, tout en préfigurant les enjeux à venir autour des espaces intermédiaires, des formes hybrides de gouvernance et des nouvelles territorialités urbaines.

I.4.2 Le corridor urbain ouest-africain : laboratoire d'un urbanisme transfrontalier

Depuis les années 2000, l'Afrique subsaharienne connaît une accélération marquée de la transformation de ses territoires urbains, caractérisée par l'émergence de vastes zones de concentration urbaine, démographique et économique (Choplin, 2019, p. 86–89). Cette tendance s'inscrit dans un mouvement plus large touchant l'ensemble du continent africain, où la croissance urbaine redessine les hiérarchies spatiales et économiques. Comme le montre la figure 18, plusieurs foyers majeurs se distinguent, tels que la région du Gauteng en Afrique du Sud, le bassin du Nil en Égypte ou l'axe Addis-Abeba–Djibouti etc... Parmi ces pôles, le « corridor urbain » Abidjan–Lagos se démarque aujourd'hui comme l'un des espaces les plus dynamiques, densément peuplés et structurants du continent.

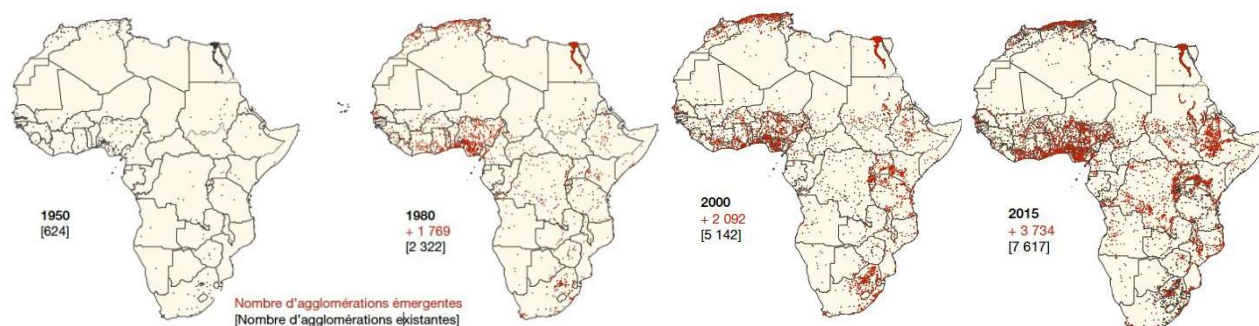


Figure 18 : L'évolution des grands pôles urbains entre 1950 et 2015

Source : Organisation de Coopération et de développement Economiques (OCDE)/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, 2020, p. 55

S'étendant sur près de 1 000 kilomètres de côtes (figure 19), ce corridor relie cinq grandes villes-capitales (Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos) dans une conurbation transfrontalière en formation. Il ne s'agit pas simplement d'une succession de métropoles, mais d'un espace d'urbanisation quasi continue, organisé autour de flux humains, commerciaux et logistiques.

On y observe une interpénétration constante entre dynamiques formelles et informelles, entre cultures urbaines locales et logiques globalisées, faisant de ces espaces un véritable laboratoire du devenir urbain.

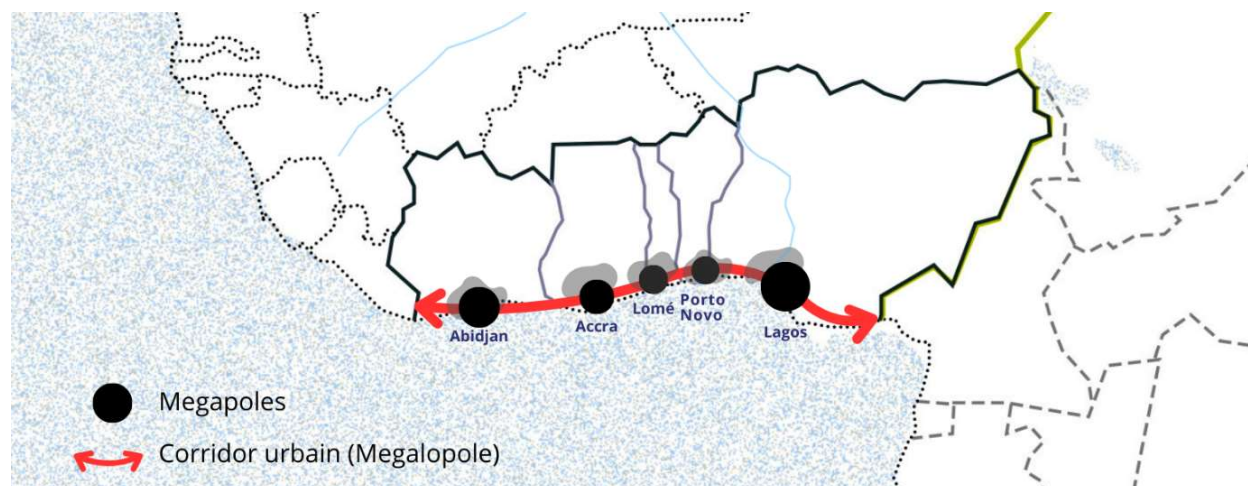


Figure 19: Corridor Urbain ouest-africain

Le terme « corridor urbain ouest-africain », inspiré des notions de corridor de transport ou de développement, est utilisé par plusieurs institutions internationales (Banque mondiale, OCDE, CSAO), ainsi que par des chercheurs en urbanisme et en géographie (Choplin, 2019, 2020 ; Agbodjinou, 2023). Il ne désigne pas un territoire institutionnel, mais constitue une construction analytique permettant d'appréhender les transformations rapides de la façade atlantique ouest-africaine dans une logique régionale, au-delà des frontières nationales.

Dans ce contexte, l'urbanisation ne se pense plus seulement à l'échelle de chaque ville ou pays, mais comme un réseau polycentrique, où les interconnexions économiques, les circulations transfrontalières et les recompositions foncières redéfinissent les modes d'habiter, de produire et de gouverner. Ce corridor met à l'épreuve les cadres classiques de la planification, souvent peu adaptés à des dynamiques aussi fluides et décentralisées. Il est à la fois une opportunité de repenser l'aménagement régional et un défi majeur pour la gestion des inégalités urbaines, dans un contexte marqué par l'informalité croissante et la faiblesse des instruments de gouvernance partagée.

Conclusion :

Les villes ouest-africaines postcoloniales se démarquent nettement des configurations urbaines précoloniales, dont elles ne reprennent ni les formes spatiales, ni les logiques d'organisation sociale ou politique. Elles constituent en cela une véritable rupture avec les modèles urbains antérieurs à la colonisation.

Toutefois, elles ne reproduisent pas non plus mécaniquement les schémas hérités de la période coloniale, ni ne s'en affranchissent totalement. Elles se développent dans un entre-deux instable, façonnées à la fois par les traces persistantes de l'urbanisme colonial et par des dynamiques contemporaines d'adaptation, de réinvention et d'appropriation. Ce sont des espaces où se croisent planification institutionnelle et pratiques informelles, injonctions globales et cultures urbaines locales.

Si les logiques de ségrégation, de hiérarchisation spatiale et de centralisation du pouvoir décisionnel héritées de la colonisation restent visibles, elles cohabitent aujourd'hui avec des formes d'innovation urbaine portées par les citoyens eux-mêmes. Ce chevauchement de normes, de pratiques et de régulations fait de ces villes des terrains d'expérimentation singuliers, où s'invente au quotidien une autre manière d'habiter et de produire la ville.

Cette urbanité composite, parfois chaotique, parfois inventive, brouille les catégories établies : centre et périphérie, formel et informel, passé et futur. Elle révèle une tension croissante entre les villes pensées « d'en haut », souvent façonnées par des modèles extérieurs, et celles vécues « d'en bas », ancrées dans les réalités sociales et spatiales locales. Dans cette recomposition urbaine en cours, les pratiques quotidiennes de mobilité, de logement et d'occupation de l'espace deviennent autant d'actes politiques, dessinant une autre manière de faire la ville.

À cette échelle, le corridor urbain Abidjan–Lagos apparaît comme un terrain d’observation privilégié. Plus qu’un simple axe de croissance, il constitue un laboratoire mouvant, traversé par des ambitions modernisatrices, des logiques de marché, des infrastructures spectaculaires et des dynamiques populaires. Il met en lumière les nouvelles formes de pouvoir à l’œuvre dans la fabrique urbaine et remet en question les frontières elles-mêmes héritées de l’époque coloniale. Dès lors, on peut se demander : qui décide des formes de la ville ? Quels imaginaires orientent son développement ? Et selon quelles logiques de souveraineté, d’innovation ou d’aliénation l’urbain y est-il aujourd’hui réellement produit ?

À l’intersection des trajectoires globales et des dynamiques locales, le corridor ouest-africain incarne des tensions majeures pour penser l’avenir urbain du continent. Peut-il devenir un espace d’innovation enracinée, fondé sur les ressources endogènes et les savoirs situés des territoires qu’il traverse ? Ou bien restera-t-il façonné par des visions importées, des technologies dominantes et des modèles d’urbanisation qui, sous couvert de modernité, prolongent les logiques de dépendance et d’exclusion héritées de l’histoire coloniale ? Plus fondamentalement, cette vaste conurbation achèvera-t-elle la décolonisation des villes d’origine coloniale, en rompant avec les anciens régimes de domination et d’opposition, ou contribuera-t-elle à leur reproduction sous de nouvelles formes ?

Les villes ouest-africaines se développent simultanément dans des espaces visibles et spectaculaires, et dans des zones plus discrètes, façonnées par les pratiques quotidiennes des habitants. Cette coexistence révèle une tension permanente entre innovation locale et héritages structurels, entre expérimentations urbaines et contraintes anciennes. Le corridor Abidjan–Lagos illustre particulièrement ces dynamiques, posant la question de savoir qui façonne réellement ces transformations : s’agit-il d’une modernité capable de renouveler profondément les villes, ou d’une simple façade de progrès qui dissimule des déséquilibres persistants ? Le chapitre suivant tentera d’apporter des éléments de réponse à ces interrogations.

CHAPITRE II

DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR ET ALTERNATIVES CONTEMPORAINES A L'URBANISATION MONDIALISEE

Si nous voulons transformer l'Afrique, et plus particulièrement le corridor urbain ouest-africain, en une nouvelle Dubaï, Shanghai ou Singapour, confions alors nos bauxites, notre gaz et notre pétrole aux Émiratis, le marché de la construction et le financement de nos villes aux Chinois, nos imaginaires urbains aux Singapouriens, et notre dépendance numérique à Google, Meta, Huawei et consorts. Eux, qui l'ont déjà fait chez eux, sauront mieux le refaire que les plus brillants d'entre nous.

Mais si nous voulons apporter à l'Afrique, et au monde, une réponse à la hauteur des défis de l'urbanocène, si nous voulons échapper aux impasses de la dépendance numérique, de l'idéologie du « tout-béton » et du mirage des « villes nouvelles » ou « intelligentes », alors il faut réinventer, il faut découvrir. Pour l'Afrique, pour nous-mêmes et pour l'humanité, camarades, il faut faire peau neuve, développer une pensée neuve, tenter de mettre sur pied une ville africaine qui ne soit ni copie, ni vitrine, mais un espace vivant¹ qui, comme le dit Sénamé Koffi, « active du lien et accueille de la liane . » (France Culture, 2023, min11)

¹ La formulation de cette introduction reprend, de manière volontaire et ironique, la structure et le rythme du célèbre appel de Frantz Fanon dans *Les Damnés de la Terre* (1961, p. 305). L'objectif est de mettre en parallèle les enjeux de décolonisation intellectuelle du début des années 1960 et ceux, toujours actuels, de la production architecturale et urbaine en Afrique de l'Ouest, tout en soulignant la persistance, et parfois la transformation des logiques de dépendance.

Comme nous l'avons vu dans la première partie de ce travail (p.18), Frantz Fanon mettait en garde contre la tentation de faire de l'Afrique une « nouvelle Europe ». Reprendre aujourd'hui cette formulation, presque mot pour mot, à propos des villes africaines contemporaines, vise simplement à rappeler la force d'un avertissement lancé il y a plus d'un demi-siècle, et qui demeure d'une actualité brûlante. Car si les dynamiques urbaines actuelles ne regardent plus autant vers l'Europe ou l'Amérique, c'est parce qu'elles s'orientent vers d'autres modèles. Ce ne sont plus Paris, Bruxelles ou Londres qui nourrissent les imaginaires urbains du continent, mais Dubaï, Shanghai ou Singapour.

À la place d'une Afrique européenne, certains rêvent désormais d'une Afrique « asiatique » ou « moyen-orientale » : une Afrique vitrine, financée par des capitaux étrangers, gouvernée par les algorithmes des géants du numérique, construite par les majors du BTP chinois, et aménagée selon les visions « modernes ». Ce déplacement du regard n'abolit pas la dépendance, il en redessine simplement les contours.

De nouvelles formes de relations s'ancrent alors dans les dynamiques urbaines ouest-africaines, qu'elles soient infrastructurelles, économiques, technologiques ou même idéologiques. Celles-ci se traduisent par l'importation forcée de modèles urbains, la délégation de la gestion des ressources naturelles et des infrastructures stratégiques à des acteurs étrangers, ainsi que la captation croissante des imaginaires urbains. Autant de dynamiques qui s'accompagnent de formes de contrôle plus diffuses, plus subtiles, mais non moins contraignantes.

Dans ce contexte, la planification, la construction et la gouvernance du corridor urbain ouest-africain se situent à l'intersection de plusieurs influences : l'héritage persistant de la ville coloniale, l'adoption de modèles étrangers venus de Dubaï, Shanghai ou Singapour, ainsi que les initiatives portées par des acteurs locaux, souvent invisibles mais tout aussi déterminants. Ces dynamiques complexes s'accompagnent d'une dépendance croissante aux multinationales du numérique, d'un usage intensif de matériaux à fort impact environnemental et d'une standardisation des logiques d'aménagement et des politiques urbaines.

Ce territoire attire ainsi une diversité d'acteurs (publics, privés, étrangers et locaux) qui y défendent des intérêts souvent contradictoires, faisant du corridor un véritable lieu de tensions où se jouent des enjeux majeurs de gouvernance, de souveraineté et de définition de l'avenir urbain africain. À travers la captation des données urbaines, la financiarisation du foncier et l'essor des villes nouvelles, la mégapole soulève des questions cruciales sur l'autonomie des populations, la justice spatiale et la durabilité environnementale. D'où la nécessité d'une compréhension des défis et des opportunités de cette mégapole en construction.

Le corridor urbain ouest-africain: au cœur des mutations contemporaines

Longtemps absentes des grandes théories urbaines, les villes africaines ont été majoritairement interprétées à travers des grilles de lecture élaborées en dehors du continent. D'abord inspirés des expériences des pays du Nord, ces cadres d'analyse se sont ensuite orientés vers les dynamiques rapides observées en Asie. Comme le soulignent Van Leynseele et Bontje (2019, p. 211), « les

exemples et les aspirations les plus influents et les plus inspirants pour l'Afrique ne viennent plus de "l'Ouest" (Europe ou Amérique du Nord), mais plutôt de "l'Est" : l'Asie de l'Est, du Sud-Est et la péninsule arabique. » Les trajectoires de modernisation de pays comme la Chine, la Corée du Sud, Singapour ou les Émirats arabes unis alimentent un imaginaire de modernité accélérée qui influence désormais les manières de penser les villes africaines.

Mais si cette influence extérieure est de plus en plus visible, un tournant critique et contextualisé s'est amorcé sur le plan théorique dès les années 1970, à travers les colloques de Bordeaux (1970, 1977), Dakar (1981), Brazzaville (1984) ou Addis-Abeba (1985). Ces rencontres ont progressivement consacré la ville africaine comme un objet d'étude à part entière, évolutif, complexe, et structuré



Figure 20: Les trois plus grandes mégapoles africaines 2025

par des logiques multiscalaires (Nzuzi, 2015, p. 92). Depuis, des villes africaines comme Le Caire (environ 23 millions d'habitants en 2025), Lagos (17 millions) ou Kinshasa (près de 18 millions), aujourd'hui parmi les plus grandes agglomérations de la planète, ont commencé à s'imposer, notamment au cours des deux dernières décennies, comme des acteurs majeurs des transformations globales. Portées par une croissance démographique soutenue, un étalement urbain rapide et une diversification des formes économiques, sociales et spatiales, elles occupent désormais une place centrale dans les débats sur les grandes mutations urbaines mondiales. (figure 20).

Cette dynamique ne se limite pas à ces mégapoles. La croissance accrue des villes sur le continent s'inscrit dans un mouvement plus large. En 2022, l'Afrique comptait environ 7 600 villes, pour une population urbaine estimée à près de 700 millions de personnes, soit environ 45 % de la population totale (African Development Bank, 2022). Une urbanisation rapide qui renforce l'urgence d'analyser les dynamiques à l'œuvre afin de mieux anticiper les trajectoires futures du continent.

Néanmoins, les analyses scientifiques et médiatiques ont longtemps privilégié les grandes villes-capitales, souvent perçues comme des vitrines du développement. Leur poids démographique, leur rôle stratégique et la présence d'infrastructures majeures en faisaient des objets d'étude privilégiés (Walther et al., 2020, p. 31). Ce prisme a toutefois occulté un autre phénomène essentiel : l'essor des villes intermédiaires. (Figure 21).

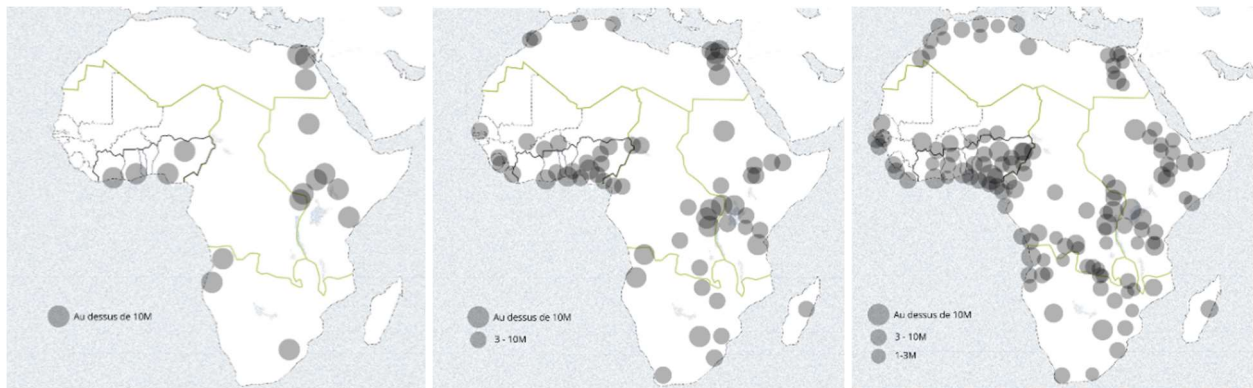


Figure 21: Pôles urbains supérieurs à un million d'habitants en 2025

Source : Africapolis 2025, adapté par l'auteur.

Ces villes moyennes, en forte croissance, occupent des positions géographiques stratégiques (carrefours routiers, zones frontalières, centres régionaux), et jouent un rôle déterminant dans la structuration des territoires. Elles participent à l'émergence de configurations polycentriques, brouillant parfois les frontières héritées du découpage colonial. Leur développement alimente la formation de corridors urbains, de chaînes de villes et de réseaux transfrontaliers qui, à l'instar du corridor urbain Lagos-Abidjan, reconfigurent profondément l'espace urbain africain.

Ce littoral, en pleine transformation urbaine et constituant un véritable axe maritime stratégique de l'Afrique de l'Ouest, évolue néanmoins dans un contexte géopolitique régional instable. Il est marqué par la coexistence de régimes issus d'alternances « démocratiques » (Sénégal, Ghana, Nigeria et Bénin), d'autres prolongés jusqu'à un troisième, voire un sixième mandat (Côte d'Ivoire, Togo), et de gouvernements issus de coups d'État militaires (Guinée, Mali, Burkina Faso, Niger). Cette hétérogénéité politique soulève des interrogations quant à la capacité des États à coordonner une stratégie cohérente à l'échelle du corridor, pourtant indispensable à un développement harmonisé. Elle s'accompagne d'une reconfiguration des institutions économiques régionales, telles que la CEDEAO ou l'UEMOA, ainsi que d'une redéfinition des frontières nationales, sous l'effet des tensions sécuritaires liées aux groupes armés et des rivalités géopolitiques. Ces dernières se traduisent notamment par l'émergence de l'Alliance des États du Sahel (AES), regroupant le Mali, le Burkina Faso et le Niger.

Dans le même temps, les frontières urbaines se transforment elles aussi, redessinées par les flux croissants de population, de biens et de services, comme en témoigne le corridor urbain Abidjan-Lagos. Ce territoire fait également face à une pression environnementale croissante. Le changement climatique y intensifie les risques de sécheresse, d'inondations et de dégradation des écosystèmes urbains, accentuant la vulnérabilité des zones les moins équipées (IPCC, 2022, p. 1361). Ces mutations posent dès aujourd'hui la question de l'avenir de cette bande côtière, particulièrement exposée en raison de sa localisation et de l'étalement urbain en cours, face aux effets conjugués de la montée des eaux et de la concentration urbaine dans les zones littorales.

À ces risques environnementaux s'ajoute un autre phénomène : la course effrénée à la création de « villes nouvelles », souvent présentées comme des solutions à la crise urbaine actuelle. Ces projets séduisent responsables politiques, entrepreneurs, multinationales et autres acteurs, cristallisant de nouveaux enjeux fonciers, économiques et symboliques. Dans ce contexte, le corridor apparaît comme un espace stratégique où se superposent modernité affichée, contraintes structurelles persistantes et transformations profondes. Véritable « laboratoire » de l'urbain africain par la diversité de ses mutations, il concentre les principaux défis auxquels le continent est confronté. Cependant, le considérer comme un simple espace neutre d'expérimentation serait toutefois réducteur. Car derrière cette quête de « développement » se dessinent également des logiques sensibles de contrôle, de gouvernance, de production et d'appropriation de la ville.

Il constitue un espace stratégique où s'entrecroisent des enjeux économiques, politiques, environnementaux et technologiques de premier plan. L'essor de l'économie numérique, les investissements massifs dans les infrastructures, ainsi que le développement de filières industrielles dites « vertes » ou « intelligentes », souvent pilotés par des acteurs étrangers, traduisent une dynamique de modernisation accélérée. Mais cette évolution s'accompagne aussi de nouvelles formes de dépendance, notamment à travers la captation des données urbaines par des multinationales. Cette situation soulève des interrogations fondamentales sur les finalités réelles de ces transformations et sur les rapports de pouvoir qui les structurent.

Pour appréhender ces dynamiques complexes, ce deuxième chapitre s'articulera autour de quatre axes principaux. D'abord, la prolifération des villes nouvelles, souvent calquées sur des modèles exogènes, qui reflète une certaine vision techniciste du développement urbain. Ensuite, le recours massif aux matériaux industriels, en particulier le béton, au détriment de solutions biosourcées ou géosourcées. Troisièmement, la dépendance technologique croissante, notamment à travers la gestion des données urbaines qui expose les villes africaines à de nouvelles formes de domination, plus diffuses mais non moins contraignantes. Enfin, bien que marginales, des initiatives alternatives émergent : portées par des architectes, urbanistes ou associations locales, qui expérimentent d'autres manières de concevoir et d'habiter la ville. C'est à partir de cette tension entre modèles dominants et alternatives naissantes que s'ouvre notre réflexion, en commençant par l'analyse du phénomène des villes nouvelles.

2.1. Villes Nouvelles et intelligentes : l'alternative promise à la ville informelle.

2.1.1 Contexte historique des villes nouvelles postindépendances

Les projets de « villes nouvelles » ne sont pas un phénomène récent en Afrique de l'Ouest, plusieurs capitales en portent déjà les traces. En Côte d'Ivoire, par exemple, Yamoussoukro (figure 22) a été conçue comme capitale politique à l'initiative du président Félix Houphouët-Boigny, qui en avait fait sa ville natale. Lancée dans les années 1960, sa construction visait avant tout à affirmer l'autonomie politique du pays nouvellement indépendant, en créant un centre administratif distinct d'Abidjan, perçu comme un héritier de l'ordre colonial.

De même, au Nigeria, le transfert de la capitale fédérale de Lagos à Abuja en 1991 répondait principalement à des enjeux géopolitiques et ethniques (figure 23). Cette ville nouvelle, planifiée au centre du pays, avait pour objectif d'améliorer l'accessibilité nationale et de favoriser une implantation plus neutre des institutions fédérales, tout en encadrant mieux l'urbanisation. Cependant, dès 1976, plus de 300 000 foyers autochtones ont été déplacés du site retenu pour Abuja, souvent sans indemnisation ni solution de rechange adéquate. Certains habitants ont subi plusieurs expulsions successives dans des conditions de grande précarité (Jonas & Matthias, 2022, p. 17).

La ville de Nouakchott (figure 24), aujourd'hui capitale de la Mauritanie, s'inscrit également dans cette catégorie. Fondée en 1958, à la veille de l'indépendance, elle a été pensée comme une capitale ex-nihilo incarnant un projet national et politique dans un territoire jusque-là faiblement urbanisé.

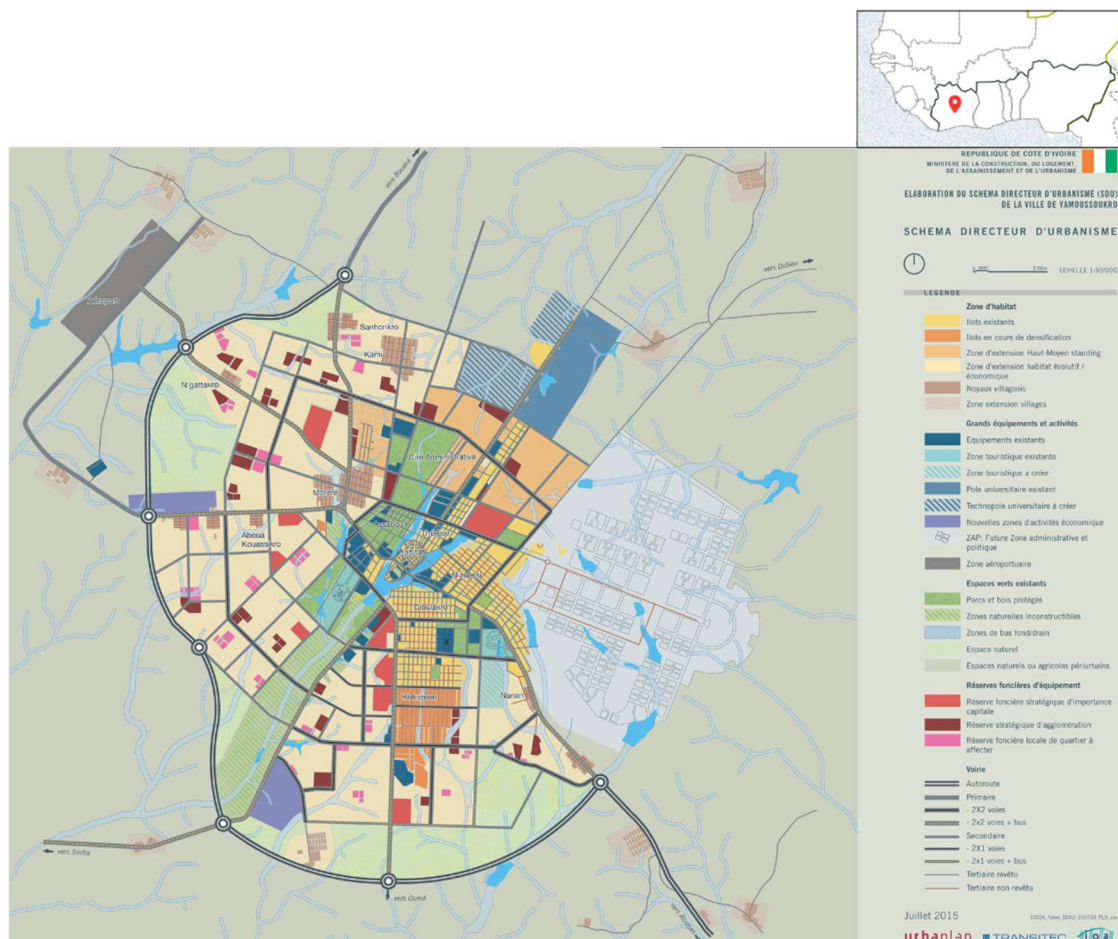


Figure 22: Schéma directeur d'urbanisme de la ville de Yamoussoukro 2015

Source : Urbaplan ; Transitec, 2015, Gifex (<https://gifex.com/fr/wp-content/uploads/39975/Schema-directeur-d-urbanisme-de-la-ville-de-Yamoussoukro.jpg>)

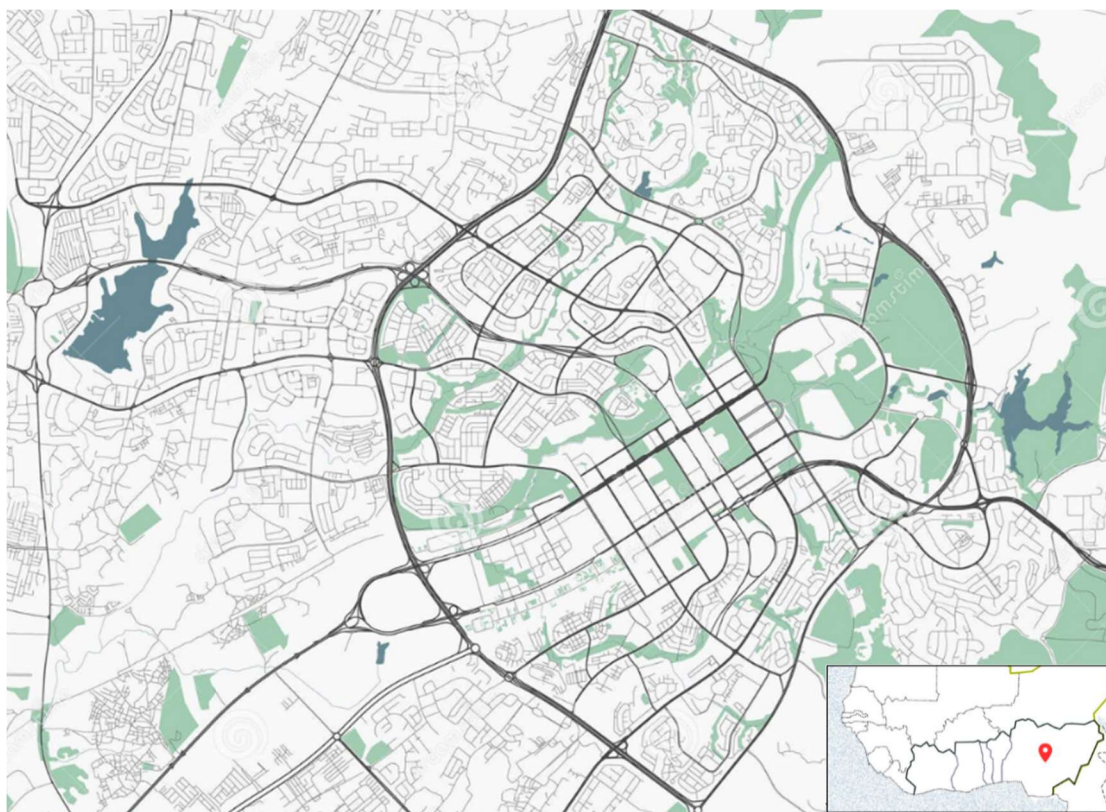


Figure 23: Abuja, capitale du Nigeria — zone administrative municipale, rivières, routes, parcs,

Source : CartoonDealer, n.d. (<https://cartoondealer.com/image/275611896/abuja-map-capital-city-nigeria-municipal-administrative-area-map-rivers-roads-parks-railways.html>)

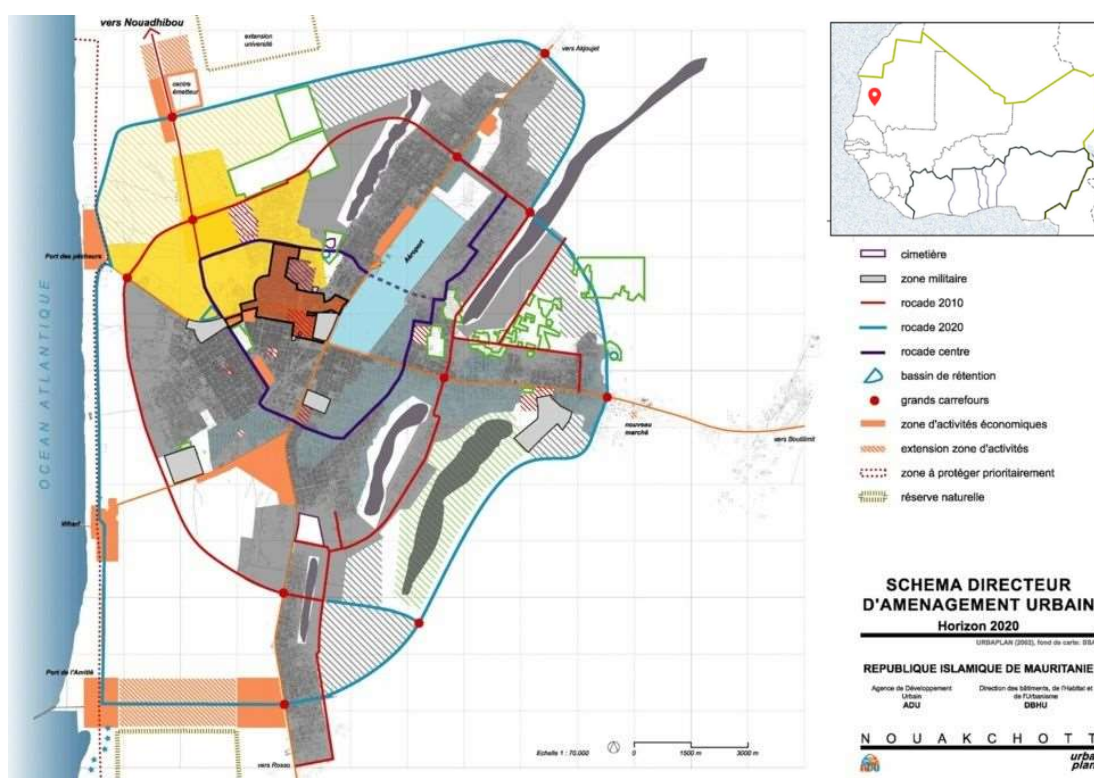


Figure 24: Urbanisme à Nouakchott : perspectives pour demain.

Source: Kane, M. L., n.d., Mozaikrim. <https://mozaikrim.over-blog.com/2014/09/urbanisme-nouakchott-demain.html>

2.1.2 Diffusion du concept de villes nouvelles

Le concept de « ville nouvelle », ou du moins sa théorisation, s'inscrit dans une tradition de planification urbaine développée dans les pays industrialisés du Nord. Son origine remonte à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, notamment avec le mouvement des « cités-jardins ». Conçues en réaction à la surpopulation et à l'insalubrité des grandes métropoles industrielles européennes et américaines, ces villes visaient à offrir une meilleure qualité de vie aux classes ouvrières et moyennes, en proposant un cadre plus sain et mieux organisé.

Par la suite, les projets de villes nouvelles ont évolué pour répondre à d'autres enjeux comme la maîtrise de l'étalement urbain, le développement de pôles économiques régionaux et la structuration polycentrique des territoires. Ce modèle a connu un certain « âge d'or » entre 1945 et 1975 (Wakeman, 2016), avant de perdre de son attrait dans les pays du Nord, en raison de ses limites sociales et économiques (Van Leynseele & Bontje, 2019, p. 209).

Pourtant, dans les économies émergentes, et tout particulièrement en Afrique, cette approche reste populaire. Les villes nouvelles africaines, souvent implantées en périphérie ou à distance des grands centres urbains, s'apparentent encore fortement aux anciens modèles occidentaux, tant dans leur conception que dans leur localisation.

2.1.3 Typologies et dynamiques contemporaines

Pour mieux comprendre la diversité des projets urbains nouveaux, certains auteurs proposent une distinction entre « villes nouvelles » et « villes satellites ». Selon François Choay et Pierre Merlin, cités par Bouzit (2024, para. 2), une ville nouvelle se définit comme une « ville planifiée dont la création a été décidée par voie administrative, souvent dans le cadre d'un aménagement régional ».

Cette définition est précisée par Van Leynseele et Bontje (2019, p. 208-209), qui identifient deux grandes catégories de projets urbains développés au sein ou en périphérie des métropoles :

- **Les villes nouvelles** : généralement initiées par l'État ou par des partenariats public-privé, ces projets sont construits sur des terrains vierges. Elles sont conçues comme des pôles secondaires à vocation administrative, technologique ou résidentielle. Leur développement s'inscrit dans une logique de planification visant à structurer le territoire et à décongestionner les centres urbains existants.
- **Les villes satellites** : il s'agit d'extensions urbaines multifonctionnelles, mêlant logements, zones d'activités économiques et commerces. Le plus souvent portées par des promoteurs privés, elles s'inspirent de modèles internationaux comme Dubaï ou Singapour. Ces villes jouent un rôle de relais aux métropoles, en s'insérant dans des stratégies de développement économique intégrées.

Sur le continent africain, et plus particulièrement en Afrique de l'Ouest, la plupart des États ont multiplié depuis les années 2000 les projets d'infrastructures et de villes dites « nouvelles », « intelligentes » ou « modernes ». Ces initiatives sont menées en partenariat avec des acteurs privés, nationaux et internationaux, impliqués à divers niveaux dans leur planification, leur financement et leur mise en œuvre.

En réponse aux défis posés par l'expansion urbaine, la saturation des grandes métropoles et la volonté de projeter une image de modernité nationale (Dialo, 2025), plusieurs entreprises du secteur du BTP (chinoises, turques, émiraties, indiennes et africaines) sont aujourd'hui très actives sur le continent. Par exemple, la China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) a été mandatée pour la réalisation du chemin de fer à écartement standard « Lagos-Kano » au Nigeria. Ce projet, estimé à 6,68 milliards de dollars USD, est cofinancé par la China Eximbank et la China Development Bank dans le cadre de l'initiative Belt and Road (Reuters, 2018 ; Ecofin Agency, 2018). En Côte d'Ivoire, la China Road and Bridge Corporation (CRBC) a construit le pont Alassane Ouattara à Abidjan, un viaduc de 630 mètres reliant Cocody au Plateau, financé par la Banque islamique de développement (Sikafinance, 2023).

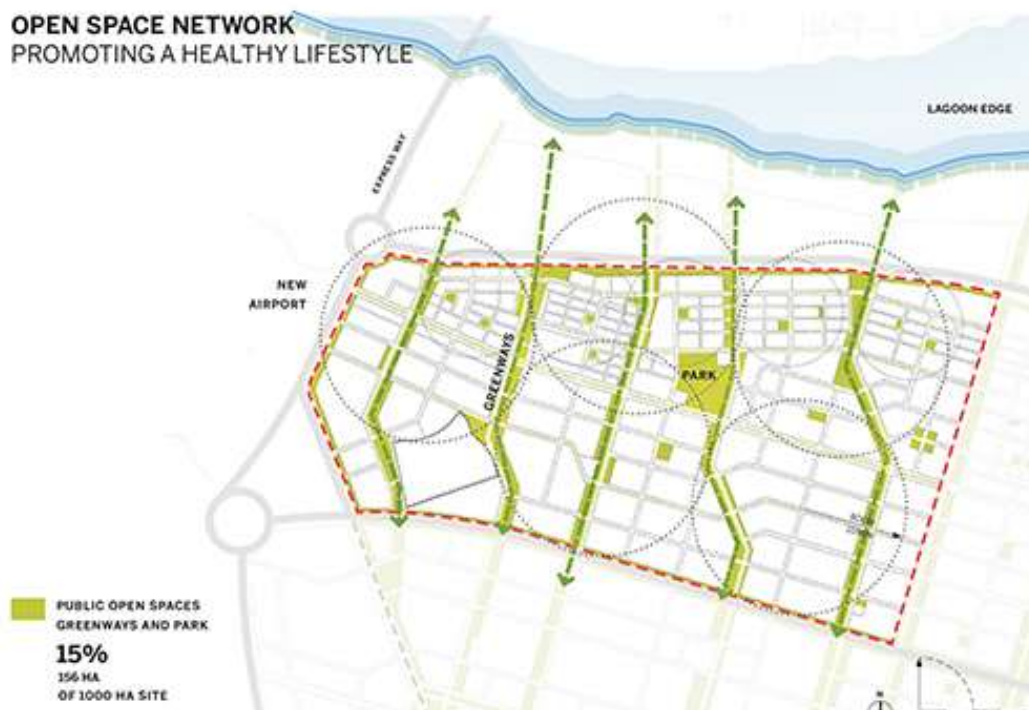
Du côté turc, Summa International Construction a joué un rôle notable au Sénégal, avec la réalisation de deux infrastructures sportives majeures à Diamniadio : le Dakar Arena (2018) et le Stade Abdoulaye Wade (2022), totalisant des milliers d'emplois générés selon les données officielles du gouvernement sénégalais (Dakaractu, s. d.)

Par ailleurs, des acteurs comme le Shapoorji Pallonji Group (Inde), via sa filiale SPRE, s'engagent dans des projets de logements abordables en partenariat avec Shelter Afrique. Le groupe a notamment participé au développement de logements sociaux à Asokore Mampong, au Ghana, ainsi qu'à la construction d'autres projets (sanitaires) au Nigeria (Africa Surveyors News, 2025 ; Mangesh, 2023).

D'autres promoteurs africains, souvent en lien avec les pouvoirs publics, prennent aussi une place croissante dans cette dynamique. Parmi eux figure Rendeavour, un acteur majeur soutenu par des investisseurs américains, norvégiens, britanniques et néo-zélandais (Rendeavour, s. d.). Basée au Nigeria, cette entreprise est à l'origine d'Alaro City (figure 25), une ville satellite mixte de 2 000 hectares située dans la Lekki Free Zone, intégrant zones logistiques, bureaux, logements, établissements scolaires et de santé, hôtels, espaces de loisirs, ainsi que 150 hectares de parcs (PR Newswire, 2019 ; Rendeavour, 2020). Rendeavour est également à l'origine du projet Apollonia City (figure 26), au Ghana, avec une démarche de jumelage de projets à l'échelle régionale (Citi Newsroom, 2019).



OPEN SPACE NETWORK PROMOTING A HEALTHY LIFESTYLE



STREET NETWORK A WALKABLE AND PERMEABLE DISTRICT



Figure 25: Alaro City : projet urbain à l'extrême est de Lagos, au Nigéria

Source: City, A., n.d. <https://www.alarocity.com/project-details/>

LAND USE DISTRIBUTION

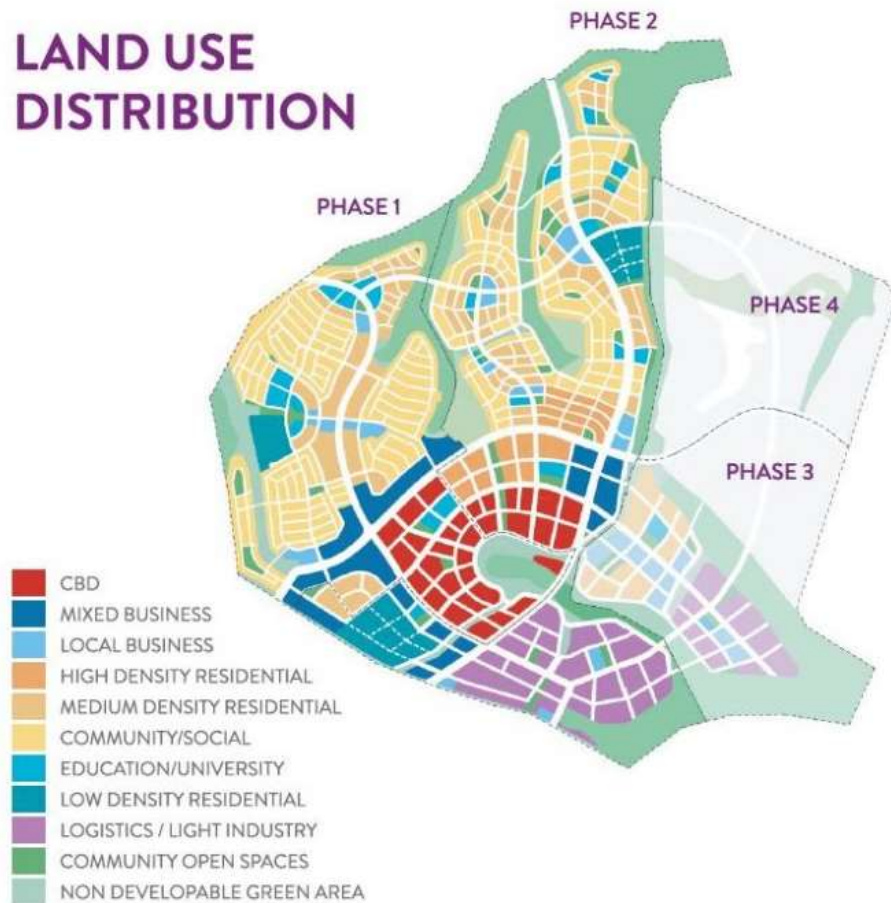


Figure 25: Master plan de la ville Apollonia City au Ghana.

Source: City, A., n.d. <https://www.appolonia.com.gh/project-details/plans/>



Figure 26: Vue en perspective de la ville d'Apollonia City

Source : SOM, 2025, <https://www.som.com/projects/appolonia-city-master-plan/>

Dans la même dynamique, en Guinée, le projet Dream City, porté par la Société de Gestion et de Construction Guinéenne (SGCG-SA), prévoit la construction de 18 500 logements sociaux et résidentiels sur une superficie estimée entre 687 et 741 hectares, dans la zone périurbaine de Sonfonia-Tayaki, en périphérie de Conakry (Figure 27). Le promoteur du projet, Elhadj Baïlo Sow, également propriétaire de Syli Ciment, considéré



Figure 27 : vue générale du projet de Dream City

Source: SGCG DREAM CITY, n.d. <https://dreamcity.sgcg-gn.com/>

comme l'un des plus grands fournisseurs de ciment du pays, inscrit cette opération dans le cadre d'un partenariat public-privé, avec un soutien explicite de l'État guinéen. Le financement technique et financier est assuré par Power China, à hauteur de 479 millions USD pour la première phase, sur un budget total de 1,025 milliard USD (AfricaGuinée, 2021 ; Guineematin, 2021 ; SGCG, 2024).

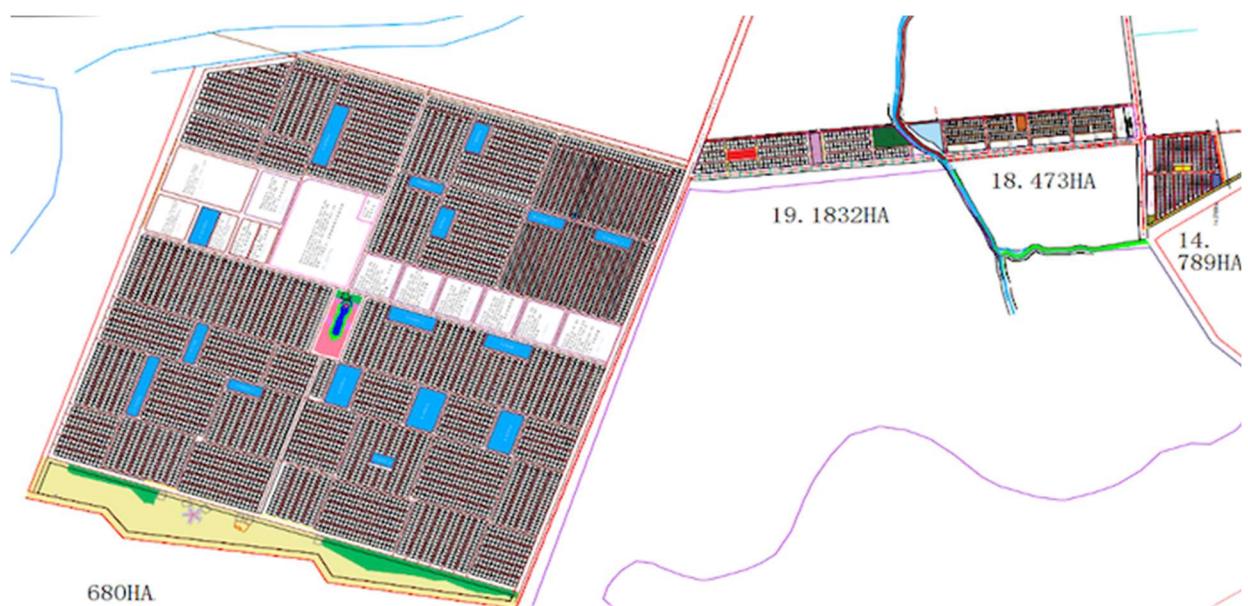


Figure 27 : Masterplan de la ville nouvelle Dream City

Source : Diallo, A., 2024. <https://sgcg-dreamcity.com/dream-city-ouverture-officielle-des-souscriptions/>

Un autre exemple est celui de Diamond Plaza (figure 28), une cité résidentielle haut de gamme développée dans le quartier de Kipé, à Conakry, par la société Guinea Mar Grandioso, filiale du groupe chinois China Dreal Group, pour un montant de 10 millions de dollars (Actuguinee.org, 2015 ; Plaza Diamant, s.d.). Lancé en 2013 et inauguré en 2015, ce projet occupe une superficie d'environ 20 à 26 hectares et comprend des villas, des appartements de standing, des espaces commerciaux et de bureaux. Bien que partiellement livrée et occupée, la cité reste largement sous-occupée, notamment en raison d'une demande limitée pour les logements haut de gamme et d'un contexte économique national peu favorable à l'absorption complète de l'offre résidentielle.

Certains opposants politiques critiquent également ce projet, estimant que le coût des logements est trop élevé par rapport au revenu moyen des Guinéens, ce qui limite l'accès à ces habitations pour une grande partie de la population (cirey.balde, 2015).



Figure 28: Vue aérienne du projet Plaza Diamant à Conakry

Source : Plaza Diamant, n.d. <https://www.plaza-diamant.com/la-3eme-phase-de-construction-de-plaza-diamant/>

D'autres projets comme Diamniadio Lake City (figures 29 et 30) s'inscrivent également dans cette logique en Afrique de l'Ouest. Au Sénégal, porté par le promoteur Semer Investment Group, basé aux Émirats arabes unis, ce projet vise à décongestionner la capitale en développant une ville multifonctionnelle sur une superficie de plus de 1 600 hectares. Il est présenté comme un centre urbain durable, intelligent et connecté, intégrant des pôles résidentiels, administratifs, éducatifs et économiques (Residomia Magazine, 2020). Le financement repose sur un partenariat mêlant investissements privés émiratis et appui d'institutions publiques telles que la banque allemande KfW (Dakarposte, 2023)

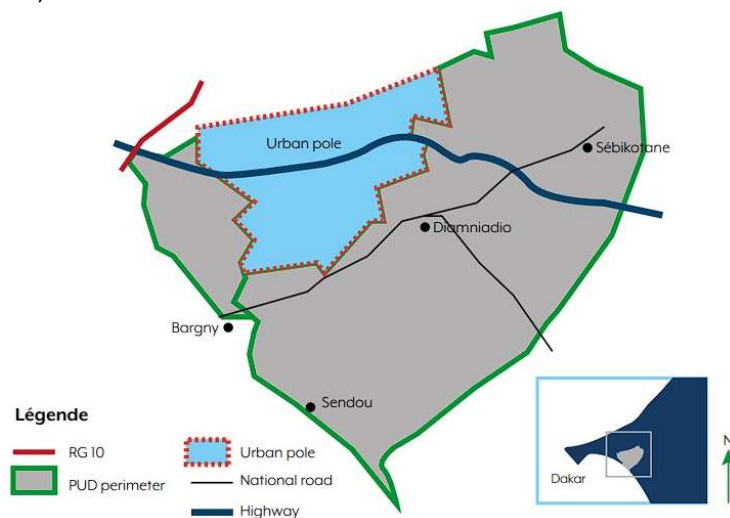


Figure 29: Pole urbain de Diamniadio située à 30km de Dakar

Source : ADM, 2017



Figure 30: Diamniadio Lake City : exemple de modèle Smart City au Sénégal.
Source: Mohrmann, 2020.

Au Nigeria, , situé sur le littoral de Lagos, Eko Atlantic City (Figures 31 et 31) reflète également cette tendance. Construite sur des terres récupérées sur l'océan Atlantique, cette ville nouvelle résulte d'un partenariat entre le gouvernement de l'État de Lagos et le Chagoury Group, via sa filiale South Energyx Nigeria Ltd. (Eko Atlantic, 2023). Elle poursuit une double ambition : renforcer la résilience côtière face à l'érosion tout en offrant à la mégapole un quartier d'affaires moderne et connecté. Les travaux clés, notamment la digue protectrice et le remblai, ont été réalisés par la China Communications Construction Company (CCCC), acteur majeur chinois du BTP (Wikipedia contributors, 2024).

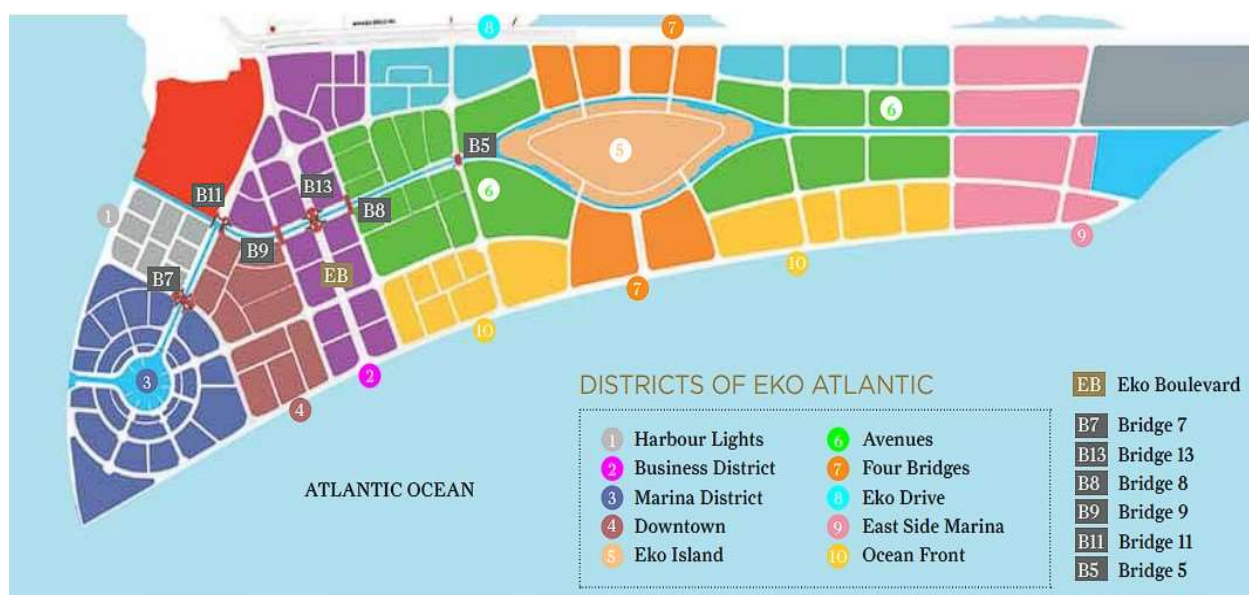


Figure 31: Masterplan de Eko Atlantic City.
Source: Eko Atlantic, n.d., p. 10.



Figure 32: Vue d'ensemble du projet de Eko Atlantic City.

Source: Will Eko Atlantic City Be The Most Beautiful City In Africa After Completion?, n.d.

Certaines personnalités issues du monde culturel et entrepreneurial tentent aussi d'investir dans ces dynamiques. Le chanteur Akon annonçait en 2018 la création d'Akon City (figure 33) , une ville à usage mixte inspirée de *Wakanda*, dans la région de Mbour (Sénégal), reposant sur la cryptomonnaie Akoin. Un projet qui, après sept ans sans réel travail concret, a officiellement été abandonné en juillet 2025 (Teranga News, 2025 ; Le Monde Afrique, 2024). Dans la même lancée, l'acteur britannique Idris Elba, d'origine sierra-léonaise, est impliqué dans le projet Sherbro Island City en Sierra Leone (figure 34), pensé comme une *smart eco-city* tournée vers l'innovation et le tourisme. Le projet est conçu par les cabinets Foster + Partners (Royaume-Uni) et Sasaki Associates (États-Unis), en lien avec Sherbro Alliance Partners et le gouvernement sierra-léonais. Ce projet, à la différence d'Akon City, a franchi des étapes officielles avec un accord-cadre ratifié par le Parlement (Sherbro Island City, 2025).



Figure 33 : Vue d'ensemble du projet Akon City.

Source : Mohrmann, 2020.



Figure 34: Vue d'ensemble du projet Sherbro Island City.

Source: Shaping the Future, 2023.

2.1.4 Acteurs et mécanismes de financement

Outre les promoteurs immobiliers, le financement des villes nouvelles en Afrique de l'Ouest repose sur un assemblage complexe d'acteurs multilatéraux, bilatéraux et privés. À Diamniadio, au Sénégal, les investissements s'appuient sur un partenariat mêlant promoteurs privés, institutions publiques sénégalaises, investisseurs émiratis, et bailleurs internationaux. Le promoteur Semer Investment Group, basé aux Émirats arabes unis, est l'un des principaux développeurs de la Diamniadio Lake City (Dakarposte, 2023).

De manière plus générale, les schémas de financement varient selon les projets : entreprises étrangères (notamment chinoises) peuvent préfinancer les infrastructures dans le cadre de partenariats public-privé, tandis que certaines entreprises africaines, en plus de leurs capitaux internes, bénéficient de financements extérieurs. Parmi les principaux acteurs chinois impliqués, on retrouve China Communications Construction Company (CCCC), Power China, China Dreal Group, China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), ainsi que des banques comme China Eximbank et la China Development Bank.

Le groupe Rendeavour, à la tête de plus de 12 000 hectares de développements urbains en Afrique, mobilise d'importants financements institutionnels internationaux. Actif notamment au Nigeria (*Alaro City*) et au Ghana (*Apollonia City*), il intervient dans les zones de forte croissance urbaine du Kenya, du Ghana, du Nigeria, de la Zambie et de la République démocratique du Congo.

Il est aujourd'hui considéré comme le plus grand constructeur de villes nouvelles sur le continent (PR Newswire, 2019). Il bénéficie du soutien financier de grands fonds institutionnels internationaux, parmi lesquels le CDC Group (Royaume-Uni, devenu British International Investment), Norfund (Norvège), RSB Ventures (États-Unis) et le New Zealand Superannuation Fund (Rendeavour, 2020).

Les banques multilatérales de développement jouent également un rôle important, notamment pour les infrastructures associées à ces projets urbains. Par exemple, la Banque africaine de développement (BAD) a cofinancé le Parc des technologies numériques de Diamniadio à hauteur de 60,96 millions d'euros, complétés par 5,01 millions supplémentaires en 2022 (African Development Bank, s.d.). Elle soutient également les études de faisabilité du corridor autoroutier Abidjan-Lagos, un projet régional stratégique estimé à 15,6 milliards USD. Ce projet reliera les principaux modes de transport (aéroport, route et rail) du corridor et s'étendra jusqu'aux régions intérieures du Mali, du Burkina Faso et du Niger, connectant ainsi huit ports majeurs du corridor ainsi que l'axe Abidjan-Dakar-Praia, renforçant de manière significative la connectivité régionale (African Development Bank, 2024).

2.1.5 Défis sociaux et territoriaux

L'essor des villes nouvelles en Afrique suscite autant d'espoirs que de doutes. Censées incarner une nouvelle modernité urbaine, fondée sur l'émergence économique, la compétitivité internationale et l'efficacité territoriale, ces projets révèlent aussi, à y regarder de plus près, de profondes tensions structurelles. Ils se trouvent souvent à la croisée de grandes ambitions politiques et de réalités sociales complexes, entre planification urbaine formelle et pratiques informelles bien ancrées.

De Konza Technopolis au Kenya à Akon City au Sénégal, en passant par Eko Atlantic au Nigeria, Plaza Diamant en Guinée ou encore Diamniadio au Sénégal, ces villes nouvelles poursuivent des objectifs multiples : désengorger les capitales, développer des pôles technologiques, affirmer symboliquement l'émergence ou expérimenter des modèles urbains dits durables. Mais un fossé se creuse entre les promesses faites par les États et les promoteurs, souvent tournées vers une classe moyenne émergente, la diaspora ou les fonctionnaires étrangers, et les réalités sociales des populations locales, majoritairement installées dans des quartiers précaires qui constituent encore l'épine dorsale du tissu urbain ouest-africain (NU-Habitat, 2010).

Le cas de Diamniadio, au Sénégal, est particulièrement révélateur. Pensée pour désengorger Dakar et remédier à la crise du logement social, cette ville peine, quinze ans après son lancement, à tenir ses promesses. Avec seulement 1 500 habitants recensés, contre les 350 000 prévus à l'horizon 2035, la ville reste largement vide. Le paysage est dominé par des infrastructures institutionnelles (stade olympique, centre de conférences, hôtels), spectaculaires mais éloignées des besoins quotidiens de la population.

Beaucoup de fonctionnaires qui y travaillent continuent à vivre à Dakar, preuve que Diamniadio peine à devenir un véritable lieu de vie inclusif et fonctionnel. Elle tend plutôt à devenir une plateforme événementielle et administrative, au détriment de son objectif initial de développement social (Le Monde, 2021 ; IFRI, s.d. ; Bouzit, 2024).

À l'autre extrême, Eko Atlantic City, surnommée le « Dubaï de l'Afrique », construite sur l'océan Atlantique à Lagos, reflète une vision élitiste et sécuritaire de la ville « intelligente » et « verte ». Financé par des capitaux privés, ce projet vise principalement à attirer les investisseurs internationaux. Derrière cette façade high-tech, Eko Atlantic symbolise un urbanisme profondément inégalitaire. Les communautés locales, souvent déplacées ou exposées à l'érosion, sont invisibilisées dans un processus de dépossession spatiale et écologique. Daniel Agbibo (2025) parle d'un véritable « apartheid climatique », symptôme d'un urbanisme façonné par des logiques néolibérales où la priorité est donnée au branding territorial plutôt qu'au droit à la ville pour tous.

Un autre problème structurel des « villes nouvelles » réside dans leur localisation périphérique. Conçues comme des pôles d'excellence, elles sont souvent mal connectées aux dynamiques urbaines existantes. C'est le cas de Konza Technopolis, située à près de 70 km de Nairobi. Malgré son ambition de devenir un hub technologique panafricain, le projet peine à attirer habitants et entreprises (Bouzit, 2024, para.3). Cette déconnexion est aggravée par un manque d'infrastructures de transport, renforçant la fragmentation territoriale au lieu de la résorber.

Sur le plan social, les villes nouvelles tendent à reproduire les mécanismes d'exclusion urbaine. Elles ciblent rarement les populations urbaines précaires, qui constituent pourtant la majorité, préférant séduire les classes moyennes supérieures, la diaspora et les fonctionnaires internationaux. Ce choix renforce la dualisation urbaine et transforme ce qui devait être une solution à l'urbanisation rapide en facteur supplémentaire d'inégalités (Van Leynseele & Bontje, 2019, p. 209).

En amplifiant la spéculation foncière et en marginalisant les plus vulnérables, ces villes participent à l'aggravation de l'insécurité urbaine et des inégalités socio-spatiales (Jeune Afrique, 2023). Souvent concentrées sur de petites superficies, elles fonctionnent comme des îlots d'investissement intensif, déconnectés des logiques métropolitaines plus inclusives.

Pour autant, il serait réducteur de condamner l'ensemble des villes nouvelles. Certains projets affichent des résultats plus encourageants, comme Kilamba en Angola ou Ben Guérir au Maroc, qui ont intégré des dimensions écologiques, sociales et économiques plus équilibrées dans leur conception (Bouzit, 2024, para.6). Ces exemples montrent que les villes nouvelles peuvent réussir, à condition de s'ancrer dans les dynamiques locales et de prendre le temps nécessaire à leur maturation. Comme le souligne l'urbaniste Jérôme Chenal, « aucune ville ne se construit du jour au lendemain ». Le succès d'un projet urbain ne repose pas seulement sur l'architecture ou les infrastructures, mais sur sa capacité à intégrer les usages, les populations et les temporalités locales.

Alors qu'on recense une vingtaine de projets de villes nouvelles seulement entre Abidjan et Lagos (figure 35), l'ensemble de la région ouest-africaine en compte environ une trentaine (figure 36).

Pays	Ville	Année d'initiative	Etat actuel
Sénégal	Diamniadio Lake City	2015	En cours de construction
	Akon City	2018	Abandon en 2025
	Notto Diobasse Smart City	2021	Projet / planification
	Ville verte du Lac Rose	2019-2022	Projet / en cours
Ghana	Appolonia City	2014	En développement
	King City / Kpone-Appolonia	2015	En cours
	Petronia City	2017	Projet retardé
	Hope City	2013-2014	Projet retardé / revitalisé 2024
Nigeria	Eko Atlantic City	2010	En construction / développement
	Centenary City	2014	En cours
	Alaro City	2019	
	Itana (Talent City)	2018	En projet / développement numérique
	Isimi Lagos	2019	En cours
Sierra Leone	Sherbro Island City	2023	Projet planification
Guinée	Dream City (Tayaki / Kobaya)	2021	Viabilisation en cours
	Diamond Plaza	2022	-----
Bénin	Ouèdo (Abomey Calavi)	2019	Construction en cours (~10 849 logements)
	Porto Novo (Djègan Kpèvi)	2020	En cours (~3 000 logements)
	Parakou (Béyèrou)	2020	Projet entamé (~2 500 logements)
	Sèmè City (Ouidah)	2020	En développement (Campus, 336 ha)
Togo	Kpomé (Zio 1)	2020	En cours (~1 177 ha, 20 000 logements)
	WellCity / WELLBEING CITY	2022	En développement (~1 000 logements)
Côte d'Ivoire	Adoukro Ville Nouvelle	2024	En cours
	Akwaba City	2018	Planification
	Andou M'Batto Ville Verte	2021	Lancement récent
	San Pedro Ville Nouvelle	2022	Projet démarrage
Niger	Grand Niamey / Niamey Nyala	2022	En cours (~1 050 ha, 36 960 équipements, logements, ...)
	Cité de la Refondation (Sorey)	2024	Lancement récent (1 000 logements)
Mali	Grand Bamako	2018	Planification / en cours
	Dialakorobougou	2014	Commercialisation / début travaux
Gambie	TAF City (Gunjur)	2023	Projet planification (~5 000 logements)

Figure 35: Liste non exhaustive des villes nouvelles en Afrique de l'Ouest en 2025



Cette ruée vers les nouvelles villes qui inonde la région semble jusqu'à présent n'apporter que peu de solutions aux problèmes urbains ouest-africains. Dès lors, elle soulève des questions cruciales de financement, de planification, de construction et de gouvernance urbaines. L'enjeu du corridor ne se limite plus à concevoir la ville au profit d'une élite via les multinationales : il s'agit de développer une alternative qui ne se concentre pas uniquement sur une partie marginale de la population en produisant des villes nouvelles, mais qui s'articule également avec la restructuration des quartiers informels, afin de créer un corridor véritablement ouest-africain.

Cependant, bâtir ces métropoles implique également d'interroger leurs fondations matérielles, car derrière l'apparente modernité des projets urbains émergents, un matériau domine sans partage : le béton. À la fois symbole d'essor, instrument de pouvoir et héritage colonial réapproprié, il façonne les formes de la ville africaine contemporaine tout en en révélant les contradictions.

2.2. Le béton, « ciment » d'une nouvelle ère urbaine

2.2.1 De l'héritage colonial à l'industrialisation du ciment

Le ciment, importé par les administrations coloniales, a fait son apparition en Afrique de l'Ouest à la fin du XIX^e siècle, dans le contexte de la conquête européenne. Il servait à construire les infrastructures publiques et les quartiers résidentiels réservés aux occupants coloniaux. Ce matériau devient rapidement stratégique dès 1890, lorsqu'il représente déjà un quart des importations au Bénin. Il participe alors à structurer une ville coloniale duale, marquée par une séparation nette entre, d'un côté, des quartiers « en dur », bâtis en béton, et, de l'autre, des zones dites « indigènes », construites en matériaux légers comme la paille, le bambou ou la terre.

Un contraste qui perdurera bien au-delà de la période coloniale, jusqu'aux premières décennies de l'après-indépendance.

C'est à partir des années 1960 que le ciment commence à se diffuser au-delà de la « ville officielle », gagnant progressivement les quartiers périphériques. Les briques de ciment remplacent peu à peu les matériaux vernaculaires, entraînant la disparition progressive des modes de construction locaux (Choplin, 2020, p. 54). Aujourd'hui, ce processus s'étend jusqu'aux zones les plus reculées des pays, donnant naissance à ce que l'on désigne désormais comme le phénomène du « tout-béton ».

Ce matériau a joué un rôle structurant dans le projet d'expansion coloniale. À Maputo, au Mozambique, par exemple, on parlait encore récemment de la « ville de ciment » (*Cidade de cimento*), héritée de l'urbanisme colonial portugais, par opposition à la « ville de roseaux » (*cidade de caniço*), composée de quartiers précaires construits avec des matériaux légers (Vivet, 2012, para. 4).

Mais comme le rappelle Armelle Choplin (2020, p. 55), si les puissances coloniales ont introduit le ciment en Afrique de l'Ouest, elles ne sont pas reparties avec. Jusqu'aux indépendances, les grandes entreprises françaises et britanniques restèrent globalement réticentes à investir dans la production locale de ciment. Elles préféraient l'importer directement depuis les métropoles, plutôt que de financer des cimenteries sur place.

Il faut toutefois noter une exception : la création en 1930, à Rufisque, dans la banlieue de Dakar, de la Société des Chaux et Ciments du Sénégal. Rebaptisée en 1948 Société Coloniale des Ciments, puis devenue plus tard la Société Commerciale du Ciment (SOCOCIM), cette cimenterie intégrée produisait le ciment sur place, à partir de ressources locales. Le processus reposait sur l'extraction de calcaire (80 %) auquel était ajoutée de l'argile (20 %) ; le mélange était ensuite porté à 1 500°C dans un four pour produire du clinker, broyé ensuite avec du gypse afin d'obtenir le ciment.

Il faudra attendre 1961 pour que le Nigeria ouvre à son tour une cimenterie, à Ewekoro, avec la West African Portland Cement Company Limited (WAPCO, aujourd'hui Wapco-Lafarge). En 1978, c'est au Bénin qu'est inaugurée celle d'Onigbolo (SCB – Société des Ciments du Bénin, aujourd'hui SCB Lafarge).

À partir des années 1980, ce paysage industriel prend un tournant. La crise économique mondiale des années 1970 entraîne une baisse de la demande en Europe, provoquant une surproduction de ciment et une chute des prix. Les producteurs européens se tournent alors vers les marchés africains, favorisés par la baisse du coût du transport maritime (Choplin, 2020, p. 57). Puis, à partir des années 2000, les grands groupes investissent massivement en Afrique de l'Ouest, cette fois en construisant des cimenteries intégrées exploitant les gisements de calcaire locaux. L'Afrique de l'Ouest commence alors à produire son propre ciment à grande échelle. Pas moins de dix cimenteries y ont vu le jour dans les années 2010, portées par des groupes comme LafargeHolcim, Heidelberg ou encore Dangote.

Depuis, le ciment n'a plus rien d'inhabituel en Afrique de l'Ouest, même si sa production intégrale sur le continent reste relativement récente. Il a été pleinement réapproprié par les pratiques locales, au point de devenir aujourd'hui l'un des piliers incontournables de la production urbaine. L'adhésion des populations à ce matériau est massive. Près de soixante ans après les indépendances, le ciment apparaît non seulement comme « décolonialisé », mais aussi comme « postcolonialisé » . « Les habitants se disent fiers de consommer un produit désormais fabriqué localement, l'un des rares à l'être encore » (Choplin, 2020, p. 59-60).

2.2.2. Un matériau réapproprié, entre fierté locale et pouvoir

En l'espace de deux décennies, le marché du ciment dans la sous-région est désormais dominé par des acteurs locaux. Parmi eux, Aliko Dangote. L'homme d'affaires nigérian, s'est imposé comme le principal producteur de ciment, non seulement en Afrique de l'Ouest, mais à l'échelle du continent. Son entreprise, *Dangote Cement* présente dans 17 pays africains, est parvenue à bouleverser un secteur longtemps contrôlé par de puissants groupes étrangers, en implantant ses propres cimenteries intégrées à travers l'Afrique (Choplin, 2020, p. 61).

Mais au-delà de sa dimension économique, le ciment est aussi un instrument de pouvoir. Il façonne les territoires, structure l'urbanisation et influe sur la redistribution des ressources. Armelle Choplin (2020, p. 51) cite à ce propos Achille Mbembe, qui rappelle dans *Brutalisme* que « le pouvoir est, de bout en bout, une technique d'instrumentation et de construction. Il a besoin de pâte, de béton, de ciment, de mortier, de poutres, de pierres à concasser, de plomb, d'acier... » (Mbembe, 2020, p. 12).

Aujourd'hui, cette logique s'incarne pleinement : certains gouvernements renforcent leur autorité en construisant des villes nouvelles et des infrastructures spectaculaires : immeubles, routes, ponts, échangeurs, barrages, mobilisant massivement le béton. L'économie comme la légitimité politique reposent ainsi, en partie, sur ce matériau devenu symbole d'urbanité, de modernité et d'émergence. C'est dans cet esprit que Dangote incarne une nouvelle figure du pouvoir africain par le ciment.

Mais si l'on estime que le ciment est désormais un produit local africain, produit majoritairement par et pour les Africains, cette africanisation suffirait-elle à justifier son usage généralisé et son omniprésence ? Au-delà de ses impacts écologiques et environnementaux, que nous n'aborderons pas tous ici, nous savons aussi qu'il a joué un rôle déterminant dans la marginalisation des matériaux locaux (terre, fibres végétales, pierre, etc.) ainsi que les techniques constructives qui leur sont associées. Dès lors, peut-on vraiment considérer le béton comme un matériau « postcolonialisé », comme le suggère A. Chopin ?

Avant de répondre à cette question dans le chapitre III, revenons à ce passage où Armelle Choplin cite White (2015), selon lequel « l'Afrique est aussi la dernière grande frontière du ciment » (Choplin, 2020, p. 21).

2.2.3 Assiste-t-on au dernier âge d'or du ciment en Afrique de l'Ouest ?

À mesure que les villes africaines s'étendent et s'érigent en mégapoles, le ciment s'impose comme matériau de référence, traversant l'ensemble du spectre social. Il incarne, pour les élites, un marqueur de réussite et de modernité ; il devient, pour les pouvoirs publics, un instrument de visibilité et de légitimation à travers la production d'infrastructures ; et il représente, pour les populations les plus précaires, une solution de repli face à l'absence de politiques publiques d'accès au logement.

Cette adoption massive s'inscrit dans une dynamique plus large. Depuis plusieurs décennies, ce matériau constitue le fondement des politiques de développement urbain et tend à être perçu comme un indicateur indirect de croissance, au même titre que le produit intérieur brut (PIB). En 2015, la consommation mondiale moyenne de ciment s'élevait à environ 513 kg par habitant. Selon White (2015 cité par Choplin 2020, p. 22), un pays parvenu au terme de sa transition urbaine voit généralement cette consommation se stabiliser autour de 400 kg par habitant. En Afrique subsaharienne, on en est encore loin, avec une consommation de 121 kg au Nigeria, 180 au Bénin, 211 au Ghana, 83 au Cameroun, pour une moyenne continentale de 115 kg. Pourtant, la tendance est claire : cette consommation progresse d'environ 5 % par habitant chaque année.

L'Afrique se trouve donc au cœur d'une transformation majeure. Le corridor ouest-africain connaît une phase d'intensification de l'usage du ciment, qui devrait atteindre son apogée autour de 2050, moment où la demande mondiale atteindrait également son pic (Proparco, 2011). Dans ce contexte, ne serait-il pas pertinent de s'interroger sur les raisons pour lesquelles le ciment s'impose comme une ressource stratégique, presque incontournable, dans la production contemporaine des villes du Sud ?

Au-delà de sa dimension symbolique, que nous développerons dans le dernier chapitre, le succès du béton repose notamment sur sa grande accessibilité et sur ses performances techniques polyvalentes. Utilisable à toutes les étapes de la construction, il intervient du béton de propreté aux fondations, des colonnes aux murs, jusqu'au crépi et à la toiture, et sa disponibilité est parfois soutenue par des subventions publiques. En outre, sa mise en œuvre rapide permet de réaliser des constructions à grande échelle avec une main-d'œuvre peu spécialisée, contrairement aux matériaux traditionnels tels que la terre, le bois ou la pierre, qui exigent plus de patience, de savoir-faire et d'entretien.

Cependant, cette trajectoire soulève d'importantes interrogations. Si le ciment est perçu, dans ces pays, comme un symbole de modernité et de développement, il demeure l'un des matériaux les plus nocifs pour l'environnement. Sa production, extrêmement énergivore, est responsable à elle seule de 7 à 8 % des émissions mondiales de CO₂, sans oublier les dégradations engendrées par l'extraction des matières premières nécessaires à sa fabrication.

En 2019, The Guardian soulignait ceci : « Après l'eau, le béton est la substance la plus utilisée au monde. (...) Si l'industrie du ciment était un pays, elle serait le troisième plus grand émetteur de CO₂, derrière la Chine et les États-Unis » (Watts, 2019).

Dans le corridor urbain ouest-africain, les usages du ciment posent un double défi : d'une part, son empreinte environnementale, notamment liée à la production, et d'autre part, son emploi massif dans des contextes urbains en forte croissance, souvent au détriment de matériaux locaux et de savoir-faire vernaculaires. La généralisation du béton, loin d'être neutre, soulève une question centrale : est-il adapté aux conditions tropicales, où les températures moyennes frôlent les 35 à 40 °C ? En raison de sa forte inertie thermique, le béton tend à intensifier les îlots de chaleur urbains, aggravant l'inconfort thermique et la dépendance à la climatisation. Ce phénomène, déjà observable, préfigure un cercle vicieux : bétonisation accrue, consommation énergétique en hausse, et multiplication d'infrastructures de refroidissement à la fois coûteuses et peu durables (Kagou Dicko et al., 2024 ; The Exchange, 2024).

Face à cette prédominance, l'enjeu n'est pas d'abandonner le béton, mais de le replacer dans une stratégie constructive plus réfléchie. Comme le rappelait Gauzin-Müller lors de la conférence de clôture de l'exposition Terra Fibra (ULiège, 2024), il s'agit d'appliquer le principe de « la bonne quantité du bon matériau au bon endroit ». Cette approche ouvre la voie à une hybridation des pratiques, intégrant des alternatives comme la terre crue, le bois, le bambou ou les matériaux recyclés, mieux adaptées aux contraintes climatiques et aux économies locales. Une telle stratégie pourrait faire du corridor ouest-africain un véritable laboratoire d'innovation architecturale et urbaine, capable de produire des formes de construction résilientes et sobres en carbone. À défaut, le risque est grand de prolonger un modèle extractif, fondé sur la surconsommation des ressources et mal adapté aux réalités socio-environnementales du continent.

Cette réflexion sur l'usage raisonné du béton soulève une question plus large : comment repenser le rôle de ce matériau dans des sociétés où il est à la fois matériau de construction et marqueur de réussite ? Et surtout, comment concilier les aspirations des populations, désormais parmi ses principaux promoteurs, avec les impératifs environnementaux et climatiques qui s'imposent ? La manière dont cette tension sera abordée déterminera non seulement la forme des villes ouest-africaines, mais aussi leur capacité à incarner une modernité réellement durable et appropriée à leurs territoires.

2.2.4 Vers une ère post-béton ?

Deux dynamiques majeures semblent aujourd'hui redessiner les perspectives du ciment. Alors que certains pays du Nord entament, souvent avec difficulté, une transition vers des modèles urbains plus sobres et réfléchis, une trajectoire différente s'affirme dans les pays en développement. Dans les sociétés industrialisées, le béton perd peu à peu sa suprématie. Il est repensé, réévalué, et utilisé avec davantage de modération. À l'inverse, dans les pays en développement, l'intérêt pour ce matériau demeure fort, oscillant entre deux possibles avenir : soit une réinvention intégrant le béton dans des logiques hybrides et durables, soit une intensification de son usage traditionnel, susceptible d'amplifier les impacts négatifs de l'urbanocène à l'échelle mondiale. Quoi qu'il en soit, une certitude s'impose : les conséquences néfastes de l'hégémonie du béton sont désormais indéniables.

Dans le corridor urbain ouest-africain, tout porte à croire que le béton conserve un avenir prometteur. Lorsque l'homme le plus riche du continent est aussi le principal producteur de ciment, et qu'à l'heure où la souveraineté économique devient un mot d'ordre dans de nombreux pays africains notamment à travers le slogan « consommons local » qui gagne du terrain, le béton ne se limite plus à un simple matériau de construction. Il devient un marqueur de puissance industrielle, de fierté régionale, et même d'affirmation continentale.

Dans un contexte d'urbanisation accélérée, où les besoins en logements et en infrastructures restent considérables, le débat sur l'« après-béton » ne figure sans doute pas encore parmi les urgences affichées. Pourtant, il s'impose progressivement, en filigrane, comme un enjeu critique à moyen terme.

2.3. Les mégalofoles Africaines à l'heure du capitalisme de surveillance

2.3.1 L'Afrique, nouveau terrain d'expérimentation technologique

Le développement des technologies numériques et des plateformes a donné naissance, à l'échelle mondiale, à ce que Shoshana Zuboff (2020) désigne comme le capitalisme de surveillance. Ce modèle, fondé sur la capture, l'analyse et la valorisation des comportements humains transformés en données, redéfinit profondément les modes de gouvernance, les rapports au territoire, et la manière même dont les individus vivent la ville. De Toronto à Shenzhen, en passant par Londres, Dubaï ou Rio, les grandes métropoles deviennent des laboratoires d'expérimentation d'une gouvernance algorithmique, où sécurité, efficacité et connectivité sont les maîtres mots.

L'Afrique, dans ce contexte, n'est pas à l'origine de ces transformations mais devient un terrain d'extension stratégique, porté par la rapidité de son urbanisation, sa population jeune et croissante, la faiblesse de ses régulations et l'ouverture de ses marchés. Ces conditions en font un espace privilégié pour les grandes entreprises technologiques, qui y trouvent l'opportunité d'expérimenter des modèles de contrôle, de gestion urbaine et de monétisation des données difficiles à imposer ailleurs.

Le glissement vers le modèle de *safe city* se matérialise concrètement dans plusieurs pays africains. Au Cap-Vert, un vaste projet de vidéosurveillance urbaine a été lancé en 2018 sur l'île de Santiago, notamment dans la capitale Praia, avec l'installation de plus de 750 caméras intelligentes par l'entreprise Huawei, dans le cadre de partenariats sécuritaires avec la Chine (Ouest-Afrique/West Africa, 2021). Ce type de dispositif, combinant caméras, reconnaissance faciale et analyse algorithmique des comportements, permet une surveillance automatisée des espaces urbains.

La logique de ce projet s'étend aujourd'hui à d'autres pays d'Afrique de l'Ouest. En Côte d'Ivoire et au Mali, des initiatives similaires ont été déployées dans les capitales Abidjan et Bamako, avec des milliers de caméras, des drones et des centres de commandement connectés. Financé par la Chine et mis en œuvre par Huawei, ce déploiement illustre la stratégie sino-africaine de coopération sécuritaire numérique, qui redéfinit la gouvernance urbaine à travers des technologies importées, souvent peu transparentes et peu débattues localement (Xinhua, 2019).

Si le concept de *safe city* présente un intérêt certain pour la sécurité des citoyens, il soulève également des problématiques liées à la captation et à la gestion de ce qu'Antoine Picon qualifie de « nerf de la guerre ou de sang, ce dont tout le monde veut s'emparer » (Lire, 2022, para. 10). Selon lui, dans une *smart city*, les multiples capteurs transforment la ville en un organisme sensible, où chaque mouvement, chaque consommation et chaque interaction sont enregistrés. Cette couche informationnelle redéfinit la ville comme une architecture de données, dans laquelle l'accès à l'information devient un enjeu politique, économique et social.

C'est précisément ce type de modèle que l'architecte et anthropologue Sénamé Koffi Agbodjinou dénonce à travers ce qu'il nomme le « colonialisme numérique ». Selon lui, « la technologie rêve de la ville » (Lire, 2022, para. 22). Ces entreprises technologiques ne se contentent plus d'introduire des outils, elles déploient des architectures complètes de gouvernance, orchestrant les flux de capitaux, de décisions et de sens. Cette politique vise à se substituer progressivement aux structures sociales, politiques et symboliques existantes, instaurant un pouvoir autonome, algorithmique et transnational. La ville, en tant que structure politique et espace de médiation collective, tend ainsi à être remplacée par un dispositif technique fermé, dans lequel les habitants sont réduits à de simples points de données, dépourvus de voix ou de pouvoir d'agir.

Un exemple concret de cette ambition est le projet Sidewalk Toronto (figure 37), piloté par une filiale d'Alphabet (la maison-mère de Google). Il incarne l'ambition extrême de certains géants technologiques : prendre en main la gestion intégrale de la ville. Pour ce projet Il ne s'agissait plus seulement d'améliorer la circulation ou de connecter des lampadaires, mais de contrôler l'ensemble du cycle urbain. De la construction de logements à l'administration des services publics comme les écoles et les hôpitaux, en passant par l'attribution des emplois et l'organisation de l'économie locale. Le tout aurait été orchestré par des systèmes algorithmiques propriétaires, échappant au contrôle démocratique. En somme, la gouvernance municipale aurait été remplacée par celle d'une entreprise privée, instaurant une véritable ville-plateforme (Tomorrow.City, 2024).

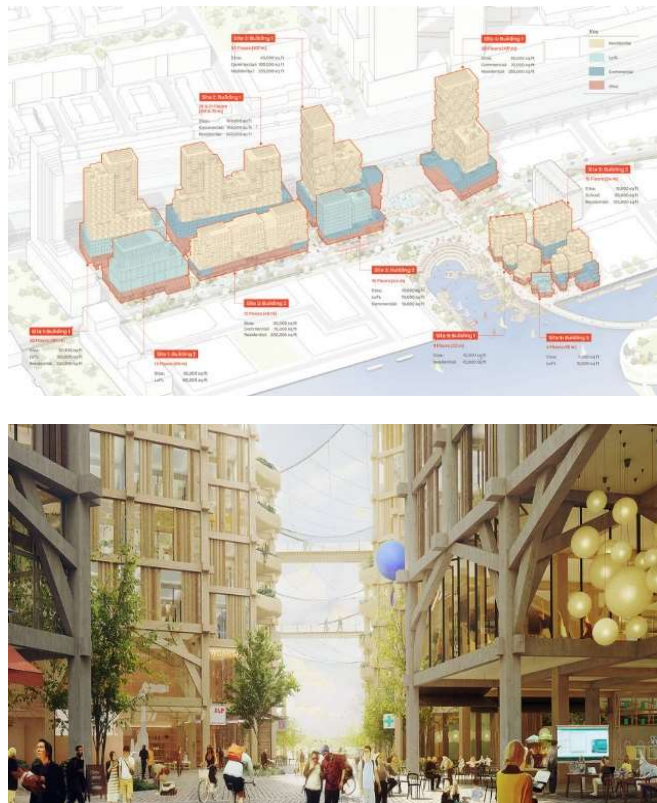


Figure 37: Projet Sidewalk Toronto.
Source: U. Digitale, 2020, Usine Digitale.

Si le projet encore appelé « Google City » a finalement été abandonné en 2020, sous la pression citoyenne et au nom de la souveraineté numérique, il n'en reste pas moins révélateur d'un modèle en expansion : celui de la ville pensée, conçue et administrée par des entités privées, selon une logique technocentrée.

Ce modèle, bien qu'issu des métropoles du Nord, trouve aujourd'hui un écho particulier dans le corridor urbain ouest-africain, où la fabrique de la ville devient un enjeu stratégique. Dans cette région, la croissance rapide des villes et la jeunesse de la population attirent des acteurs multiples (États, citoyens, entreprises internationales et bailleurs de fonds) qui redéfinissent collectivement l'urbanisation. Les régulations nationales, encore fragmentaires et souvent hétérogènes d'un pays à l'autre, restent marginales face à des entreprises technologiques opérant à l'échelle transnationale. Comme le souligne Armelle Choplin : « La ville africaine est désormais l'affaire de tous. Elle est produite autant par le citoyen lambda, qui devient un temps maître d'œuvre de son chantier de construction, que par les chefs d'État qui lancent de grands projets, les groupes privés internationaux qui y investissent, ou encore les bailleurs de fonds qui mettent en place des projets de développement » (Choplin, 2019, p. 95).

Selon l'étude Africapolis, le nombre d'agglomérations dans ce corridor est passé de 152 en 1950 à 1 947 en 2010, et d'ici 2050, cette vaste conurbation pourrait accueillir plus de 50 millions d'habitants (Moriconi-Ebrard et al., 2016). Cette dynamique d'urbanisation rapide attire des investissements croissants, en particulier dans les infrastructures numériques, renforçant l'importance stratégique de cette région pour les acteurs publics et privés.

Dans ce contexte, l'espace urbain ouest-africain devient un véritable laboratoire d'infrastructures numériques et de connectivité. Google, par exemple, y a investi à travers le câble sous-marin Equiano, reliant le Nigeria à l'Europe via le Togo, transformant ce dernier en un nœud stratégique au cœur de cette région en pleine mutation (WIOCC, 2022).

Le marché des télécommunications est largement dominé par des multinationales étrangères : Orange (France), MTN (Afrique du Sud) et Airtel (Inde) y détiennent des parts prépondérantes, tandis que l'écosystème des smartphones est fortement contrôlé par des fabricants chinois : Transsion Holdings, avec ses marques Tecno, Itel et Infinix, et Huawei captent ensemble plus de 60 % du marché régional (GSMA, 2022).

Cette effervescence technologique s'accompagne d'une transformation logistique et portuaire importante. Sur les 78 projets portuaires chinois recensés à l'échelle africaine, 35 se situent dans cette zone, visant à exploiter la densité urbaine, la croissance démographique et la connectivité régionale. Ces investissements s'inscrivent dans l'initiative « Belt and Road » et renforcent le rôle stratégique du littoral ouest-africain dans les échanges sino-africains (Biao, 2025).

Ainsi, la combinaison d'une urbanisation rapide, d'une population jeune et d'une ouverture aux investissements étrangers fait de cette région un terrain où se conjuguent technologies numériques, infrastructures logistiques et stratégies géopolitiques. Mais face à l'expansion des nouvelles frontières algorithmiques et au contrôle croissant exercé par des acteurs transnationaux,

peut-on craindre les risques pour la souveraineté numérique à une époque où le numérique s'immisce de plus en plus dans la gestion des données aux plus hautes sphères étatiques ? Et si c'était là le début d'une nouvelle concrétisation du numérique, cherchant à se substituer aux États et aux frontières géographiques ? Quel modèle de gouvernance pour cette conurbation urbaine en devenir ?

2.3.2 La bataille géopolitique des données et la souveraineté numérique

A partir des années 2000, plusieurs scandales ont mis en évidence la dimension profondément géopolitique des données numériques en Afrique. L'un des exemples les plus emblématiques concerne le siège de l'Union africaine à Addis-Abeba. En 2018, une enquête du *Monde Afrique* révélait que la Chine aurait exfiltré d'importants volumes de données via des dispositifs numériques intégrés dès la construction du bâtiment, financée et réalisée par Pékin. La Chine n'est toutefois pas la seule puissance impliquée. Les révélations d'Edward Snowden « ont montré que le GCHQ, le service britannique de renseignement électronique, avait intercepté courriers et communications téléphoniques de responsables panafricains entre 2009 et 2010 » (La Tribune, 2018). De leur côté, les services français auraient privilégié le renseignement humain, allant jusqu'à tenter de recruter des cadres influents au sein de la Commission de l'UA. Ces exemples illustrent que la souveraineté numérique n'est pas un enjeu abstrait, elle touche directement les centres de pouvoir politique et les infrastructures urbaines stratégiques, révélant à quel point le contrôle des données est devenu un levier essentiel de l'influence internationale.

Dans ce contexte, les technologies de communication ne se limitent plus à de simples outils, elles orientent les choix de consommation, influencent les opinions et façonnent un nouveau type de citoyen. Comme le souligne Serge Wachter, « les impacts des nouveaux moyens de communication virtuels sur l'espace urbain sont puissants et indéniables, affectant davantage les modes de vie et les expériences sociales que la morphologie des quartiers ou la physionomie des bâtiments » (Serge, 2011, p. 2). Ce n'est donc pas tant la structure matérielle de la ville qui change, mais les manières d'habiter, de se déplacer et de tisser du lien social.

Cette influence silencieuse mais profonde des infrastructures numériques redéfinit les dynamiques sociales et politiques urbaines, dépassant largement les aspects techniques ou économiques. Paul Goldberger note que le numérique tend à fragmenter l'espace public, où chacun avance isolé, absorbé par son écran (Goldberger, 2003, p. 66), une tendance que Sénamé Koffi considère comme une menace directe pour la cohésion des sociétés africaines et la vie collective urbaine.

Historiquement ancrées dans la multiplicité des liens sociaux, la vie communautaire et l'expansion dans la nature, les sociétés africaines pourraient, selon lui, être profondément bouleversées par un capitalisme numérique fondé sur la production continue de données. Dans ce modèle, les individus deviennent des points de données isolés, confinés dans des environnements connectés, évoluant dans des sortes d'« habitacles » qui transforment leur manière d'habiter, de circuler et d'interagir avec la ville. Dans ce modèle, la présence humaine dans l'espace public, les interactions sociales et le rapport au vivant deviennent des temps « improductifs », que le

capitalisme numérique cherche à réduire. Il s'agit, dès lors, de reconfigurer les modes de vie autour de la connexion permanente, de l'individualisation et de l'enfermement algorithmique, ce qui constitue, pour Agbodjinou, une forme de violence structurelle particulièrement brutale pour les sociétés africaines (Lire, 2022).

Face à ces dynamiques, l'Afrique, et plus particulièrement l'Afrique de l'Ouest, se tient aujourd'hui à un tournant critique. À côté du maillage en béton qui fragilise la « liane », s'infiltrant des entités moins visibles, plus intimes, proches des populations, et dissimulées derrière les algorithmes, les cookies et autres dispositifs numériques qui érodent les « liens ». Le corridor urbain ne se limite donc pas à sa matérialité, il se construit également dans la fibre optique, à travers les réseaux sociaux et les plateformes numériques. Ces trajectoires numurbaines posent un défi majeur : soit elles permettront de civiliser les technologies et d'en orienter l'usage vers des finalités collectives, soit elles légitimeront leur domination à l'échelle globale. Étant donné qu'à l'horizon 2100 un Africain sur trois habitera sur le continent, la manière dont ces villes relèveront ce défi pourrait façonner l'avenir des sociétés urbaines à l'échelle globale.

2.4. Penser la ville depuis ses marges : initiatives alternatives

Bien que les dynamiques urbaines contemporaines mises en avant en Afrique, et plus particulièrement en Afrique de l'Ouest, soient principalement celles portées par le haut, à travers des projets de villes « nouvelles », « intelligentes » ou encore « safe », elles ne constituent pas pour autant l'unique horizon de développement urbain local. À côté de cette approche « formelle », une série d'initiatives émergent, souvent à petite échelle, portées par des architectes, urbanistes, collectifs, associations, chercheurs ou habitants, qui expérimentent d'autres manières de penser, construire, raconter et vivre la ville.

Certaines de ces démarches se caractérisent par un fort ancrage territorial, un recours privilégié aux ressources locales, et une volonté manifeste de répondre à des besoins sociaux concrets. Cependant, ces initiatives doivent aussi composer avec des contraintes matérielles, économiques et politiques, qui peuvent limiter leur portée ou compliquer leur mise en œuvre. Leur caractère local ne garantit pas systématiquement leur succès ni leur exemplarité, mais souligne avant tout la diversité des réponses possibles face à la complexité urbaine ouest-africaine.

Dans ce paysage d'alternatives, l'échelle architecturale mérite une attention particulière, au-delà de la seule lecture urbaine. Ces dernières années, de nombreuses initiatives ont vu le jour sous forme de constructions concrètes, écoles, centres communautaires, bâtiments administratifs ou logements, portées par une logique de durabilité, de réappropriation des savoir-faire et de participation locale. Bien qu'isolées et souvent modestes dans leur envergure, ces interventions agissent comme de véritables catalyseurs urbains et laboratoires sociaux. Elles contribuent à redéfinir les rapports à l'espace, aux ressources, au climat, à l'économie, mais aussi aux formes d'organisation sociales.

Pour mieux comprendre ces démarches, nous les articulons selon deux dynamiques principales :

Ceux qui conçoivent et construisent: architectes, urbanistes, collectifs, artisans ou habitants qui développent des projets concrets (écoles, logements, espaces publics) ancrés localement, utilisant des matériaux durables et des démarches participatives.

Ceux qui documentent, analysent et cartographient: chercheurs, plateformes, ONG, artistes ou médias indépendants qui produisent des outils critiques (cartographies, podcasts, films, enquêtes) pour rendre visibles les dynamiques urbaines invisibilisées et nourrir d'autres récits de la ville.

À travers ces deux axes, sans prétention d'exhaustivité, il s'agit de mettre en lumière quelques exemples significatifs, afin de mieux comprendre la diversité des réponses urbaines portées par d'autres acteurs et selon d'autres logiques.

2.4.1 Concevoir et construire autrement : une fabrique locale et située

En Afrique de l'Ouest, plusieurs initiatives adoptent des approches alternatives de la construction, centrées sur l'exploitation des ressources locales et l'engagement des communautés. Elles expérimentent l'usage de matériaux disponibles sur place, la réactivation de savoir-faire vernaculaires et l'intégration de processus participatifs, afin de répondre à des besoins sociaux concrets tout en tenant compte des contraintes économiques et environnementales.

En 2002, au Mali, un exemple significatif d'urbanisme de proximité a été initié par les habitants du quartier de Missira, en Commune II de Bamako (figure 38). Ils ont mis en œuvre une série d'actions collectives pour améliorer leur cadre de vie à travers le curage des caniveaux, le pavage des rues et la plantation d'arbres qui ont été réalisés en moins de deux ans, sans soutien financier substantiel de l'État (Verleene, 2020). Ces interventions, portées par des associations locales et des figures militantes, visaient à renforcer l'hygiène urbaine et la cohésion sociale à travers une mobilisation communautaire active. Elles ont permis une amélioration tangible des conditions de circulation, une réduction des risques d'inondations et une transformation de l'image d'un quartier longtemps stigmatisé (Bras, 2010).

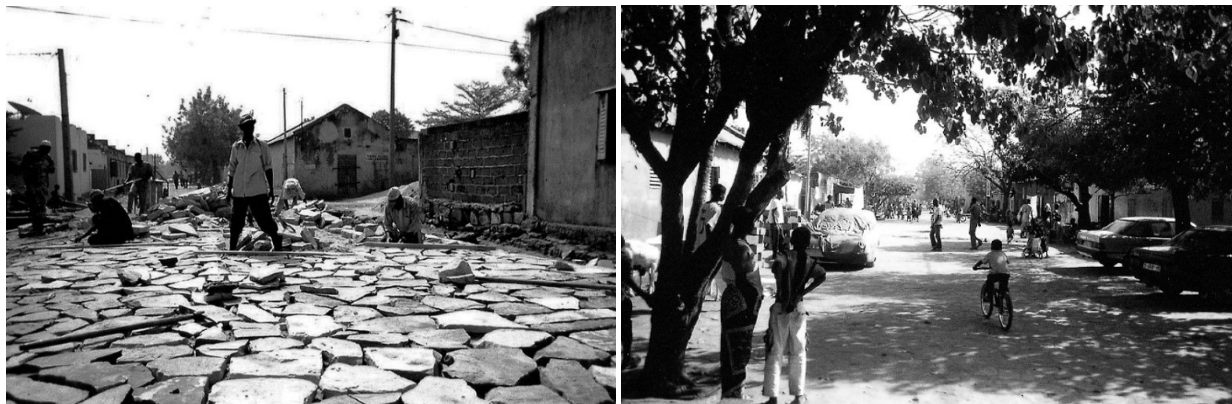


Figure 38: Un chantier de pavage à Missira avant et après les travaux.
(source: S. Verleene, 2020)

Dans la dynamique de réactivation et de la transmission des savoirs constructifs locaux, l'Association la Voûte Nubienne (AVN) joue un rôle structurant depuis le début des années 2000. Implantée dans plusieurs pays d'Afrique de l'Ouest, elle développe un programme de diffusion d'une technique de construction en terre crue, combinant briques de terre stabilisée, voûte autoportante sans coffrage, et savoir-faire local (AVN, 2023). Ce modèle se distingue par sa sobriété énergétique, son adaptation au climat sahélien, sa faible empreinte carbone et ses coûts réduits, tout en garantissant confort thermique et durabilité. AVN agit à travers un dispositif de « marché d'offre locale » en formant des maçons, en créant des réseaux professionnels, et en sensibilisant maîtres d'ouvrage et autorités locales. L'association vise à structurer une filière constructive autonome, adaptée aux réalités socio-économiques régionales.



Figure 39: Maison des Yvelines à Ourrosogui (Sénégal)

Sources : <https://www.lavoutenubienne.org/>

À l'échelle de la sous-région, l'impact est notable : plus de 8 000 bâtiments ont été réalisés depuis 2000 au Burkina Faso, au Mali, au Sénégal, au Ghana et au Bénin, avec la formation de plusieurs centaines de maçons (AVN, 2023). Ces constructions, écoles, dispensaires, maisons individuelles (figure 39) ou équipements communautaires, constituent des alternatives pertinentes aux structures en béton, souvent inadaptées et coûteuses. La démarche de l'AVN dépasse ainsi la simple valorisation patrimoniale. Elle contribue à la fabrique d'une architecture endogène, durable et socialement ancré, tout en restaurant la confiance dans les matériaux de construction locaux. Son intégration aux cadres réglementaires et aux politiques publiques demeure toutefois encore partielle.

Au Sénégal, la Pépinière Urbaine de Dakar, soutenue par l'AFD et ONU-Habitat, a mené une série



Figure 40: Pépinière urbaine de Dakar – Aménagement sur le quartier Cité Icotaf 1, Pikine Ouest
Source : Besson et Choplin, 2023.

d'interventions urbaines expérimentales dans les quartiers situés le long des lignes BRT (Bus Rapid Transit) et TER (Train Express Régional). S'inscrivant dans une démarche participative, le projet mobilise une diversité d'acteurs, jeunes, habitants, architectes, urbanistes, ingénieurs, travailleurs sociaux, collectivités locales, autour de la co-conception et de la co-construction d'aménagements temporaires : bancs publics, plantations, terrains sportifs démontables, fresques murales ou structures éphémères (Pépinières Urbaines, 2022 ; AFD, 2025).



Figure 41: Cabanon Vertical, Olivier Bedu, 2022
Source : Besson et Choplin, 2023.

L'un des volets les plus innovants du dispositif a été l'utilisation du jeu Minecraft comme outil participatif. Il a permis aux habitants, y compris les publics jeunes souvent éloignés des processus d'aménagement, de s'impliquer activement dans le diagnostic et la planification des espaces publics.

Ces actions s'inscrivent dans une logique d'urbanisme tactique, caractérisée par des interventions de faible coût et à temporalité courte, visant à réactiver l'usage collectif d'espaces délaissés. Des dispositifs

comme le « Penc'mobile » (un outil mobile de médiation urbaine), des ateliers de sensibilisation ou encore la mise en place de comités de gestion de proximité ont été mis en œuvre pour renforcer l'appropriation citoyenne et encourager une gouvernance de terrain (Pépinières Urbaines, 2022).

Bien que ces micro-interventions ne transforment pas structurellement l'espace urbain, elles participent à une évolution des pratiques en stimulant l'engagement des communautés, en revalorisant des lieux négligés et en rendant visibles d'autres manières de faire la ville.

Au-delà de Dakar, la démarche des Pépinières Urbaines a été déployée dans d'autres villes africaines. Des projets sont en cours à Antananarivo (Madagascar), Kigali (Rwanda), Monrovia (Liberia), Nairobi (Kenya) et Ouagadougou (Burkina Faso). D'autres ont déjà été achevés, notamment à Abidjan (Côte d'Ivoire), Douala (Cameroun), Tunis, Béja et Gabès (Tunisie) (AFD, 2025).

A Lomé, depuis 2012, l'architecte et anthropologue togolais Sénamé Koffi Agbodjinou développe un projet urbain qu'il qualifie de modèle de « ville néo-vernaculaire africaine ». Celui-ci vise à transposer les principes d'organisation sociale et spatiale du village africain dans le contexte



Figure 42: chantier participatif (site inconnu)

Source : <http://newsnet.fr/art/hubcite-un-modele-africain-de-la-smart-city>

urbain, en réponse critique aux logiques standardisées des smart citées globalisées (Agbodjinou, 2021 ; Wide Open Project, 2015 ; Le Monde, 2017). Baptisé Hub Cité, ce dispositif repose sur la conception d'espaces technologiques communautaires (les WoeLabs), installés dans les quartiers. Ces tiers-lieux combinent FabLabs et incubateurs locaux, invitant les habitants à co-produire des solutions pour la gestion des déchets, l'agriculture urbaine, l'énergie, l'impression 3D recyclée, etc. (Le Nouveau Reporter, 2024 ; Veolia Institute, 2021)

Agbodjinou critique les modèles de smart citées importés, qu'il juge trop verticaux et déconnectés des réalités socio-culturelles locales. Il propose ainsi un urbanisme horizontal, modulable et inspiré des logiques communautaires rurales (parenté, coopération, autogestion) enrichi de technologies ouvertes (Veolia Institute, 2021 ; UNESCO, 2024) .



Figure 43: Open Code Academy : initiation des adolescents de 9 à 15 ans au monde numérique.

source :

<https://www.forcities.org/idea/0sQaTHTWulQ9c78fQDpy>

À ce jour, le projet HubCité demeure à l'état d'expérimentation, sans reconnaissance institutionnelle formelle. Ses réalisations concrètes incluent notamment la création de plusieurs WoeLabs, des laboratoires citoyens de fabrication numérique, à l'origine d'un écosystème technologique local dynamique (près de quatre start-ups sur cinq de la scène tech togolaise seraient issues d'un WoeLab). L'ambition portée par Sénamé Koffi est d'interconnecter ces initiatives pour former une « super-application » urbaine, adaptable à différentes villes africaines (Le Nouveau Reporter, 2024).

En combinant technologies low et high tech, imprimantes 3D recyclées et pratiques communautaires, HubCité propose un cadre particulier pour penser autrement la gouvernance urbaine. Toutefois, aucun plan d'aménagement territorial à grande échelle ne s'est encore saisi de ce modèle.



Figure 44: Initiation à l'agriculture urbaine

Sources : <https://www.forcities.org/idea/0sQaTHTWulQ9c78fQDpv>

Depuis au moins 2015, dans la préfecture de Kpélé, des formations encadrées par l'Institut Polytechnique du BTP et la Chambre Régionale des Métiers initient des maçons aux techniques de la terre stabilisée et des briques de terre comprimée (BTC), complétées par des sessions pratiques de construction de bâtiments témoins (Les Archives de la Terre Cuite, 2015; Togo-Presse, 2022).

Au Burkina Faso, L'approche de l'architecte Francis Kéré illustre une manière renouvelée de concevoir l'architecture en Afrique de l'Ouest fondée sur la réappropriation des savoir-faire locaux et l'implication active des communautés. À travers ses projets, notamment l'école primaire de Gando (figure 45), construite avec la participation des habitants du village, Kéré ne se contente pas de répondre à un besoin spatial ou technique, il engage un processus social, dans lequel la construction devient un temps collectif de formation, de dialogue et d'émancipation. Les matériaux, comme la terre crue stabilisée, sont choisis pour leur accessibilité, leur durabilité et leur ancrage local. Leur mise en œuvre, souvent à travers des chantiers participatifs, ont permis de valoriser des savoirs endogènes, tout en transmettant de nouvelles compétences artisanales (Kéré Architecture, s.d. ; ArchDaily, 2022).



Figure 45: École primaire de Gando, Burkina Faso. Construite en 2001 en briques de terre stabilisée avec la participation de la communauté

Source : Kéré architecture s.d

Depuis, Kéré a prolongé cette plateforme d'expérimentation avec la création de l'Atelier Gando (figures 46 et 47), un espace dédié à la transmission, la recherche et l'innovation autour des techniques de construction en terre crue, ouvert aux artisans, étudiants et chercheurs. Ce lieu prolonge la dimension pédagogique de sa démarche en créant une communauté d'apprentissage et d'expérimentation architecturale ancrée dans le territoire (Kéré Architecture, s.d.).



Figure 46: Francis Kéré avec des étudiants de l'AAM.

Source : Kéré Architecture.

Cette approche produit des effets à plusieurs niveaux : social, en renforçant la cohésion et l'appropriation des équipements publics ; éducatif, par la transmission de techniques écologiques et climatiquement adaptées ; mais aussi économique, en créant des emplois locaux non délocalisables et en stimulant des chaînes de valeur territorialisées dans le secteur du bâtiment. Par exemple, la construction de l'école de Gando a permis à des dizaines de villageois de se former à la fabrication de briques, à la maçonnerie, et à des techniques de gestion passive du climat, souvent réutilisées par la suite dans d'autres projets (DW, 2023).



Figure 47: Ouvriers de l'Atelier Gando.

Source: Kéré Architecture.

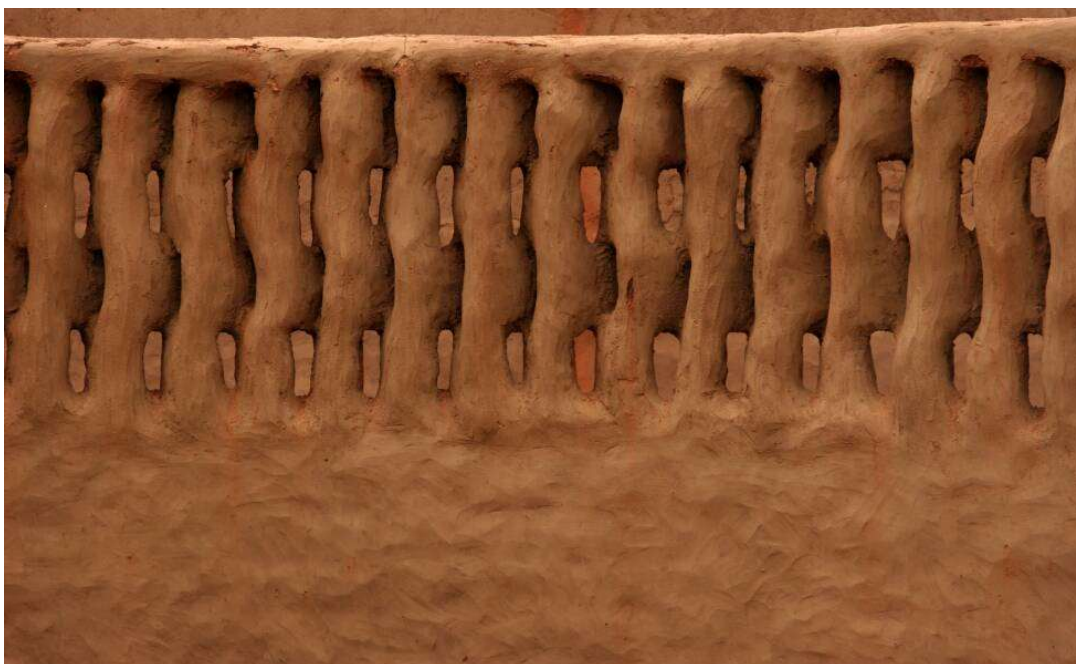


Figure 42: Mur en terre cuite de l'Atelier Gando.

Source : Kéré Architecture.

En ce sens, l'architecture devient un levier de développement durable, tant sur le plan spatial que communautaire. Cependant, l'absence de politiques publiques cohérentes de soutien à ces démarches limite encore leur généralisation. Le projet de Kéré reste emblématique mais fonctionne encore comme un laboratoire expérimental, dont les principes mériteraient d'être inscrits dans une stratégie de développement territorial à plus grande échelle.

En Côte d'Ivoire et au Bénin, le cabinet Koffi & Diabaté Architectes, fondé par Guillaume Koffi et Issa Diabaté, adopte une posture *d'architecte-développeur*, impliqués dans l'ensemble du processus de production immobilière, de la conception à la commercialisation, en passant par la planification foncière et le montage financier



Figure 43: Les Résidences CHOCOLAT, 32 logements sur 1,1 ha, avec 57 % d'espaces verts.

Source: Group Koffi & Diabaté.

En Côte d'Ivoire, le cabinet est à l'origine de plusieurs opérations majeures, telles que les résidences chocolat (figure 49) et le quartier éco-responsable Abatta Village (figure 50), qui illustrent leur volonté de proposer un urbanisme durable et intégré (Koffi & Diabaté Architectes. (s.d.-a) ; Abatta Village, (s.d.)

Au Bénin, leur participation au programme des 20 000 logements sociaux et économiques (figure 4), lancé par l'État en partenariat avec la Société Immobilière et d'Aménagement Urbain (SIMAU), constitue une intervention d'envergure.



Figure 5: Un éco-quartier mixte de 226 logements,
situé sur les rives de la baie d'Abatta en Côte d'Ivoire.
Source : Group Koffi & Diabaté.

Ce programme prévoit la construction de 20 000 unités d'habitation dans 14 villes béninoises, dont Ouédo, Parakou, et Porto-Novo (Koffi & Diabaté. 2021 ; Segui, 2025). Ce projet vise une densification urbaine raisonnée, avec une diversité typologique (cinq modèles d'habitat F4), une intégration bioclimatique (ventilation naturelle, récupération des eaux grises), des infrastructures publiques (écoles, transports, espaces verts) et une mixité sociale et fonctionnelle (Segui, 2025).

Toutefois, malgré cette ambition inclusive, aucune étude indépendante ou académique ne semble avoir encore évalué la réelle accessibilité économique de ces logements pour les populations précaires. Cette absence d'évaluation pose la question de l'effectivité sociale du programme et de son impact sur les inégalités urbaines.



Figure 6: Logements économiques et sociaux Ouédo, Parakou et Porto Novo, Bénin Livraison 2022
Source : Group Koffi & Diabaté.

Au Nigeria, certaines initiatives architecturales récentes cherchent à conjuguer innovation, adaptation contextuelle. Conçue en 2013 par l'architecte Kunlé Adeyemi (NLÉ Architects), la Makoko Floating (figure 7) située dans le quartier lacustre informel de Makoko (figure 53), à Lagos est une structure expérimentale qui vise à répondre aux défis posés par l'urbanisation non planifiée, les inondations récurrentes et la précarité des habitats dans les zones marécageuses (Adeyemi, 2014 ; NLÉ Architects, 2012). Le bâtiment reposait sur une plateforme flottante composée de fûts en plastique recyclé, surmontée d'une structure en bois de trois niveaux : un espace de réunion au rez-de-chaussée, une salle de classe au premier étage, et une plateforme ouverte au sommet. Il intégrait aussi des dispositifs d'autonomie environnementale tels que la collecte d'eau de pluie, des toilettes sèches et l'énergie solaire (PreventionWeb, 2013).

Ce projet, pensé comme un prototype, visait à tester de nouvelles solutions constructives pour des contextes vulnérables, tout en engageant les communautés locales. Des ouvriers non qualifiés issus du quartier ont participé à sa construction, favorisant l'appropriation des techniques et matériaux employés. L'utilisation de ressources locales (bois, fûts recyclés) renforçait cette stratégie d'ancrage territorial et culturel (Collins, 2015). Dès son inauguration, la Makoko Floating



Figure 8: La Makoko Floating School à Lagos, une école flottante pouvant accueillir 100 enfants

source : Redattore Sociale. (s.d.)

School a attiré une attention considérable, tant médiatique qu'institutionnelle. Elle est rapidement devenue un symbole d'innovation urbaine ascendante. Face à cet engouement, le gouvernement de l'État de Lagos, initialement partisan de la démolition du quartier, a suspendu son projet et approuvé un plan de régénération intégrant la structure flottante. Le ministère de l'Urbanisme a même brièvement adopté ses plans comme référence pour de futures constructions (Okoroafor, 2016).



Figure 9: Le quartier de Makoko, habité par des pêcheurs au bord de l'océan Atlantique (Nigeria)

Source : Redattore Sociale. (s.d.)

Toutefois, des limites structurelles et techniques sont vite apparues. Malgré son potentiel symbolique, la structure a souffert d'un manque d'entretien et de certaines faiblesses en matière de stabilité. En mars 2016, elle a été désaffectée pour des raisons de sécurité, avant de s'effondrer en juin de la même année à la suite d'une tempête.

Si l'accident n'a fait aucune victime, il a néanmoins mis un terme brutal à son intégration institutionnelle. Ce retournement a aussi révélé les tensions entre l'expérimentation architecturale et les exigences de durabilité à long terme dans des contextes fragiles.

Malgré son effondrement, la Makoko Floating School a ouvert une réflexion plus large sur les alternatives à l'expansion urbaine conventionnelle. Elle a inspiré des itérations plus abouties du concept initial, notamment MFS II et MFS III, présentées dans des forums internationaux tels que la 15e Biennale d'architecture de Venise, sous l'intitulé *Atlas WATERFRONT* (NLÉ Architects, 2016). Ces développements visent à corriger les faiblesses du premier prototype tout en poursuivant l'objectif central : proposer des formes d'habitat résilient, modulable et inclusif dans les zones soumises à de fortes contraintes environnementales.

Toutes ces initiatives observées, bien qu'hétérogènes dans leurs démarches, partagent une volonté de réancrer la fabrication de la ville dans des logiques plus situées. Certaines valorisent les savoirs vernaculaires, d'autres misent sur la participation locale ou expérimentent des matériaux adaptés aux contextes climatiques. Elles ne relèvent pas d'un modèle unique, mais témoignent de tentatives plurielles pour ouvrir des brèches dans les modes dominants de production urbaine.

Leur portée reste toutefois souvent contrainte par des cadres réglementaires peu souples, un manque de financement pérenne, ou encore par une reconnaissance institutionnelle limitée. Dans le corridor ouest-africain, structuré par de puissantes dynamiques de marché, des investissements standardisés, ces expériences apparaissent comme des alternatives fragmentaires, parfois isolées.

À cela s'ajoute une autre forme de tension : celle d'une adhésion possible des populations aux promesses des villes nouvelles, infrastructures modernes, verticalité, accès symbolique à la « modernité », au détriment de formes plus ancrées dans la terre, les pratiques sociales ou les échelles locales. Cette aspiration, nourrie par des imaginaires urbains globalisés, peut freiner l'appropriation ou la pérennisation de démarches plus contextuelles.

Ces initiatives modestes, ancrées dans le quotidien, ne prétendent pas changer l'échelle, mais interrogent les logiques dominantes. En les connectant aux cadres institutionnels, on peut repenser le corridor non comme un simple axe de croissance, mais comme un espace vivant, traversé par des récits, des usages et des tensions qui méritent d'être soutenus.

2.4.2 Observer, documenter, analyser : produire une connaissance urbaine située

D'autres acteurs, engagés dans la réflexion et la production de la ville, s'intéressent aussi à la manière dont elle est mesurée, cartographiée, conceptualisée, représentée et racontée. Cette dynamique mobilise à la fois des institutions internationales, des chercheurs, des citoyens, mais aussi des acteurs issus de la société civile et des médias. Leur objectif commun : mieux documenter les réalités urbaines, en particulier celles qui échappent aux instruments traditionnels de planification et de gouvernance.

C'est dans cette perspective que s'inscrit Africapolis (figure 10), une initiative du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest (CSAO), portée par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Ce programme fournit une base de données géospatiale couvrant l'ensemble des agglomérations africaines de plus de 10 000 habitants.



Figure 11: Capture de la page d'accueil du site Africapolis

source : Africapolis, s. d.

Africapolis constitue le volet régional africain du programme mondial e-Geopolis, dont il est une déclinaison spécifique pour le continent. Lancé en 2008 avec le soutien de l'Agence française de développement (AFD), le programme s'est structuré en trois phases successives : Africapolis I (Afrique de l'Ouest, 2008), Africapolis II (Afrique de l'Est et du Centre, 2011), puis Africapolis III (Afrique australe).

Sa méthodologie repose sur une approche morphologique de l'urbain, fondée sur l'analyse d'images satellites et de données démographiques, indépendamment des limites

administratives. Cette définition de l'espace urbain s'appuie notamment sur la continuité du bâti, permettant d'identifier des agglomérations souvent ignorées par les statistiques nationales, en particulier dans les contextes où les critères administratifs sont hétérogènes ou obsolètes (Confins, 2020, para. 3).

Cette approche permet de mettre en lumière des dynamiques urbaines souvent sous-estimées, notamment le poids des petites villes car « La plupart des bases de données, notamment celles des Nations Unies, ne liste que les villes de plus de 100 000 habitants. Les agglomérations de 10 000 à 100 000 habitants représentent cependant 90 % des villes ouest-africaines en 2010 » (Moriconi-Ebrard et al., 2016, p.10). Elle révèle également des phénomènes de conurbation (fusion progressive de noyaux urbains) et d'urbanisation diffuse, caractéristiques de nombreuses régions africaines en transition.

Depuis 2020, Africapolis a intégré de nouveaux indicateurs liés à la résilience urbaine, tels que la densité, les formes urbaines ou encore la présence d'espaces verts, en partenariat avec Digital Earth Africa (Digital Earth Africa, 2025). Cette évolution méthodologique permet de mieux appréhender les enjeux liés au développement urbain durable et aux vulnérabilités environnementales.

Les données d'Africapolis, disponibles en open data, sont utilisées par des institutions nationales, des chercheurs, des urbanistes et des organisations internationales. Elles alimentent la planification territoriale, la recherche sur la croissance urbaine informelle et le suivi des Objectifs de Développement Durable, en particulier l'ODD 11 consacré aux villes durables. Le portail www.africapolis.org propose des visualisations interactives, des cartes dynamiques et des jeux de données téléchargeables, facilitant leur appropriation par une grande diversité d'acteurs.

Parallèlement aux démarches institutionnelles de production de données urbaines, des approches locales et participatives se développent dans plusieurs contextes africains, visant à pallier les lacunes des bases officielles. Le réseau OpenStreetMap Africa illustre cette dynamique : il constitue un cadre décentralisé de cartographie libre et collaborative, soutenu par des communautés locales actives dans de nombreux pays du continent. Ces groupes organisent régulièrement des ateliers de formation, des campagnes de collecte de données géospatiales et des actions de sensibilisation au numérique. Leur objectif commun est de renforcer la représentation des territoires, notamment informels, dans les bases de données ouvertes (OpenStreetMap Africa, 2023).



Figure 12: Capture de la page d'accueil du site Humanitarian OpenStreetMap Team (HOT),

Source : Humanitarian OpenStreetMap Team, s. d

Parmi les initiatives les plus structurées figure le programme Open Cities Africa, coordonné par la Humanitarian OpenStreetMap Team (HOT) (figure 55), avec le soutien du Global Facility for Disaster Reduction and Recovery (GFDRR), une initiative de la Banque mondiale. Lancé en 2018, ce programme vise à améliorer la résilience urbaine dans plusieurs villes africaines en s'appuyant sur la cartographie participative. Il a permis la formation de centaines d'acteurs locaux et la numérisation de centaines de milliers d'éléments tels que bâtiments, routes et infrastructures sociales, souvent absents des bases de données officielles (World Bank, 2021 ; HOT, 2020).

Des projets concrets illustrent cette approche. A Dar es Salaam, le programme Ramani Huria mobilise des étudiants et des habitants pour cartographier les zones inondables, les réseaux de drainage et les bâtiments. Ce projet a permis d'ajouter plus de 51 000 bâtiments à la base de données OpenStreetMap dès sa deuxième phase en 2017 (Ramani Huria, 2018). De même, à Pointe-Noire (Congo), une initiative Open Cities locale a formé plusieurs dizaines de jeunes cartographes afin de produire des données utiles à la gestion des risques d'inondation et à la planification urbaine (OpenDRI, 2019). Ces initiatives participatives témoignent d'une volonté croissante d'inclure les savoirs citoyens dans la production et la gouvernance des données

urbaines, contribuant ainsi à rendre plus visibles des réalités souvent ignorées par les instruments traditionnels de planification.

Au niveau institutionnel, ONU-Habitat soutient plusieurs initiatives structurantes en Afrique de l'Ouest, avec pour objectif de promouvoir une urbanisation inclusive, résiliente et durable. À Dakar, l'organisation a mis en place un hub régional destiné à coordonner les actions dans les pays membres de la CEDEAO. Ce centre, présenté comme un « centre d'excellence pour le développement urbain durable », fournit un appui technique aux gouvernements et collectivités locales, facilite l'échange d'expertises, accompagne la planification urbaine et contribue à l'élaboration de politiques adaptées aux dynamiques régionales (UN-Habitat, n.d.-a).

Parmi les démarches soutenues, les Urban Living Lab Centres représentent une approche expérimentale innovante. Ils visent à co-construire, avec les communautés locales, chercheurs, ONG et autorités, des solutions urbaines adaptées aux défis contemporains, en particulier ceux liés au changement climatique, à la gestion des déchets ou à la mobilité. En mai 2022, ONU-Habitat a lancé un appel mondial à la création de ces laboratoires collaboratifs sur plusieurs continents, y compris en Afrique, afin de tester et de diffuser des pratiques territoriales plus inclusives (UN-Habitat, 2022).

Ces initiatives témoignent d'un changement de paradigme dans les pratiques de planification urbaine. En s'éloignant des approches descendantes et technocratiques, ONU-Habitat promeut des processus plus participatifs et ancrés localement, permettant ainsi d'outiller les villes africaines face à la complexité croissante de leurs transformations. Elles reflètent une volonté d'intégrer les maîtres d'usage dans la fabrique urbaine et les impliquer directement dans les décisions qui les concernent.

Sur le plan culturel et médiatique, les représentations de la ville africaine ne se limitent plus aux cadres institutionnels classiques. Des plateformes numériques, collectifs artistiques, revues critiques et événements culturels participent activement à produire des récits situés, enracinés dans des contextes locaux.

ArchiAfrika, espace de réflexion fondé à Accra en 2001, interroge les héritages postcoloniaux et valorise les savoirs vernaculaires par le biais de conférences (*African Perspectives*), résidences et publications. Son pavillon à la Biennale d'Architecture de Venise en 2021, conçu par Studio NYALI, explorait la typologie de la *compound house* en Afrique de l'Ouest, avec une scénographie mettant en valeur matériaux locaux et récits situés (Design233, 2021).

Le collectif Invisible Borders Trans-African Photographers Organisation, fondé en 2009 par Emeka Okereke, mène des projets artistiques itinérants tels que le *Trans-African Road Trip*, réunissant photographes, écrivains et vidéastes pour parcourir le continent africain par voie terrestre. Leur démarche ne se limite pas aux grandes villes, elle traverse également villages, zones frontalières et espaces intermédiaires, interrogeant les effets persistants des frontières coloniales, les barrières linguistiques et les représentations fragmentées de l'Afrique. Par une approche interdisciplinaire mêlant photographie, écriture et performance, le collectif construit une lecture sensible et critique des territoires africains contemporains. Leurs travaux ont été exposés dans des manifestations artistiques majeures, telles que la Biennale de Bamako ou la Biennale de Dakar, contribuant ainsi à renouveler les récits visuels sur le continent (Preston, 2012).

Dans un registre plus institutionnalisé, mais tout aussi tourné vers la photographie comme outil de représentation critique, le LagosPhoto Festival, lancé en 2010 par Azu Nwagbogu, s'impose comme le premier festival international de photographie au Nigeria. Chaque année, il réunit artistes africains et internationaux autour de thématiques liées à la ville, à l'identité et à la mémoire. L'édition 2013, intitulée *"The Megacity and the Non-City"*, explorait les tensions entre urbanisation rapide et informalité à Lagos, offrant un regard nuancé sur les réalités urbaines du continent (OkayAfrica, s.d.). Bien qu'ancrés dans des formats et temporalités différents, Invisible Borders et LagosPhoto partagent une même volonté de reconfigurer les imaginaires africains à travers l'image et le récit.

En Afrique de l'Ouest, et particulièrement dans le corridor urbain, des initiatives locales produisent de nouveaux savoirs sur la ville à travers des données, des récits et des outils participatifs. Elles révèlent des formes d'urbanisation fragmentées, polycentriques et souvent informelles, que les cadres institutionnels saisissent mal. Bien que peu reconnues dans les politiques publiques, ces démarches n'ont pas vocation à être généralisées : leur force réside dans leur ancrage territorial et leur capacité d'expérimentation. Elles offrent ainsi une lecture renouvelée du corridor, pensé non seulement comme axe de croissance, mais comme espace vécu, traversé par des tensions et des usages multiples.

Conclusion

Les mutations à l'œuvre dans le corridor ouest-africain révèlent une tension féconde entre deux manières de produire la ville : d'un côté, des approches institutionnelles, verticales et standardisées, incarnées par les projets de « villes nouvelles », « intelligentes » ou sécurisées ; de l'autre, des pratiques endogènes, plus modestes mais profondément enracinées dans les réalités locales, qui réinventent l'urbain depuis le terrain. Ces dynamiques, bien qu'opposées par leurs échelles, leurs acteurs et leurs modes d'action, convergent paradoxalement autour des notions de durabilité, d'innovation et de résilience. Dès lors, l'enjeu n'est pas seulement d'évaluer la pertinence des villes nouvelles, mais aussi de reconnaître la portée des initiatives locales qui, à leur manière, redéfinissent les futurs urbains.

De la construction en terre crue de Francis Kéré à la ville néo-vernaculaire imaginée par Sénamé Koffi Agbodjinou, des micro-interventions des Pépinières Urbaines aux programmes de formation de la Voûte Nubienne, ces projets esquissent les contours d'une alternative : une ville capable d'articuler création de nouveaux espaces et transformation des quartiers informels. Ils témoignent également de réponses innovantes à l'intrusion du numérique et à la réappropriation des technologies, transformant ces expérimentations en véritables laboratoires sociaux, architecturaux et politiques.

En croisant formel et informel, traditions constructives et innovations technologiques, enracinement local et circulations globales, ces pratiques contribuent à l'émergence d'un urbanisme ouest-africain pluriel : ni modèle unique, ni simple importation, mais un écosystème de réponses situées, ouvertes à l'expérimentation et porteuses d'une souveraineté urbaine.

Cependant, au-delà des réalisations concrètes, une autre dimension s'impose : celle des discours et des imaginaires qui façonnent les manières de penser et de produire la ville. Dépasser les oppositions binaires héritées et développer une pensée urbaine décolonisée, capable d'articuler ancrage territorial et ouverture au monde, apparaît comme une étape essentielle pour comprendre et accompagner la complexité urbaine du corridor ouest-africain.

CHAPITRE III :

APPROCHE CRITIQUE ET PHILOSOPHIQUE DES PARADIGMES URBAINS OUEST- AFRICAINS

Si nous voulons désoccidentaliser la pensée architecturale et urbaine africaine, alors rejetons tout ce qui vient de l'Occident. Bannissons ses matériaux, ses savoirs, ses formes, ses théories. Et, pour combler ce vide, tournons-nous vers l'Orient. Copions la Chine, Singapour, Dubaï : eux qui, hier encore, étaient « sous-développés » sauront mieux nous dupliquer la « modernité » et le « développement ». Eux qui n'ont pas colonisé l'Afrique ne le feront jamais. Imitons-les, sans crainte. Contrairement à l'Occident, il ne sera jamais question, demain, de désorientaliser² ou de déchinoiser l'Afrique.

Mais si nous voulons décoloniser la pensée architecturale et urbaine africaine, alors apprenons de l'histoire urbaine du continent : celle des cosmologies des cités précoloniales, des villes coloniales, mais aussi des métropoles contemporaines. Débarrassons-nous des théories séparatistes qui ont soutenu les positions binaires opposant tradition et modernité, formel et informel, ville et campagne, centre et périphérie, béton et terre, matériel et immatériel. L'heure n'est plus aux extrêmes, mais à la rencontre et au décloisonnement.

Camarades, le continent africain, encore marginal dans l'impact climatique global, dispose d'une opportunité rare. Loin des logiques de vitrine et de l'urbanisme extractif, le corridor urbain ouest-africain peut devenir la mégalopole qui concilie mémoire, modernité et durabilité. Ne copions pas. Ne rejetons pas. Synthétisons. Inspirons-nous du monde, car le patrimoine urbain mondial est aussi africain.³

² Par « désorientalisation » ou « déchinoisation » de l'Afrique, on entendrait un éventuel mouvement futur de remise en question des influences orientales, notamment chinoises ou d'Asie de l'Est, dans les modèles économiques, technologiques, urbains et architecturaux. Ce serait une prise de conscience tardive face à une imitation trop systématique de ces modèles, à l'image du processus de décolonisation, parfois appelée désoccidentalisation, qui vise à rejeter tout ou partie des modèles venus de l'Occident.

³ La formulation de cette introduction reprend, de manière volontaire et ironique, la structure et le rythme du célèbre appel de Frantz Fanon dans *Les Damnés de la Terre* (1961, p. 305). L'objectif est de mettre en parallèle les enjeux de décolonisation intellectuelle du début des années 1960 et ceux, toujours actuels, de la production architecturale et urbaine en Afrique, tout en soulignant la persistance, et parfois la transformation des logiques de dépendance.

Si le « nous » évoqué plus haut fait référence encore une fois à l'appel de Fanon et, de manière ironique, au même texte adressé aux pays Africains dans les années 60, comme une injonction à rompre avec le mimétisme, il devient aujourd'hui indispensable de reconfigurer ce « nous » à l'aune de notre époque. Dans le contexte contemporain des villes, et plus particulièrement du corridor urbain ouest-africain, ce « nous » ne peut plus être envisagé comme une entité close, repliée sur une identité ou une géographie figée. Il s'agit au contraire de concevoir un « nous » élargi, ouvert à l'altérité, et pleinement inscrit dans les dynamiques d'un monde globalisé.

La ville, qu'elle soit africaine ou non, n'est plus une réalité isolée. Les choix d'urbanisation opérés localement résonnent désormais bien au-delà de leurs frontières. Les échanges commerciaux et flux d'informations, les migrations induites par le changement climatique, les crises géopolitiques etc.... tissent une trame d'interdépendance croissante entre toutes les zones urbaines, où qu'elles se situent. Les questions urbaines sont donc de plus en plus globales, tout comme les modèles proposés pour les penser.

Dès lors, il devient indispensable de conjuguer pensée globale et action locale. Penser depuis l'Afrique ne signifie pas s'enfermer dans une singularité culturaliste ou essentialisée, mais consiste à puiser dans les dynamiques propres aux territoires, leurs mémoires, leurs usages, leurs informalités. C'est à cette condition qu'une urbanité véritablement située, à la fois enracinée et connectée, peut émerger. Une urbanité capable de réinventer une modernité qui ne soit ni une simple duplication, ni une opposition à l'autre.

Cependant, comme nous l'avons vu au fil des deux chapitres précédents, cette capacité à articuler continuité et invention a été interrompue par l'irruption de l'entreprise coloniale. Cette discontinuité a laissé un double héritage, à la fois spatial et symbolique. Spatial, parce que les logiques d'exclusion et de fragmentation héritées de la ville coloniale laissent encore aujourd'hui des traces dans les tissus urbains. Symbolique, car elle a entraîné l'abandon systématique des savoirs, des pratiques et des imaginaires urbains africains que l'on peine aujourd'hui à revitaliser.

Ce legs colonial ne s'est pas arrêté aux indépendances formelles. Le socle extractiviste du projet colonial, à l'origine des principaux pôles urbains côtiers d'aujourd'hui, continue de structurer les dynamiques d'urbanisation contemporaines. Les nouvelles métropoles émergentes le long de la côte atlantique (corridor urbain), héritières des anciens comptoirs coloniaux, s'inscrivent dans des logiques d'ouverture aux flux mondiaux, au détriment des dynamiques urbaines précoloniales. Elles reproduisent un imaginaire urbain binaire (tradition/moderne, formel/informel, centre/périphérie, ville/campagne, béton/terre) qu'il convient de déconstruire, tant sur le plan théorique que pratique.

Face à ces lectures binaires persistantes, les réalités urbaines africaines peinent à être saisies dans leur complexité, entretenant ainsi mythes et préjugés. C'est pourquoi la décolonisation de la pensée urbaine en Afrique de l'Ouest demeure une question d'une brûlante actualité. Il devient essentiel de nommer et de situer les villes africaines avec des mots ancrés dans le réel. Il ne s'agit pas de s'offrir un discours essentialiste, mais de retrouver la capacité de nommer la complexité du

réel et de formuler des réponses enracinées, attentives aux ruptures historiques, aux savoirs vernaculaires, aux résistances, et aux dynamiques d'innovation émergentes.

Si cette démarche de relecture est déjà amorcée par certains architectes, urbanistes et penseurs qui s'efforcent de déconstruire les représentations héritées pour créer une rencontre des villes africaines avec elles-mêmes, une autre impasse guette : celle d'un relativisme facile, qui définirait les villes africaines uniquement par opposition à d'autres modèles urbains, dans une fascination pour un passé ou une tradition que l'on ne connaît plus. L'enjeu véritable réside désormais dans l'élaboration d'un langage urbain hybride, capable de combiner enracinement local et attention critique aux débats mondiaux. Car les défis contemporains, qu'il s'agisse d'inégalités, de justice spatiale ou de transition écologique, sont, eux aussi, pleinement africains.

C'est dans cette perspective critique que s'inscrit le présent chapitre. En mobilisant les travaux de penseurs tels qu'Achille Mbembe, Jacques Derrida, Henri Lefebvre, Felwine Sarr, Souleymane Bachir Diagne, Yves Mudimbe ou encore Kasereka Kavwahirehi qui, bien qu'ils n'écrivent pas tous directement sur la ville, offrent tout de même des cadres critiques féconds. Il s'agit ainsi d'interroger les fondements de ces extrêmes. Car penser la mégapole en construction, c'est aussi panser les villes existantes qui la composent, et cela ne se limite pas à modifier les plans, changer les matériaux ou projeter des villes nouvelles; c'est surtout déconstruire les imaginaires dominants et revisiter les grilles de lecture en vigueur.

3.1 Dualité spatiale et construction de l'imaginaire urbain ouest-africain

Dans les processus de production et de compréhension de l'espace urbain ouest-Africain, deux dynamiques essentielles peuvent être distinguées : d'une part, l'espace vécu, façonné par la pratique quotidienne, l'appropriation collective et l'expérience corporelle de la ville ; d'autre part, l'espace représenté, normé, classifié, produit par les discours. Ces deux régimes complémentaires participent ensemble à la production de sens, en attribuant à l'espace urbain des référents internes (autoréférentiels) ou externes (extraréférentiels). C'est dans cette perspective que nous proposons d'appréhender les villes ouest-africaines.

Entre référents matériels et verbaux, le discours sur la ville a évolué selon les époques. Dans les sociétés précoloniales, les représentations locales, notamment véhiculées par les langues ouest-africaines, soulignaient son importance économique, politique et symbolique. Le lien entre ville et village relevait alors d'une hiérarchie fonctionnelle, pensée non pas en termes d'opposition, mais de complémentarité.

L'avènement du projet colonial a introduit un nouveau discours et une nouvelle spatialité, remodelant les relations entre les différentes parties de la ville, mais aussi entre la ville et le village, en instaurant de nouveaux référents conceptuels. Ces transformations ont également affecté le rapport aux techniques, aux matériaux et aux modes d'organisation locaux.

Ne s'agissant pas d'une rencontre, mais d'une confrontation, celle-ci a heurté à la fois les champs théoriques et pratiques des villes, ainsi que les formes et les langages urbains précoloniaux.

Elle a donné lieu à l'émergence d'un nouveau discours, fondé sur des savoirs « africanistes » élaborés par des agents coloniaux (ethnologues, anthropologues, sociologues, etc.) (Mudimbe, 1988, p. 77). Ces savoirs ont également facilité la construction de ce que Mudimbe appelle la « Bibliothèque coloniale » (Mudimbe, 1988), un dispositif discursif visant à nommer, hiérarchiser et marginaliser tout ce qui s'oppose au projet d'expansion coloniale. Par ce mécanisme, les structures urbaines des territoires colonisés ont progressivement été enfermées dans un cadre conceptuel destiné à justifier leur infériorité et à asseoir une domination non seulement sur les corps et les espaces, mais aussi sur les représentations psychiques des populations soumises (Sarr, 2016, p. 101).

Dans cette nouvelle architecture conceptuelle et épistémique, des éléments tels que la tradition, l'oralité, la communauté ou le rural sont assignés à une altérité radicale, opposée aux valeurs associées à la modernité, à la rationalité et à l'urbanité des occupants coloniaux. La « Bibliothèque coloniale » a ainsi permis de spatialiser ces savoirs (notamment l'hygiénisme) au sein de la ville coloniale, en instituant une séparation nette entre les agents du pouvoir colonial et les populations locales (Grandmaison, 2001).

Dès lors, les frontières établies tant dans le discours que dans les référentiels ont systématiquement assigné aux zones occupées par les colons un statut de modernité, de formalité, et de « vraie ville », en opposition au caractère traditionnel, informel, et « autre ville » des espaces occupés par les populations locales au sein de la ville coloniale. Ces oppositions spatiales et sémantiques, fondées sur des bases idéologiques qui ne cherchent pas à concilier le nouveau et le déjà-là, idéalisent la « vraie » ville tout en occultant la ville indigène, qui n'était qu'une forme d'adaptation des populations locales face à un modèle urbain qui leur était étranger.

C'est ainsi que sont apparues ces oppositions binaires, empreintes d'idéologies orientées, opposant la tradition urbaine locale à une modernité urbaine occidentale. Cette dichotomie se décline entre ville et campagne, centre et périphérie, béton et terre. Dans ce cadre, la ville « moderne » s'impose comme l'opposée absolue du monde urbain africain précolonial, incarnant l'ordre, la planification et la lumière, en contraste avec le supposé chaos attribué au village, à l'organicité ou à la cité traditionnelle africaine.

À force de perpétuation, ces nouvelles grilles de lecture se sont progressivement vulgarisées, participant à ce que Felwine Sarr qualifie de véritable « épistémicide », c'est-à-dire « une mise à mort des épistèmés », autrement dit la disparition des systèmes de savoir locaux, au profit de cadres cognitifs exogènes (RFI, 2022, 4:20). Cette dynamique a entraîné l'invisibilisation des formes d'intelligence spatiale autochtones, l'exclusion des logiques constructives vernaculaires ainsi que des savoirs paysans de gestion de l'espace du champ du pensable. Tout ce qui échappe à la norme scientifique coloniale est alors relégué au registre du « culturel », du « traditionnel » ou du « folklore », et ainsi disqualifié comme non pertinent pour envisager l'avenir.

Pour rendre compte du processus d'annihilation des « savoirs endogènes », le philosophe Kasereka Kavwahirehi distingue deux étapes clés : la réduction et la conversion. La réduction consiste à déposséder les savoirs locaux de leur complexité et de leur valeur intrinsèque, en les renvoyant à

un arrière-plan primitif et homogène (RFI, 2022, 2:25). Ainsi, au lieu de s'intéresser aux usages sociaux, aux modes de vie qu'ils façonnaient, à leur rapport au vivant, à l'individu, au groupe et à la communauté qui sont autant de dimensions qui donnent sens à l'habitat et à la ville. Le regard colonial réduit l'analyse à des éléments matériels, comme la terre, présentés de manière uniforme, décontextualisée, et supposément représentatifs de l'ensemble des terres occupées.

La conversion, quant à elle, procède par une simplification radicale : elle reformule les réalités locales à travers les catégories de la modernité occidentale, en opposant systématiquement les matériaux dits « traditionnels » (terre, paille, bambou) aux matériaux importés « modernes » tels que le béton, l'acier ou le verre, afin d'en établir l'infériorité. Ce double mécanisme vise à rendre les modèles vernaculaires lisibles à travers une grille de lecture étrangère, justifiant ainsi l'intervention coloniale, sa prétention à réorganiser l'espace et à « civiliser », y compris par la ville (Sinou, 1985, p. 14).

C'est ainsi que s'est ancrée l'hégémonie du modèle colonial qui, à force de perpétuation, a imprimé son empreinte de manière indélébile, aboutissant à un « décentrement pathologique » (Sarr, 2016, p. 90). C'est cette intériorisation que Mudimbe désigne par l'expression « l'odeur du père » : un rapport de subordination qui ne nécessite plus l'exercice direct de la force, car il a su instaurer, chez les peuples colonisés, un désir mimétique de l'ailleurs, où modernité, développement et progrès deviennent des références hégémoniques issues de l'ancien maître.

Le béton devient alors le symbole du progrès, le verre celui de la réussite, et la verticalité celui de la puissance. La ville ainsi produite ne renforce plus les originalités ni les traits singuliers des modèles urbains propres à chaque société. Elle incarne, selon les mots de Felwine Sarr, « l'imposition d'un modèle comme », là où l'on aurait pu aspirer à « un modèle plus », et aboutit finalement à « un modèle moins » (Sarr, 2016, p. 23). Cette standardisation appauvrit les imaginaires au lieu de les nourrir, en neutralisant toutes les alternatives locales possibles.

Cette « odeur » continue de structurer l'imaginaire urbain contemporain. Le béton, le verre ou la verticalité, même lorsqu'ils sont produits localement en Afrique, incarnent plus que jamais, et de manière hégémonique, l'idée de la véritable modernité. Tandis que la terre reste associée à la pauvreté, le bois à la précarité, et l'organique au sous-développement. La modernité n'est plus une simple transformation historique : elle devient un impératif normatif qui impose l'oubli de ce qui la précède. Ainsi, « l'invention, la découverte ou l'adoption d'une modernité africaine ne serait dans ce cas qu'arrachement à la tradition, négation de l'ancien, notamment de sa capacité à réguler désormais les pratiques sociales actuelles » (2016, p. 32). Ce processus conduit à percevoir la modernité comme un « vêtement du temps présent, taillé ailleurs, mais qu'il suffirait de mettre pour être au diapason du monde, y compris s'il le faut en se raccourcissant quelques membres afin de s'y loger » (Sarr, 2016, p. 32). Si autrefois ces dualités s'exprimaient entre la « vraie » ville coloniale et l'« autre » ville, cette dichotomie se rejoue aujourd'hui entre les villes nouvelles et les quartiers dits informels. Les formes évoluent, mais les hiérarchies symboliques persistent et ainsi se perpétue une dialectique tradition-modernité fondée sur l'opposition, la négation et l'exclusion.

Désormais, il est plus que jamais urgent de reconnaître que ces grilles d'analyse binaires ont atteint leurs limites. Incapables de saisir l'épaisseur sociale, culturelle et politique des dynamiques urbaines ouest-africaines, elles cristallisent encore, près d'un tiers de siècle après les indépendances, l'opposition entre formel et informel. Ces catégories perpétuent aussi une vision des villes africaines en regard des autres villes du monde, soulignant constamment leur retard dans une course dont la destination serait unique. Ce faisant, ces grilles réduisent la diversité des pratiques spatiales à des catégories appauvries, produisant une lecture déformée du réel. Cette cécité analytique s'accompagne d'un pouvoir performatif, derrière lequel se dissimulent des politiques de ségrégation soutenues par les États contemporains africains.

Au nom de la modernisation, ces politiques réactivent des logiques d'exclusion institutionnalisées, comme en témoignent les opérations de déguerpissement largement documentées dans cette région (Bah, 2021 ; Condé, 2024 ; Yèdji, 2024 ; Gbaguidi & Nassi, 2023 ; Heinrich Böll Stiftung, 2021). Ces opérations illustrent l'un des symptômes les plus visibles de la violence exercée sur les populations les plus vulnérables en milieu urbain, violences qui ne sont souvent pas recensées parmi les sinistres, tels ceux provoqués par le dérèglement climatique dans les villes ouest-africaines.

Cet état de fait montre que ces villes restent prisonnières d'une dichotomie qui invisibilise les expériences et savoirs autochtones, au profit d'un modèle unique, homogène et normatif. Cette impasse, qui ne se contente pas de fausser la compréhension des dynamiques urbaines, légitime également des politiques d'exclusion et de violence fragilisant davantage les populations déjà vulnérables. C'est pourquoi penser la mégapole ouest-africaine exige d'abord une rupture avec ces cadres binaires, afin de réhabiliter et d'affirmer la légitimité d'une cohabitation entre formes et matériaux vernaculaires, et les avancées techniques et technologiques contemporaines en vue d'ouvrir de nouveaux horizons possibles pour la modernité.

3.2 La rencontre comme levier : dépasser les clivages pour réinventer la ville

Si énoncer l'origine et l'impact des dualismes persistants qui structurent les pratiques et les politiques urbaines ouest-africaines (tradition/modernité, formel/informel, ville/village) ne suffit plus, alors envisageons une autre posture : celle de l'ouverture d'un tiers-espace, un espace de rencontre entre ces extrêmes. Mais cette rencontre ne saurait se réduire à une simple conciliation ni à une tentative naïve d'harmonisation. Il s'agit plutôt d'un lieu de dialogue critique, situé et transformateur, où tradition et modernité s'entrelacent, où le formel trouve sa place au sein de l'informel, et où le béton cohabite avec la terre, non dans la contradiction, mais dans la composition.

Un métissage urbain, capable de dépasser les logiques d'exclusion, qui ouvre la voie à une inspiration mutuelle, où les oppositions s'effacent progressivement au profit d'un échange fertile, porteur d'alternatives. Ce tiers-espace offre ainsi un terrain de refondation et un décentrement épistémique, apte à redéfinir la ville à partir d'un corps hybride, composite et profondément ancré dans le réel.

Ce « décentrement épistémique », tel que le conçoit Sarr, ne consiste pas en une simple inversion des rapports de force. Il engage un déplacement plus profond, qui puise à la fois dans les cosmologies africaines, les héritages urbains coloniaux, les dynamiques des quartiers informels contemporains, et les innovations issues des villes nouvelles. Ce mouvement ouvre la voie à une autre manière de penser la modernité, non plus comme un modèle universel et figé, mais comme une pluralité de vécus, d'imaginaires et d'expériences en co-construction.

Cette conception plurielle et située de la modernité rejoint ce que Souleymane Bachir Diagne, dans le sillage de Merleau-Ponty, appelle un « universalisme latéral ». En s'opposant à l'« universalisme d'aplomb », vertical, centralisé (France Culture, 2024). Diagne propose une autre manière de faire commun, fondée sur une logique horizontale, relationnelle et ouverte. Il s'agit d'une modernité qui ne cherche pas à écraser ou homogénéiser, mais à composer à partir de la diversité, dans l'écoute et la réciprocité.

Pensée ainsi, les villes ouest-africaines ne se situeront plus en périphérie d'un monde supposément moderne : elle devient un laboratoire vivant, où s'inventent de nouveaux rapports au territoire, au temps et à l'autre, participant pleinement à la construction de la modernité. C'est dans ces interstices, ces zones de frottement et d'invention, que s'élabore une modernité latérale : dans l'entre-deux, dans l'hybridation, dans l'attention portée aux formes de vie qui échappent aux catégories dominantes.

Toutefois, le recours à la tradition exige des précautions car il ne s'agit pas de rechercher des cendres, mais des flemmes, afin d'éclairer un chemin neuf. Comme le souligne Sarr (2016), « toute tradition recèle un capital symbolique et mental à mobiliser [...] un travail de dépoussiérage est nécessaire pour en extraire ce qui est fondamental, vital et fécond » (p. 44). Le renouveau ne résulte pas nécessairement d'une rupture, mais d'une continuité, où « le nouveau est une dimension du très ancien qui réapparaît dans le très moderne » (Derrida, 2012, p. 14).

Parce qu'en concevant la modernité comme une trajectoire unique et linéaire, on se retrouve piégé dans une pensée téléologique qui condamne les sociétés à un même destin (Sarr, 2016, p. 39). Pourtant, la modernité peut aussi se comprendre comme une émancipation individuelle vis-à-vis des normes héritées, sans pour autant renier la richesse des traditions (Sarr, 2016, p. 29). Elle devient alors un espace de négociation entre héritage et invention, fidélité et écart.

L'enjeu est donc de tisser un nouveau rapport aux savoirs urbains, où le passé ressurgit dans le présent et nourrit l'innovation. Ce va-et-vient entre l'ancien et le nouveau, loin d'être une contradiction, constitue le moteur même de l'invention. Selon cette dialectique que Derrida exprime avec force, l'innovation est « une dimension du très ancien » (Derrida, 2012, p.14). C'est à partir de ce lien fécond entre mémoire et création que peuvent émerger des formes urbaines ancrées, ouvertes et profondément situées.

Dans cette continuité, repenser la ville suppose également de reconfigurer les régimes de savoir. Paulin Hountondji (2007) critique depuis longtemps la hiérarchisation des connaissances héritée de la colonisation, qui a relégué les savoirs locaux au second plan au profit d'une science

académique occidentalisée. Il plaide pour la reconnaissance et la réintégration des « savoirs endogènes » : des systèmes de pensée enracinés dans les pratiques sociales, les expériences communautaires et les dynamiques locales, constituant le socle d'une production de connaissance autonome (Foé, 2023). Ces savoirs qui se manifestent à travers des formes variées, contes, proverbes, récits mythologiques, anecdotes intergénérationnelles, chants, pratiques artisanales ou gestes techniques informels, qui proposent une autre lecture de la ville : depuis ceux qui l'habitent, l'imaginent et la façonnent.

Dans cette perspective, il devient essentiel de « repenser la dissémination du savoir dans le corps social des sociétés africaines, peut-être par une désacadémisation de celui-ci » (Sarr, 2016, p. 122). Il s'agit de déplacer les lieux de légitimité de la connaissance, pour que les savoirs urbains ne restent pas l'apanage d'une élite experte, mais puissent circuler librement dans les quartiers, les marchés, les ateliers, les cours familiales, partout où la ville se pense, s'expérimente et se construit au quotidien.

Ce déplacement épistémique engage un changement de paradigme : il ne s'agit plus seulement d'un savoir uni-versitaire centralisé, académisé, souvent au mépris du contexte local, mais d'un savoir pluri-versitaire, c'est-à-dire ouvert à la diversité des épistémès, des langues, des pratiques et des modes d'intelligibilité du monde. Ce glissement vers un plurivers du savoir peut être l'une des pistes majeures pour penser une ville autrement, depuis ses marges, ses usages, ses mémoires.

Une telle reconfiguration appelle un autre niveau de réflexion : repenser le rôle des architectes et des urbanistes. Dans des contextes où l'auto-construction constitue la forme dominante de production urbaine, souvent désignée comme relevant de l'informel, ce modèle trouve en réalité ses racines dans les pratiques architecturales traditionnelles, notamment celles des anciens villages. Là, bâtir n'était pas une entreprise individuelle, mais un acte collectif : une œuvre à laquelle la communauté tout entière participait, de la conception à la réalisation de l'espace, selon une logique de co-construction nourrie par la transmission des savoirs, l'ancrage local et l'hybridation des pratiques.

Sur cette base, certaines démarches contemporaines, comme celles portées par le projet *Hub City*, ouvrent déjà des pistes pour repenser et réinterpréter les structures sociales et spatiales propres aux villages traditionnels. Plutôt que de simplement les reproduire, ces initiatives proposent de traduire leurs principes dans le langage de la ville contemporaine, afin de répondre à des enjeux actuels tels que l'agriculture de proximité, l'assainissement ou la domestication des nouvelles technologies. Il ne s'agit pas de figer un passé idéalisé, mais d'en extraire des principes fondateurs notamment la centralité du collectif, la circularité des usages et l'attachement au territoire, pour nourrir l'invention d'une urbanité située, inventive et résiliente, profondément enracinée dans les savoirs locaux (Agbodjinou, 2022).

Cette redéfinition des régimes de savoir passe également par une révolution linguistique. Comme le rappelle Ngũgĩ wa Thiong'o (2011), la domination épistémique s'exerce aussi par le biais de la langue : penser ou se définir dans une langue que l'on maîtrise peu, voire pas du tout, revient souvent à penser contre soi. Dans cette perspective, réhabiliter les langues africaines comme

vecteurs de savoir critique et d'action urbaine constitue un levier décisif. Cela permettrait non seulement de rapprocher les savoirs des populations concernées, mais aussi d'inventer des formes d'expression, de narration et de conceptualisation du territoire en prise directe avec la maîtrise d'usage. Car c'est dans ces langues que se formulent des visions du monde singulières, des manières situées de penser l'espace, le temps, le commun.

Dans le prolongement de cette réhabilitation des savoirs situés, qu'ils soient linguistiques, culturels ou pratiques, il devient tout aussi essentiel de reconnaître la valeur des formes vivantes d'appropriation de l'espace urbain, longtemps marginalisées au nom d'un idéal normatif. Trop souvent réduites à leur supposée « informalité », Ces pratiques révèlent, à bien des égards, une rationalité ancrée dans le contexte, d'une intelligence située qui invente d'autres manières d'habiter. À l'image de l'usage des rues dans la plupart des pays en Afrique de l'Ouest, qui ne se réduisent pas à de simples infrastructures de circulation, elles sont des scènes multifonctionnelles, à la fois lieux de prière collective (comme les prières du vendredi), d'événements familiaux (mariages, baptêmes, veillées), d'échanges marchands (étals, petits commerces) ou encore de loisirs populaires (matchs de football improvisés, discussions de quartier, etc.). Autant d'usages hybrides, simultanés ou successifs, qui, même s'ils résultent parfois d'un manque d'espaces spécifiquement dédiés à ces différentes fonctions, offrent néanmoins des pistes d'expérimentation ainsi qu'une forme de rationalité et de mutualisation dans la réappropriation des espaces urbains.

Ces principes, porteurs d'inspiration, dessinent d'autres pistes pour penser la ville au-delà des clivages Nord/Sud. Car cette informalité négociée, loin d'être un simple écart à la norme interroge elle-même les normes établies et entre en résonance avec des modèles d'expérimentation urbaine actuels dans plusieurs villes du Nord. La Nouvelle Charte de Leipzig (2020), par exemple, appelle à une ville plus inclusive, flexible et créative. Des métropoles comme Paris, Oslo ou Madrid expérimentent aujourd'hui l'élargissement des trottoirs, la piétonnisation de certains quartiers, ou encore la réintroduction des usages festifs et rituels de l'espace public (Conseil de l'Union européenne, 2020). Ce faisant, elles s'approchent, souvent sans le dire, de logiques déjà à l'œuvre depuis longtemps dans les villes africaines, où l'espace urbain se construit moins par prescription que par usage partagé.

Ainsi, dépasser les oppositions figées entre tradition et modernité, formel et informel, ville et village, pourrait ouvrir la voie à une relecture des quartiers dits « informels » qui ne passe plus par leur éradication. Plutôt que de les concevoir comme des anomalies à corriger, ces espaces pourraient être reconnus comme des lieux d'expérimentation et d'innovation urbaine, porteurs de rationalités propres, ancrées dans les usages, les solidarités et les savoirs locaux. Ces formes d'appropriation de l'espace, souvent reléguées à la marge, révéleraient une intelligence située, capable d'inventer des réponses souples, hybrides et adaptatives. Dès lors, la restructuration de ces territoires ne relèverait plus d'une logique de remplacement, mais d'un processus d'accompagnement, où l'existant devient une ressource plutôt qu'un obstacle.

Dans cette optique, les villes nouvelles ne se réduiront plus à des enclaves destinées à une élite restreinte ou à une diaspora idéalisée. Elles pourront plutôt s'inscrire dans une dynamique de

cohabitation territoriale, en résonance avec les pratiques locales et les besoins des populations majoritaires. Le corridor urbain en formation offrirait dans ce cas un terrain d'expérimentation privilégié, où les logiques vernaculaires rencontreraient les exigences contemporaines de l'aménagement. En revalorisant les langues, les savoirs et les usages situés, il pourrait faire émerger une urbanité plurielle, fondée sur la co-construction. Ces dynamiques pourraient, en retour, nourrir d'autres manières de penser la ville, ici comme ailleurs, dans une logique d'échanges horizontaux entre Suds et Nords, entre périphéries et centres, entre héritage et invention.

3.3 Utopie : vers d'autres mondes des possibles

Pour parachever la déconstruction et faire émerger de nouveaux épistèmes⁴, il est nécessaire de reconquérir des territoires encore peu explorés, ou longtemps enfouis sous des imaginaires rigides et normatifs. C'est précisément à cet endroit que l'utopie, vaste et profond champ de projection, ouvre une étendue de possibles. Affranchie des contraintes immédiates, elle prend d'abord forme dans l'imaginaire, avant de se traduire, lentement et partiellement, dans le réel.

Face à un paysage saturé de modèles contradictoires (quartiers informels/smart cities/safe cities) dont l'impact positif reste limité et qui laissent peu de place aux pensées autonomes, l'utopie flotte librement. Elle trouve de multiples points d'ancrage: dans l'art, la parole, la mémoire, le mythe, ou encore la matière brute. C'est ce champ qu'il convient d'investir pour reconstruire les imaginaires et ouvrir d'autres horizons. Il s'agit ici de débroussailler un contre-espace : celui d'une ville qui n'existe pas encore, mais que l'on se donne le droit de concevoir, de nommer, de rêver, peut-être même de raconter, à travers des contes, des légendes, des visions morcelées. Mais cette fois, ces récits ne viendraient pas uniquement des grands discours économiques ou politiques forgés dans les amphithéâtres des universités prestigieuses : ils pourraient jaillir d'une anecdote murmurée avec hésitation, sous un arbre à palabres, dans l'attente d'un taxi-brousse, ou au détour des marchés hebdomadaires d'Afrique de l'Ouest.

L'Afrotopos, ou *atopos* de l'Afrique, loin d'être une fiction hors sol, désigne ce chantier mental où se fabrique du sens. Il s'agit d'un lieu d'émergence d'urbanités encore indéfinies, un « lieu non encore habité par cette Afrique qui vient, mais qui demande d'être investi par la pensée et l'imaginaire » (Sarr, 2016, p. 133). Cet espace constitue un cadre pour interroger les fondements mêmes de ce que nous appelons « ville » : ses épistémologies, ses géométries, ses matériaux.

C'est dans les marges, là où l'urbanisme académique détourne souvent son regard, que cette utopie pourrait trouver matière à exister. On la devine dans le cinéma spéculatif de *Black Panther* (2018), qui imagine une capitale africaine « affranchie » des récits dominants, dans les explorations sonores de Sun Ra qui déplacent l'urbain vers des constellations mentales, dans les installations textiles d'Ibrahim Mahama qui enveloppent la ville de sa propre mémoire matérielle, ou dans les architectures de déchets de Romuald Hazoumè qui révèlent ce que l'espace rejette pour mieux le recomposer. Elle se murmure

⁴ « C'est un ensemble de croyances et de valeurs d'une époque, qui se traduit par un récit, un récit qui doit être la traduction des aspirations des groupes. » (Génération Afrotopia, 2020, 06:30)

encore dans les inventions musicales de Fulu Miziki et Kokoko!, nées de la récupération dans les rues de Kinshasa, et dans les récits de Léonora Miano et d'Odile Sankara, qui refusent les frontières convenues. De nouvelles formes qui ne se contentent pas de déplacer les catégories mais les dissolvent, tressant tradition et technologie, ruralité et modernité, pour donner naissance à des villes où le frottement des mondes devient la trame même de l'habiter.

L'utopie urbaine ouest-africaine ne viserait ni à ressembler à Dubaï, ni à imiter Paris, mais à s'inventer depuis elle-même, dans une identité en devenir. Il ne s'agirait pas simplement de bâtir, mais aussi de dire la ville, de la danser, de la chanter, de la rêver. Elle pourrait se déployer dans la verticalité, l'oblique, l'horizontalité, comme dans des formes précaires, composites, mais puissamment signifiantes. C'est là, dans les gestes ordinaires, dans les pratiques de survie devenues stratégies d'invention, que se manifeste une autre intelligence. Ce que l'urbanisme dominant qualifie d'« informel » serait peut-être, au fond, l'expression d'une rationalité autre, celle d'un monde que le langage cartésien n'a pas su, ou pas voulu, traduire (Simone, 2004).

Ces formes, qu'elles soient filmiques, sonores, matérielles ou littéraires, composent une constellation où la ville se pense autant qu'elle se fabrique. Elles esquissent une méthode à partir des marges. Dans cette même dynamique, les outils numériques actuels, loin de se réduire à des instruments neutres, peuvent devenir des complices de cette réinvention située. Détournés, reconfigurés, ils offrent des prolongements aux visions, simulent des formes issues de mémoires délaissées, actualisent des imaginaires enfouis. L'intelligence artificielle, qui n'est ni solution ni menace, représente ce matériau fluide, capable de s'imprégner de cosmologies locales et de nourrir une esthétique du contre-modèle. On pourrait ainsi imaginer des villes aux motifs adinkra (Aboagyewaa & Kemevor, 2018), des quartiers façonnés par des mythes dogons, des agencements où fibre optique et terre battue se répondent, ou encore des scénarios où le plan-masse devient chant et où les matériaux locaux retrouvent une dignité spéculative.

Encore faut-il, pour cela, nourrir ces technologies de récits authentiques, de savoirs vernaculaires, d'archives réappropriées. Sans cette mémoire vive, elles risquent de reproduire les biais, les hiérarchies et les oublis issus d'autres systèmes de pensée. L'utopie devient alors un protocole de ré-encodage du monde, un outil critique pour rendre concevables d'autres formes d'urbanité. Refonder des nouvelles utopies à travers les nouveaux outils numériques ne serait ni un retour à un passé idéalisé, ni une imitation de modèles exogènes ; ce serait, au contraire, l'ouverture d'un troisième espace (*third space*), un lieu d'hybridation culturelle où s'élaborent de nouvelles subjectivités et de nouvelles formes d'appartenance (Bhabha, 1994, pp. 38–39). Dans cet entre-deux créatif, la ville peut puiser à la fois dans le souffle des griots et dans les flux numériques. L'espace public y devient non plus une simple dalle ou un rond-point, mais une scène de palabres, un foyer d'écoute, un lieu de mémoire incarnée, non figée dans la pierre, mais vibrante dans les sons, les odeurs, les rythmes du quotidien.

Il s'agit aussi d'imaginer une urbanité qui accepte l'inachèvement comme principe de vie, le réemploi comme acte de mémoire, et la discontinuité comme souffle. Une architecture du passage et du vivant, enracinée dans les logiques relationnelles africaines, où l'individu se définit non par l'isolement, mais par les liens tissés avec les autres, les lieux, les ancêtres et le non humain.

Les villes issues de cette vision ne suivraient pas les standards planétaires, ni même les frontières évoquées ici. Elles pourraient cependant se dessiner à partir de cartographies sensibles, d'épistémologies tactiles et de topographies d'histoires nourries de mémoires plurielles et de savoirs endogènes. Le projet urbain y deviendrait une expérience collective, un chant politique, un geste poétique, non pas figé, mais mouvant, non pas planifié, mais rêvé, raconté, ressenti.

Imaginer la ville africaine de demain, ce n'est sans doute pas tracer une carte unique. Ce n'est peut-être même pas suivre un rythme précis, mais plutôt entendre des échos dispersés : le murmure des marchés, la mémoire lente des baobabs, ou le silence habité des soirs sans électricité. Ici, le plan urbain ne s'imposerait pas d'en haut. Il se tisse, se fragmente, puis se recompose dans les voix, les pas, les attentes et les silences. L'utopie devient alors une manière d'habiter le temps, un art de l'entre-deux, une poétique du futur née de la poussière, du verbe, du lien. Elle est l'acte radical de se projeter non depuis ce qui a été hérité par contrainte, mais depuis ce qui reste à inventer à partir de soi.

Ouverture vers la conclusion

Conclure ce travail par un simple point final serait un leurre. Plutôt que de refermer un chapitre, il cherche à ouvrir une porte vers d'autres champs d'investigation et des questionnements encore peu explorés. Ce travail ne prétend pas offrir des réponses définitives, mais esquisse des pistes et des invitations à penser autrement les villes ouest-africaines et leurs imaginaires. En ce sens, cette conclusion se veut moins une fin qu'un commencement, un tremplin vers de nouvelles utopies, de nouvelles manières d'habiter et de produire la ville.

Conclusion :

Ce travail de fin d'études se présente comme une traversée critique et réflexive à travers les multiples strates de l'urbanisation ouest-africaine. Plus qu'une simple étude des formes urbaines, il constitue un cheminement intellectuel ponctué de découvertes, de doutes et de repositionnements constants.

Au départ, cette recherche ne reposait ni sur une connaissance approfondie de l'architecture et des villes ouest-africaines, ni sur un cadre méthodologique solidement établi. Les questionnements qui l'ont nourrie ont parfois conduit à des terrains peu fertiles, parfois au contraire à des espaces d'une grande richesse. Chacun de ces détours a contribué à produire ce travail, inscrit dans un contexte lui-même en construction : celui du corridor urbain ouest-africain.

Dès les premières lectures, la notion de « corridor urbain » s'est imposée comme point de départ, suscitant une interrogation essentielle. Si les densités urbaines contemporaines se concentrent aujourd'hui le long de la côte atlantique, s'agit-il d'un phénomène récent ? D'autres foyers de concentration urbaine ont-ils existé auparavant ? À quelles époques et dans quelles régions ? Ces questions ont conduit vers l'histoire des villes précoloniales transsahariennes et à la nécessité de comprendre le contexte de leur émergence ainsi que les discours qui les accompagnaient.

Cette exploration a ouvert une nouvelle piste. Celle d'identifier les raisons qui ont conduit aux mutations urbaines, transformant les villes autrefois structurées le long des grands axes transsahariens en un système de concentration littorale articulé autour de l'axe Lagos-Abidjan. L'analyse a mis en évidence l'impact déterminant de la période coloniale, en interrogeant les changements opérés dans les pratiques comme dans les théories, ainsi que l'héritage légué à l'époque postcoloniale. Ces transformations témoignent d'une extraversion de la pensée, des pratiques et des imaginaires liés aux villes ouest-africaines, confrontées à des enjeux semblables à ceux des villes nouvelles, l'hégémonie du béton comme symbole de modernité, le rejet des matériaux et techniques vernaculaires au profit de modèles importés.

Cependant, à côté de cette dynamique dominante, une autre facette de l'urbain s'impose. Des initiatives locales, souvent portées « par le bas », expérimentent, innovent et proposent de nouvelles façons de penser, de raconter et de construire la ville. Ces deux visions apparemment opposées invitent à questionner, d'une part, les lectures binaires (ville précoloniale/ville postcoloniale, ville/campagne, centre/périphérie, tradition/moderne) qui biaisent encore la compréhension des villes africaines contemporaines, et d'autre part, la portée symbolique et

technique de ces initiatives locales, leur inscription dans le contexte et leur capacité à dialoguer ou s'hybrider avec les modèles dominants. Dans les deux cas, la question centrale demeure : quelle influence ces dynamiques exercent-elles sur le corridor urbain en devenir ? Pour articuler ces visions, la notion de « déconstruction » a été mobilisée, afin d'explorer des rapprochements possibles, de réconcilier les extrêmes et de créer un espace de dialogue entre discours et réalités.

L'ampleur du sujet a progressivement imposé un recentrage de la recherche, qui s'est précisé à travers la rencontre de la mosquée de Larabanga au Ghana, l'un des plus anciens édifices religieux de la région. Ce bâtiment, par son rôle religieux et symbolique, représente un point de rencontre entre cultures négro-africaine et arabo-musulmane, comparable, dans sa fonction et son rôle central, à celui des églises dans les villes façonnées par la rencontre avec l'Europe.

Cette perspective remet en question l'idée selon laquelle la spécificité des villes africaines se trouverait à la période précédant la colonisation européenne. La rencontre avec la culture arabo-musulmane dès le VII^e siècle, puis avec la culture européenne à partir du XV^e siècle et de façon plus marquée au XIX^e siècle, a sans doute laissé des empreintes profondes sur l'architecture et l'urbanisme africains. L'implantation centrale des lieux de culte musulmans, conjuguée à l'hybridation entre formes circulaires négro-africaines et structures angulaires arabo-musulmanes, a donné naissance à des morphologies mixtes dans certaines régions, comme les habitations oblongues observées chez les Haoussas, difficilement attribuables à une seule culture (Fassassi, 1978, p. 75). Dans cette perspective, la notion de « ville précoloniale » apparaît trop figée et doit être repensée, car elle masque la complexité des influences qui avaient déjà façonné et ce de façon subtile les villes africaines bien avant l'arrivée des puissances européennes.

L'empreinte coloniale européenne, plus récente, reste particulièrement visible à travers une modernité autoritaire, la ségrégation spatiale et la stricte séparation entre « ville indigène » et « ville blanche ». Toutefois, cette période mérite d'être examinée avec nuance. Tout comme la réhabilitation des architectures vernaculaires africaines constitue une urgence, il serait réducteur de réduire la ville coloniale à un simple espace d'oppression. L'exemple d'Asmara, en Érythrée, héritage de la colonisation italienne inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO en 2017, illustre la nécessité de reconsidérer certains legs. Il en va de même pour les architectures postcoloniales produites par des architectes comme Henri Chomette, Michel Ducharne ou Christian Larras. Dans cette optique, il convient de redéfinir la place du béton, au même titre que celle des formes oblongues, afin de réintégrer ces éléments dans les structures urbaines africaines contemporaines.

Ce point de vue souligne également les incertitudes qui traversent ce travail. Ces dernières révèlent un champ encore en friche et la nécessité de consolider les savoirs existants. Il met en lumière le besoin de valorisation de l'histoire urbaine et architecturale africaine dans la formation académique et insiste sur l'urgence de constituer des corpus et des références accessibles aux générations futures.

Ce mémoire ne constitue donc pas un aboutissement, mais bien un point de départ. Il esquisse les bases d'une approche critique de l'urbain africain, dans la recherche comme dans la pratique,

affranchie des imitations de modèles exogènes tout en évitant l'idéalisation d'un passé glorieux. Il s'agit d'une construction dynamique, en tension permanente, enracinée dans les savoirs locaux tout en demeurant ouverte aux réalités mondiales.

Des interrogations essentielles restent en suspens :

- Comment structurer l'urbanisation du corridor ouest-africain sans reproduire les logiques d'exclusion héritées du passé ?
- Comment intégrer les matériaux et savoirs vernaculaires (terre, fibres, techniques traditionnelles) au cœur des politiques publiques ?
- Comment renouveler la vision de la ville africaine en combinant les utopies héritées, les urgences présentes et les perspectives ?

Ce mémoire se veut un tremplin. Il ne propose pas de réponses toutes faites, mais soulève les enjeux liés aux modes de pensée et de production qui façonnent, souvent de manière problématique, les villes du corridor urbain ouest-africain. Il invite à rechercher un équilibre entre pratiques locales et dynamiques globales, à explorer les interactions entre innovations vernaculaires et modèles importés, à interroger les cadres hérités et à imaginer de nouvelles utopies urbaines, capables de conjuguer mémoire, présent et futur.

Une telle remise en question est urgente, non seulement pour l'Afrique, mais aussi pour le reste du monde, car tous portent, consciemment ou non, l'héritage de cadres conceptuels biaisés, d'oppositions figées et de préjugés persistants. Les dépasser n'est pas uniquement une exigence intellectuelle, mais un impératif collectif, l'une des premières conditions pour résister à l'urbanocène.

Réflexion sur le parcours et la légitimité

Cette recherche a été traversée par des incertitudes, chaque réponse ouvrant de nouvelles questions et révélant à la fois un champ encore en friche et les limites de ma formation initiale. Ayant commencé mes études en Afrique, j'ai constaté que l'histoire urbaine et architecturale du continent est rarement valorisée dans les cursus que j'ai suivis. Cela m'amène à envisager qu'une étude des programmes dispensés dans les universités d'Afrique de l'Ouest pourrait être pertinente afin d'évaluer leur adéquation aux enjeux contemporains de l'architecture et de l'urbanisme, notamment face aux défis démographiques, écologiques et économiques actuels.

Ma recherche m'a également confronté à une interrogation personnelle sur ma légitimité. En tant qu'étudiant africain partiellement formé en Europe, je me suis souvent retrouvé face à un dilemme. Les auteurs que je mobilisais étaient jugés selon leurs origines : certains, formés ou résidant en Occident, pouvaient être accusés de reproduire des cadres intellectuels coloniaux ou de poser un regard occidental sur les questions africaines, tandis que d'autres, africains, étaient parfois perçus comme essentialistes ou afrocentrés. Pris entre ces deux pôles, j'ai interrogé ma position. Parler de l'Afrique depuis l'Europe peut être interprété comme une forme de colonialisme intellectuel ou, inversement, comme une posture victimaire. Mais peut-être que se situer à la marge de ces

extrêmes fonde précisément ma légitimité. Issu de deux systèmes, africain et européen, je me dois de questionner sans complexe, car cela relève du défi de penser la ville et de faire cohabiter les enjeux locaux et globaux.

Cette position soutient non seulement ma réflexion académique, mais aussi une approche ouverte et plurielle de l'urbanisation et de l'architecture contemporaines. Elle ouvre la voie à une pratique capable de combiner critique, créativité et conscience des enjeux locaux et globaux, et encourage à reconsidérer les formations actuelles afin de préparer les futures générations d'architectes et d'urbanistes à répondre aux défis du XXI^e siècle.

Bibliographie

Sources académiques

- Aboagyewaa, J., & Kemevor, A. K. (2018). Remaking of Adinkra cultural cloth through innovation. *International Journal of Research in Humanities, Arts and Literature*, 6(6), 299–314. <https://oaji.net/pdf.html?n=2017/488-1530336643.pdf>
- Bah, M. (2021). Conflits fonciers autour des politiques de déguerpissements à Conakry (Guinée) (Mémoire de master, Université Rennes 2). https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03694404v1/file/2021_memoire_MAMADOU%20BOBO_B.pdf
- Bakari, K. (1958). L'Afrique occidentale pré-coloniale et le fait urbain. *Présence Africaine*, 5, 76–80. <https://doi.org/10.3917/presa.022.0076>
- Besson, R., & Choplin, A. (2023). Faire de l'urbanisme tactique dans les Suds ? Retour sur le programme des Pépinières urbaines financé par l'Agence Française de Développement (AFD). *L'Espace Politique*, 47–48. <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.11394>
- Bhabha, H. K. (1994). *The location of culture*. Routledge. <https://archive.org/details/TheLocationOfCultureBHABHA/page/n67/mode/1up>
- Bonnet, C. (2004). *The Nubian pharaohs: Black kings on the Nile*. The American University in Cairo Press.
- Choplin, A. (2019). Produire la ville en Afrique de l'Ouest : Le corridor urbain d'Accra à Lagos. *L'Information géographique*, 83(2), 85–103. <https://doi.org/10.3917/lig.902.0085>
- Choplin, A. (2020). *Matière grise de l'urbain*. MetisPresses. <https://doi.org/10.37866/0563-74-6>
- Choplin, A., & Weber, S. (2021). Voyage au cœur du monde du béton en Afrique. *EchoGéo*, 58. <https://doi.org/10.4000/echogeo.22582>
- Chrétien, J.-P. (2004). Les capitales royales de l'Afrique des Grands Lacs peuvent-elles être considérées comme des villes ? *Journal des Africanistes*, 74(1–2). <https://doi.org/10.4000/africanistes.458>
- Confins. (2020). Africapolis, une nouvelle géographie urbaine de l'Afrique. *Confins. Revue franco-brésilienne de géographie / Revista franco-brasilera de geografia*, 46, Article 46. <https://doi.org/10.4000/confins.31552>
- Coret, C., Zaugg, R., & Chouin, G. (2020). Les villes en Afrique avant 1900 : Bilan historiographique et perspectives de recherche. *Afriques*, (11). <https://doi.org/10.4000/afriques.3043>
- Derrida, J. (2012). La déconstruction et l'autre. *Les Temps Modernes*, (669–670), 7–29. <https://doi.org/10.3917/ltn.669.0007>
- Dresch, J. (1950). Villes d'Afrique occidentale. *Cahiers d'Études Africaines*, 5(19), 200–230. <https://doi.org/10.3406/caoum.1950.1687>
- Fassassi, M. A. (1978). *L'architecture en Afrique noire : Cosmoarchitecture*. Éditions Anthropos.
- Förster, T., & Ammann, C. (2018). Les villes africaines et le casse-tête du développement (L. Vannini, Trans.). *International Development Policy*, 10. <https://doi.org/10.4000/poldev.3352>

- Foé, N. (2023). Paulin J. Hountondji et la boîte de Pandore des savoirs endogènes. *Diogène*, 283–284(3–4), 212–223. <https://doi.org/10.3917/dio.283.0212>
- Fourchard, L. (2006). Les rues de Lagos : Espaces disputés / espaces partagés. *Flux*, (4), 62–72. <https://doi.org/10.3917/flux.066.0062>
- Goldberger, P. (2003). Disconnected Urbanism. *Metropolis Magazine*, November, p. 66.
- Goerg, O. (2006). Domination coloniale, construction de « la ville » en Afrique et dénomination. *Afrique & Histoire*, 5(1), 15–45. <https://doi.org/10.3917/afhi.005.45>
- Grandmaison, P. de. (2001). *L'Empire des hygiénistes : Une histoire coloniale de la médecine préventive*. Fayard.
- Gbaguidi, S. J., & Nassi, K. M. (2023). De quoi le « déguerpissement » est-il le nom dans les villes africaines ? Pour une synthèse non exhaustive de la littérature francophone. Université d'Abomey-Calavi (Bénin). <https://edition-efua.acaref.net/wp-content/uploads/sites/6/2023/07/Sewanou-Jonas-GBAGUIDI.pdf>
- Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2022). *Climate change 2022: Impacts, adaptation and vulnerability*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009325844>
- Jeppie, S., & Diagne, S. B. (Éds.). (2008). *The meanings of Timbuktu*. HSRC Press. <https://doi.org/10.35632/ajis.v26i3.1382>
- Jeanne Vivet (2012). *Déplacés de guerre dans la ville. La citadinisation des deslocados à Maputo (Mozambique)*. Paris: Karthala.
- Jonas, E., & Matthias, N. (2022). Abuja, the federal capital of Nigeria: Reflections on city making and urban displacement policy. *Journal of Advance Multidisciplinary Research*, 1(2), 17-23. <https://synstojournals.com/multi/article/view/96>
- Kagou Dicko, E., T. Umaru, S. Sanogo & R. Loewner (2024). A Trend Analysis of Changes in Cooling Degree Days in West Africa Under Global Warming. *Atmosphere*, 15(11), 1376. <https://doi.org/10.3390/atmos15111376>
- Masri, F. A. (2020). The representation of African cultural identity in Black Panther film by Ryan Coogler [Manuscrit non publié]. Academia.edu. https://www.academia.edu/91610662/The_Representation_of_African_Cultural_Identity_in_Black_Panther_Film_by_Ryan_Coogler
- MBEMBE, A. (2020). *Brutalisme*. Paris: La Découverte.
- Mbembe, A. (2020). *Sortir de la grande nuit: Essai sur l'Afrique décolonisée*. La Découverte.
- Moriconi-Ebrard, F., Harre, D., & Heinrigs, P. (2016). L'urbanisation des pays de l'Afrique de l'Ouest 1950-2010 : Africapolis I, mise à jour 2015. *Cahier de l'Afrique de l'Ouest*. Paris : Éditions OCDE.
- Moser, S. (2020). New cities: Engineering social exclusions. *One Earth*, 2(2), 125–127. <https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.01.012>

- Mudimbe, V. Y. (1988). *The invention of Africa: Gnosis, philosophy, and the order of knowledge*. Indiana University Press.
- Mudimbe, V.-Y. (2021). *L'invention de l'Afrique. Gnose, philosophie et ordre de la connaissance*. Éditions Présence Africaine. <https://doi.org/10.3917/epa.mudim.2021.01>
- Nzuzi, L. (2015). Le déclin de la ville négro-africaine. *International Review of Community Development*, 17, 81–94. <https://doi.org/10.7202/1034370ar>
- Oladiti, A., & Idowu, A. (2017). Urban development and dualism in colonial Lagos. *Nigerian Journal of Urban Studies*, 12(2), 112–129.
- Palme, M., & Salvati, A. (2021). Introduction: Anthropocene or Urbanocene? In M. Palme & A. Salvati (Eds.), *Urban microclimate modelling for comfort and energy studies* (pp. 1–9). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-030-65421-4_1
- Pieterse, E., & Simone, A. (Eds.). (2013). *Rogue urbanism: Emergent African cities*. Jacana Media.
- Schmid, C., & Brenner, N. (2018). Journeys through planetary urbanization: Decentering perspectives on the urban. *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(3), 591–610. <https://doi.org/10.1177/0263775818765476>
- Seid'ou, K. K. (2021). On stage-crafting and state-crafting beyond crisis: Ibrahim Mahama's word and deed. *African Arts*, 54(2), 52–67. https://doi.org/10.1162/afar_a_00583
- Sinou, A. (1985). Idéologies et pratiques de l'urbanisme dans le Sénégal colonial (Thèse de troisième cycle, École des hautes études en sciences sociales). C.E.D.I.D.-ORSTOM. <https://www.academia.edu/79971443/>
- Sinou, A. (1988). Urbanisme et colonialisme : La production de la ville indigène au Sénégal au début du XXe siècle. In C. Coquery-Vidrovitch (Éd.), *Processus d'urbanisation en Afrique* (pp. 25–37). L'Harmattan.
- Simone, A. (2004). *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*. Duke University Press.
- Simone, A. (2010). *City life from Jakarta to Dakar: Movements at the crossroads*. Routledge.
- Taithe, B. (2009). *The Killer Trail: A Colonial Scandal in the Heart of Africa*. Oxford University Press.
- Thiong'o, N. wa. (2011). *Décoloniser l'esprit* (L. Hubert, Trad.). La Fabrique Éditions. <https://doi.org/10.3917/lafab.thion.2011.01>
- Van Leynseele, Y., & Bontje, M. (2019). Visionary cities or spaces of uncertainty? Satellite cities and new towns in emerging economies. *International Planning Studies*, 24(3-4), 207–217. <https://doi.org/10.1080/13563475.2019.1665270>
- Wakeman, R. (2016). *Practicing utopia: An intellectual history of the new town movement*. University of Chicago Press.
- Watts, J. (2019, February 25). Concrete: The most destructive material on Earth. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/cities/2019/feb/25/concrete-the-most-destructive-material-on-earth>

- Zuberi, N. (2004). The transmolecularization of [Black] folk: Space Is the Place, Sun Ra, and Afrofuturism. In P. Hayward (Éd.), *Off the Planet: Music, Sound and Science Fiction Cinema* (pp. 77–95). Indiana University Press.
- Zuboff, S. (2020). *L'âge du capitalisme de surveillance*. Paris: Zulma. (Ouvrage original publié en 2019)

Sources institutionnelles

- Africa Surveyors News. (2025). Shelter Afrique courts Actis, Shapoorji Pallonji in continental housing deal. <https://www.africasurveyorsonline.com/shelter-afrique-courts-actis-shapoorji-pallonji-in-continental-housing-deal/>
- Agence Française de Développement. (2025). Les Pépinières urbaines : Laboratoire de participation citoyenne. <https://www.afd.fr/fr/les-pepinieres-urbaines-laboratoire-de-participation-citoyenne>
- Assemblée nationale. (1885, 28 juillet). *Discours de Jules Ferry sur les fondements de la politique coloniale* [Discours parlementaire]. <https://www2.assemblee-nationale.fr/decouvrir-l-assemblee/histoire/grands-discours-parlementaires/jules-ferry-28-juillet-1885>
- Banque africaine de développement. (s.d.). Sénégal — Projet de parc de technologies numériques — MapAfrica. <https://mapafrica.afdb.org/fr/projects/46002-P-SN-G00-001>
- CartoonDealer. (n.d.). Abuja map capital city Nigeria municipal administrative area map rivers roads parks railways vector illustration [carte]. <https://cartoondealer.com/image/275611896/abuja-map-capital-city-nigeria-municipal-administrative-area-map-rivers-roads-parks-railways.html>
- Carte du pôle urbain de Diamniadio, Sénégal. (2017). Agence de Développement Municipal (ADM). <https://www.ndf.int/media/project-files/adm-capitalisation-note-02-en-web-191217.pdf>
- Alaro City (n.d.). Alaro City est la première du genre au Nigéria. <https://www.alarocity.com/project-details/>
- City, A. (n.d.). Infrastructures et équipements de nos développements urbains. <https://www.appolonia.com/project-details/plans/>
- Climate Chance. (2020). Africa's urbanisation dynamics 2020. <https://www.climate-chance.org/en/library/dynamics-urbanisation-african-2020/>
- Conseil de l'Union européenne. (2020). Nouvelle Charte de Leipzig : La transformation des villes pour un avenir durable. https://www.citego.org/bdf_fiche-document-2635_fr.html
- Digital Earth Africa. (2025, 7 mars). Urbanisation. <https://digitalearthafrica.org/fr/urbanisation/>

- Digitale, U. (2020). Pourquoi Google abandonne son projet de smart city à Toronto. Usine Digitale. <https://www.usine-digitale.fr/article/pourquoi-google-abandonne-son-projet-de-smart-city-a-toronto.N962691>
- Diallo, A. (2024, octobre 21). Dream City : Ouverture officielle des souscriptions. <https://sgcg-dreamcity.com/dream-city-ouverture-officielle-des-souscriptions/>
- Ecofin Agency. (2018, 16 mai). Nigeria awards a \$6.68 billion rail contract to China Civil Engineering Construction Corporation. <https://www.ecofinagency.com/public-management/1605-38491-nigeria-awards-a-6-68-billion-rail-contract-to-china-civil-engineering-construction-corporation/>
- Eko Atlantic. (n.d.). Milestones, Issue 1. <https://www.ekoatlantic.com/milestones/Eko-Atlantic-Milestones-Issue-1.pdf>
- Fondation pour la Recherche Stratégique (FRS). (2024). Les Afriques en mutation : Acteurs, stratégies et perspectives [Note de la FRS]. <https://www.frstrategie.org/publications/notes/afriques-mutation-acteurs-strategies-perspectives-2024>
- Redattore Sociale. (s.d.). Progetti urbani in Italia. <https://www.redattoresociale.it/GetMedia.aspx?id=bbaa81f29743485a874c62289729dd4b&s=0>
- Gifex. (2023, avril 27). Carte des royaumes africains précoloniaux. <https://gifex.com/fr/fichier/carte-des-royaumes-africains-precoloniaux/>
- GSMA. (2022). The Mobile Economy: Sub-Saharan Africa 2022. <https://www.gsma.com/mobileeconomy/sub-saharan-africa/>
- Google Maps. (2025). Carte de l'Afrique de l'Ouest contemporaine. <https://www.google.com/maps>
- Heinrich Böll Stiftung. (2021, 22 juin). Dispossession: Evictions for Development? <https://sn.boell.org/en/2021/06/22/dispossession-evictions-development>
- Humanitarian OpenStreetMap Team. (2020). Open Cities Africa: Mapping for resilience. <https://www.hotosm.org/>
- Kane, M. L. (n.d.). Urbanisme : Nouakchott demain... Mozaikrim. <https://mozaikrim.over-blog.com/2014/09/urbanisme-nouakchott-demain.html>
- La mosquée Larabanga : 1 joyau historique et culturel de l'Afrique de l'Ouest. (2025, 5 juillet). The Savanna Online. <https://thesavannaonline.com/2025/07/05/the-larabanga-mosque-indepth/>
- La Pépinière urbaine de Dakar. (2022). Les Pépinières Urbaines. <https://www.pepinieres-urbaines.org/fr/les-pepinieres-urbaines/dakar/>

- MacroTrends. (2025). Lagos population 1950–2025.
<https://www.macrotrends.net/cities/22007/lagos/population>
- Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. (s.d.). Forum Mondial Bâtiments et Climat. <https://www.ecologie.gouv.fr/rendez-vous/forum-mondial-batiments-climat>
- Ministère de la Transition écologique. (2024, 7 mars). Forum mondial bâtiments et climat : Agir pour le climat, la résilience, la prospérité et le bien-être [Fiche presse].
<https://www.unep.org/fr/resources/rapport/rapport-sur-letat-mondial-des-batiments-et-de-la-construction>
- Mohrmann, D. (2020, 12 octobre). Akon City. *The Record*.
<https://theprioryrecord.com/2020/10/akon-city/>
- Nairaland. (n.d.). Will Eko Atlantic City Be The Most Beautiful City In Africa After Completion?
<https://www.nairaland.com/915883/eko-atlantic-city-most-beautiful/15>
- OECD. (2024, 8 mars). The fragmentation of conflict networks in North and West Africa.
https://www.oecd.org/en/publications/the-fragmentation-of-conflict-networks-in-north-and-west-africa_8a120183-en.html
- OECD/SWAC. (2018). Africapolis: A new data platform on cities and urbanization dynamics in Africa. Sahel and West Africa Club Secretariat.
<https://www.oecd.org/swac/publications/africapolis.htm>
- OpenDRI. (2019). City planning through community mapping in Pointe-Noire, Congo.
<https://opendri.org/city-planning-community-mapping-pointe-noire-congo/>
- OpenStreetMap Africa. (2023). OSM Africa Community Hub.
<https://community.openstreetmap.org/c/africa/49>
- ONU Info. (2010, 23 novembre). La population des villes africaines va tripler d’ici à 2050.
<https://news.un.org/fr/story/2010/11/202162>
- Plaza Diamant. (n.d.). La 3^e phase de construction de Plaza Diamant. <https://www.plaza-diamant.com/la-3eme-phase-de-construction-de-plaza-diamant/>
- Ramani Huria. (2018). What is Ramani Huria? <https://ramanihuria.org/en/>
- Reuters. (2018, 15 mai). Nigeria awards \$6.68 bln rail project to Chinese state rail firm.
<https://www.reuters.com/article/business/finance/nigeria-awards-7-bln-rail-project-to-chinese-state-rail-firm-xinhua-idUSL5N1SN00N/>
- Shaping the Future. (2023, mars 14). Sherbro Island City. <https://sherbroislandcity.com/shaping-the-future/>
- SGCG DREAM CITY. (n.d.). Home. <https://dreamcity.sgcg-gn.com/>

- SOM. (n.d.). Appolonia City Master Plan. <https://www.som.com/projects/appolonia-city-master-plan/>
- Togo-Presse. (n.d.). Valorisation des matériaux locaux dans l’habitat : Les acteurs se forment en techniques de construction en briques de terres comprimées. <https://togopresse.tg/valorisation-des-materiaux-locaux-dans-lhabitat-les-acteurs-se-forment-en-techniques-de-construction-en-briques-de-terres-comprimees/>
- UNESCO. (2024). Sénamé Koffi Agbodjinou : « La ville africaine actuelle est le produit d’une rupture avec la nature ». <https://www.unesco.org/fr/articles/sename-koffi-agbodjinou-la-ville-africaine-actuelle-est-le-produit-dune-rupture-avec-la-nature>
- UNESCO Centre du patrimoine mondial. (s. d.). Asmara : une ville africaine moderniste. Consulté le 7 août 2025, à l’adresse <https://whc.unesco.org/fr/list/1550/>
- UN-Habitat. (2010). L’état des villes africaines 2010 : Gouvernance, inégalité et marchés fonciers urbains. <https://unhabitat.org/fr/node/92365>
- UN-Habitat. (2022, May 20). Urban Living Lab Centre launch marks the start of collaboration for urban climate action. United Nations Human Settlements Programme. <https://unhabitat.org/news/20-may-2022/urban-living-lab-centre-launch-marks-the-start-of-collaboration-for-urban-climate>
- UN-Habitat. (n.d.). Urban planner – Programme support for West Africa. United Nations Human Settlements Programme. <https://unhabitat.org/join-us/urban-planner-programme-support-for-west-africa-consultant>
- United Nations Environment Programme. (2024). Global status report for buildings and construction: Beyond foundations: Mainstreaming sustainable solutions to cut emissions from the buildings sector. <https://doi.org/10.59117/20.500.11822/45095>
- Urbaplan ; Transitec. (2015). Schéma directeur d’urbanisme de la ville de Yamoussoukro [carte]. Gifex. <https://gifex.com/fr/wp-content/uploads/39975/Schema-directeur-d-urbanisme-de-la-ville-de-Yamoussoukro.jpg>
- Veolia Institute. (2021). African smart cities in 2030. <https://www.institut.veolia.com/en/african-smart-cities-2030>
- World Bank. (2021). Open Cities Africa: A data revolution for urban resilience. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/318621468333002773/open-data-for-resilience-initiative-planning-an-open-cities-mapping-project>

Autres sources:

Abatta Village. (n.d.). Le projet – Un éco-quartier mixte et connecté.

<https://abattavillage.com/leprojet>

Aboagyewaa, J., & Kemevor, A. K. (2018). Remaking of Adinkra cultural cloth through innovation.

International Journal of Research in Humanities, Arts and Literature, 6(6), 299–314.

<https://oaji.net/pdf.html?n=2017/488-1530336643.pdf>

AfricaGuinée. (2021, 13 octobre). Logements sociaux : Elhadj Bailo Sow, promoteur du projet

Dream City rassure.... <https://www.africaguinee.com/logements-sociaux-elhadj-bailo-sow-promoteur-du-projet-dream-city-rassure/>

Actuguinee.org. (2015, 5 février). Enfin, la cité Plaza Diamant aux Guinéens.

<https://actuguinee.org/enfinla-cite-plaza-diamant-aux-guineens>

Adeyemi, K. (2014). Makoko floating school. NLÉ Architects.

<https://www.nleworks.com/wp/case/makoko-floating-school/>

Agbodjinou, S. K. (2014). HubCity : pour une ville post-urbaine en Afrique. *L'Africaine d'Architecture*.

<https://www.lafricainedarchitecture.org/hubcity>

Agbodjinou, S. K. (2021). Horizon 2030 pour les « smart cités » africaines.

Azalaï Fondation. (n.d.). Nos réalisations. <https://azalaifondation.org/nos-realisations/>

Bhabha, H. K. (1994). *The location of culture*. Routledge.

<https://archive.org/details/TheLocationOfCultureBHABHA/page/n67/mode/1up>

Bertho, E. (2019). Un universel comme horizon. Entretien avec Souleymane Bachir Diagne [Billet de blog]. *Esquisses*. <https://doi.org/10.58079/o5bz>

Biao, C.-G. N. (2025, 13 mars). La présence chinoise dans les ports en Afrique. *Projet Afrique Chine*.

<https://projetafriquechine.com/analyse/la-presence-chinoise-dans-les-ports-en-afrique/>

Biennale Architettura 2023 | Intervento di Lesley Lokko. (2022, 31 mai). *La Biennale di Venezia*.

<https://www.labiennale.org/it/architettura/2023/intervento-di-lesley-lokko>

Bouzit, K. (2024, mars 25). Entre succès et désillusion, le bilan décevant des villes nouvelles en

Afrique. *Lagrandeafrique.media*. <https://lagrandeafrique.media/entre-succes-et-desillusion-le-bilan-decevant-des-villes-nouvelles-en-afrique/>

BusinessDay. (2020, August 19). Rendeavour's record breakers in Africa, and in Nigeria.

<https://businessday.ng/news/article/rendeavours-record-breakers-in-africa-and-in-nigeria/>

Caillié, R. (1830). *Journal d'un voyage à Tombouctou*. Paris : Imprimerie Royale.

cda. (2021, 24 septembre). « Je n'ai rien à voir avec l'écologie » : Romuald Hazoumè, l'as de la récup'. *Connaissance des Arts*. <https://www.connaissancedesarts.com/arts->

[expositions/art-contemporain/je-nai-rien-a-voir-avec-lecologie-romuald-hazoume-las-de-la-recup-11163899/](https://www.visionguinee.info/cite-plazza-diamond-cest-la-premiere-fois-quun-chef-detat-inaugure-un-chantier-selon-ousmane-gaoual/)

cirey.balde. (2015, 8 février). Cité Plaza Diamond : « C’est la première fois qu’un chef d’État inaugure un chantier », selon Ousmane Gaoual. *Vision Guinée*.
<https://www.visionguinee.info/cite-plazza-diamond-cest-la-premiere-fois-quun-chef-detat-inaugure-un-chantier-selon-ousmane-gaoual/>

Coogler, R. (Director). (2018). *Black Panther* [Film]. Marvel Studios.
<https://www.marvel.com/movies/black-panther>

Citi Newsroom. (2019, February 1). Appolonia City gets sister city in Nigeria.
<https://citinewsroom.com/2019/02/appolonia-city-gets-sister-city-in-nigeria/>

Crawford, E. (2023, 9 octobre). Eko Atlantic City. ArcGIS StoryMaps.
<https://storymaps.arcgis.com/stories/16d99f31c0a54d6db255066203cd00d8>

Dakaractu. (s.d.). Asphyxié par le fisc à hauteur de 27 milliards : Le Groupe Summa, dans l’attente d’un financement. https://www.dakaractu.com/Asphyxie-par-le-fisc-a-hauteur-de-27-milliards-le-Groupe-Summa-dans-l-attente-d-un-financement_a251235.html

Dakarposte. (2023, octobre 4). Diamniadio Lake City, un projet immobilier futuriste pour la banlieue de Dakar. https://www.dakarposte.com/Diamniadio-Lake-City-un-projet-immobilier-futuriste-pour-la-banlieue-de-Dakar_a17688.html

Dembélé, M. (2023). L’architecture postcoloniale des villes africaines. *Habitat et Ville Durable*, 1(2), 1–17. <https://www.eamau.org/wp-content/uploads/2023/11/notes-1.pdf>

Design233. (2021). ArchiAfrika Pavilion – Studio NYALI at the Venice Biennale.
<https://www.design233.com/articles/studio-nyali-archiafrika-pavilion-joe-addo-venice-biennale>

Dialo, S. (2025, juin 2). Urbanisation en Afrique : Les villes nouvelles comme réponse à l’explosion démographique. *Afrique Diplomatique*. <https://afrique-diplomatique.com/urbanisation-en-afrique-les-villes-nouvelles-comme-reponse-a-lexplosion-demographique/>

Dormira jamais. (n.d.). Afrique centrale, 1899 : La mission Voulet-Chanoine au cœur des ténèbres.
<https://dormirajamais.org/voulet/>

DW. (2023, 12 septembre). Francis Kéré: Pioneer of social, ecological design. *Deutsche Welle*.
<https://www.dw.com/en/francis-kere-pioneer-of-social-architecture/a-66790200>

Eko Atlantic. (2023). About Eko Atlantic City. <https://www.ekoatlantic.com/about-eko-atlantic/>

Eko Atlantic. (Wikipedia contributors, 2024). https://en.wikipedia.org/wiki/Eko_Atlandic

Fanon, F. (1961). *Les damnés de la terre*. Paris: François Maspero.

Fassassi, M. A. (1978). *L’architecture en Afrique noire : Cosmoarchitecture*. François Maspero.

- Foé, N. (2023). Paulin J. Hountondji et la boîte de Pandore des savoirs endogènes. *Diogène*, 283284(3–4), 212–223. <https://doi.org/10.3917/dio.283.0212>
- France Culture. (2023). Une autre philosophie de la nature et de la ville : Épisode 4/4 du podcast *Philosopher au Sud*. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/avec-philosophie/une-autre-philosophie-de-la-nature-et-de-la-ville-9180803>
- france Culture. (2024). L'universalité selon Souleymane Bachir Diagne [Épisode de podcast]. Dans *Questions du soir, l'idée*. <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/questions-du-soir-l-idee/l-universalite-selon-souleymane-bachir-diagne-3925960>
- Génération Afrotopia. (2020, 6 janvier). FELWINE SARR : L'Afrotopie qui vient [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=87vOllH1JJ4>
- Guineematin. (2021, 14 octobre). Dream City : la SGCG présente son projet de construction de 18 500 logements à Kobaya Tayaki. <https://guineematin.com/2021/10/14/dream-city-la-sgcg-presente-son-projet-de-construction-de-18-500-logements-a-kobaya-tayaki/>
- JeuneAfrique.com. (2024). Eko Atlantic City, la promesse d'un Lagos redessiné. <https://www.jeuneafrique.com/1631188/economie-entreprises/eko-atlantic-city-la-promesse-dun-lagos-redessine/>
- Kéré Architecture. (n.d.). Atelier Gando: Community laboratory. <https://www.kerearchitecture.com/work/knowledge/atelier-gando>
- Kéré Architecture. (n.d.). Kéré | Home. <https://www.kerearchitecture.com>
- Kéré Architecture. (n.d.). Primary school in Gando. ArchDaily. <https://www.archdaily.com/785955/primary-school-in-gando-kere-architecture>
- Koffi & Diabaté. (2021). Projet 20 000 logements. <https://koffi-diabate.com/portfolio/projet-20-000-logements/>
- Koffi & Diabaté Architectes. (n.d.-a). Les Résidences Chocolat [Projet immobilier]. <https://koffi-diabate.com/portfolio/les-residences-chocolat-2>
- Komoot. (2022). Pont de Cocody (Pont Alassane Ouattara). <https://www.komoot.com/fr-fr/highlight/5344348>
- La Tribune. (2018, 26 janvier). Espionnage : Le siège de l'UA à Addis-Abeba, cheval de Troie de la Chine en Afrique. <https://afrique.latribune.fr/politique/2018-01-26/espionnage-le-siege-de-l-ua-a-addis-abeba-cheval-de-troie-de-la-chine-en-afrique-766305.html>
- Le Cour Grandmaison, O. (2016, 21 novembre). Hygiène et biopolitique coloniales dans l'empire français. Ici et Ailleurs. <https://ici-et-ailleurs.org/rencontres/universite-d-ete-2016/article/hygiene-et-biopolitique>

- Le360 Afrique. (2024). L'Afrique devrait compter quelque 2,5 milliards d'habitants en 2050, selon la CEA. https://afrique.le360.ma/afrique-de-louest/lafrrique-devrait-compter-quelque-25-milliards-dhabitants-en-2050-selon-la-cea_7Q6JDVDJNRB2JBLUZH2ETZFEFA/
- Le Monde. (2016, 21 octobre). L'avenir du monde se joue en Afrique. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/21/l-avenir-du-monde-se-joue-en-afrique_5017948_3212.html
- Le Monde. (2017, 11 août). À Lomé, l'architecte Sénamé Koffi veut transposer les vertus du village africain à la ville. https://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/11/a-lome-sename-koffi-agbodjinou-veut-transposer-les-codes-du-village-a-la-ville_5171569_3212.html
- Le Monde Afrique. (2024, 16 août). The 'Akon City' mirage fades in Senegal. https://www.lemonde.fr/en/le-monde-africa/article/2024/08/16/the-akon-city-mirage-fades-in-senegal_6716982_124.html
- Le Nouveau Reporter. (2024). Un Togolais veut créer des villes intelligentes. <https://lenouveaureporter.com/un-togolais-veut-creer-des-villes-intelligentes/>
- Les Archives de la Terre Cuite. (2015, 16 mai). Togo : Le Grand Kloto à l'heure de l'utilisation de la terre stabilisée dans la construction. <https://lesarchivesdelaterrecuite.blogspot.com/2015/05/togo-le-grand-kloto-lheure-de.html>
- Les systèmes de refroidissement explosent : L'Afrique devrait gagner sur un marché de 8 000 milliards de dollars. (2024, septembre 26). The Exchange Africa. <https://theexchange.africa/countries/africa-cooling-systems-market/>
- Masri, F. A. (2020). The representation of African cultural identity in Black Panther film by Ryan Coogler [Unpublished manuscript]. Academia.edu. https://www.academia.edu/91610662/The_Representation_of_African_Cultural_Identity_in_Black_Panther_Film_by_Ryan_Coogler
- Mangesh, K. (2023). Shapoorji Pallonji's landmark projects in Africa. Medium. <https://industryupdates.medium.com/shapoorjipallonjis-landmark-projects-in-africa-00d254997ac2>
- Mbembe, A. (2013). Critique de la raison nègre. La Découverte.
- Miano, L. (2019). Rouge impératrice. Paris, France: Grasset.
- Monénembo, T. (1979). Les crapauds brousses. Éditions du Seuil.
- Montjoy, V., & Souza, E. (2022, March 22). How does Francis Kéré use materials to respond to local climate conditions? ArchDaily. <https://www.archdaily.com/978851/how-does-francis-kere-use-materials-to-respond-to-local-climate-conditions>

- Mudimbe, Y. (2022). Sortir l’Afrique du regard colonial [Entretien vidéo]. Radio France Internationale. <https://www.rfi.fr/>
- NLÉ Architects. (2012). Makoko Floating System – MFS™. <https://nleworks.com/case/makoko-floating-system/>
- NLÉ Architects. (2016, 14 juin). MFS II. <https://nleworks.com/case/mfsii/>
- NPR Music. (2019, 15 novembre). KOKOKO! – Tiny Desk Concert [Vidéo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=wA7MgcgqaZA>
- OkayAfrica. (n.d.). A look at LagosPhoto: ‘The Megacity and the Non City’. <https://www.okayafrica.com/lagosphoto-2013-the-megacity-and-the-on-city/>
- Olver, A. S. B. (1945). La politique coloniale britannique. Politique étrangère, 10(2), 119–126. <https://doi.org/10.3406/polit.1945.5552>
- Okoroafor, C. (2016, June 10). Does Makoko Floating School’s collapse threaten the whole slum’s future? The Guardian. <https://www.theguardian.com/cities/2016/jun/10/makoko-floating-school-collapse-threaten-slum-future>
- Plaza Diamant. (s.d.). Présentation de la cité Plaza Diamant. <https://www.plaza-diamant.com/presentation>
- PR Newswire. (2019, January 29). Rendeavour, Lagos State Government Launch New City in Nigeria. <https://www.prnewswire.com/news-releases/rendeavour-lagos-state-government-launch-new-city-in-nigeria-841954376.html>
- Preston, S. (2012, 4 juin). Invisible Borders: Trans-African Photography Project. Afrique in Visu. <https://www.afriqueinvisu.org/invisible-borders-trans-african768/>
- PreventionWeb. (2013). Floating architecture – Makoko floating school. <https://www.preventionweb.net/news/floating-architecture-makoko-floating-school>
- Rendeavour. (s.d.). Africa’s largest new city builder. <https://www.rendeavour.com/>
- Rendeavour. (2020). About Us. <https://rendeavour.com/>
- RFI. (2022). Entretien avec Felwine Sarr sur l’Afrotopia [Vidéo]. Bing. <https://www.bing.com/videos/>
- RFI. (2022). Yves Mudimbe – Sortir l’Afrique du regard colonial [Vidéo]. Bing. <https://www.bing.com/videos/riverview/relatedvideo?q=Yves+mudime+sortir+l%27Afrique+du+Regard+Colonial+rfi&mid=189B87E18C6C2E05360B189B87E18C6C2E05360B&FORM=VAMGZC>
- RFI Musique. (2021, 22 juin). Fulu Miziki, un collectif kinoï qui “fait musique à partir de rien”. RFI Musique. <https://musique.rfi.fr/musique-africaine/20210622-fulu-miziki-collectif-kinois-fait-musique-partir-rien.html>

- Residomia Magazine. (2020, 4 février). Diamniadio Lake City, la ville futuriste à 1100 milliards de FCFA. <https://mag.residomia.com/diamniadio-lake-city-la-ville-futuriste-a-1100-milliards-de-fcfa/>
- Sas, É. (2023, octobre 10). “Déconstruire” notre rapport à la nature : Retour rapide sur le concept de Jacques Derrida. Chaire Universitaire. <https://chaire-participations.univ-lr.fr/...>
- Sankara, O. (2022). Odile Sankara: Transformer les territoires avec le théâtre [Vidéo]. YouTube. https://youtu.be/L_Z_Z2q38WI
- Seid’ou, K. K. (2021). On stage-crafting and state-crafting beyond crisis: Ibrahim Mahama’s word and deed. *African Arts*, 54(2), 52–67. https://doi.org/10.1162/afar_a_00583
- SGCG Guinée. (2024, 20 avril). Construction de Dream City à Sonfonia Tayaki : les travaux avancent à pas de géants. <https://sgcg-guinee.com/sonfonia-tayaki-conakry-la-sgcg-entame-les-immenses-travaux-de-construction-de-la-dream-city/>
- Sherbro Island City. (s.d.). Sherbro Island City. <https://sherbroislandcity.com/>
- Sikafinance. (2023, août 12). Le géant chinois CRBC inaugure le 5^e pont d’Abidjan. https://www.sikafinance.com/marches/cote-divoire-le-geant-chinois-crbc-inaugure-le-5eme-pont-dabidjan_42089
- Simone, A. (2004). *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*. Duke University Press.
- Statista. (2024, 14 août). La Chine produit plus de ciment que le reste du monde [Infographie]. <https://fr.statista.com/infographie/32849/production-ciment-chine-et-reste-du-monde/>
- Segui, L.-S. (2025, 24 février). Vers une ville durable : Koffi & Diabaté conçoit un modèle urbain innovant avec le programme 20 000 logements économiques et sociaux au Bénin. African Media Agency. <https://africanmediaagency.com/...>
- Teranga News. (2025, 6 juillet). Akon City : Le projet de ville futuriste abandonné par les autorités sénégalaises. <https://teranganews.sn/2025/07/akon-city-le-projet-de-ville-futuriste-abandonne-par-les-autorites-senegalaises/>
- Thiong’o, N. wa. (2011). *Décoloniser l’esprit* (L. Hubert, Trad.). La Fabrique Éditions. <https://doi.org/10.3917/lafab.thion.2011.01>
- Trames. (n.d.). Collectif d’architecture au Sénégal. <https://www.collectiftrames.com/>
- Tribune de Genève. (2024, 11 septembre). Un livre et un destin fabuleux – Charles Bonnet, le Suisse qui a découvert les pharaons noirs. <https://www.tdg.ch/charles-bonnet-le-suisse-qu-ia-decouvert-les-pharaons-noirs-358626684742>
- UrbaMonde. (n.d.). Co-production de l’habitat et villes inclusives. <https://www.urbamonde.org/>

- Verleene, S. (2020). L'Afrique au secours de l'urbanisme : l'exemple du projet « Le soi, les voisins, le quartier » à Bamako.
- Voûte Nubienne. (n.d.). Association la Voûte Nubienne. <https://www.lavoutenubienne.org/>
- Watts, J. (2019, February 25). Concrete: The most destructive material on Earth. The Guardian. <https://www.theguardian.com/cities/2019/feb/25/concrete-the-most-destructive-material-on-earth>
- Wikipedia contributors. (2024). Eko Atlantic. https://en.wikipedia.org/wiki/Eko_Atlantic
- Wide Open Project. (2015, 3 mars). Hub cité – une expérimentation inédite de démocratie technologique à Lomé. <https://wideopenproject.com/fr/2015/03/03/hub-cite/>
- Zuberi, N. (2004). The Transmolecularization of [Black] Folk: Space Is the Place, Sun Ra, and Afrofuturism. In P. Hayward (Éd.), *Off the Planet: Music, Sound and Science Fiction Cinema* (pp. 77–95). Indiana University Press.