

# Regards sur l'activité informelle dans les grandes villes africaines

Par sept équipes de jeunes urbanistes africains  
À l'initiative des Ateliers de Cergy  
Réseau international de maîtrise d'oeuvre urbaine

Version provisoire / Africités, Dakar 2012

**les ateliers**  
maîtrise d'oeuvre urbaine

# les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, rue de la Gare  
BP 90047  
95020 Cergy-Pontoise Cedex

Tél : +33 1 34 41 93 91

Fax : +33 1 70 72 34 31

[www.ateliers.org](http://www.ateliers.org)

[contact@ateliers.org](mailto:contact@ateliers.org)

# Regards sur l'activité informelle dans les grandes villes africaines

Par sept équipes de jeunes urbanistes africains  
À l'initiative des Ateliers de Cergy  
Réseau international de maîtrise d'oeuvre urbaine.

Les Ateliers de Cergy sont nés d'une intuition : par leur regard et leur inventivité, les étudiants et jeunes professionnels de l'urbanisme sont capables d'offrir aux responsables locaux de nouvelles clés pour appréhender leur mission de développement et d'aménagement de leur territoire. Ainsi, chaque année depuis 30 ans, l'atelier d'été international qui se tient à Cergy-Pontoise permet d'explorer un sujet complexe avec une approche et des idées novatrices, qui parfois bousculent les convictions établies au bénéfice d'une vision ou d'un projet davantage en phase avec les enjeux contemporains.

En parallèle de ces rencontres créatives de jeunes internationaux en région parisienne, Les Ateliers de Cergy organisent depuis 2005 en Afrique de l'Ouest, à la demande de maires ou de gouverneurs, des ateliers de stratégie urbaine faisant intervenir, ensemble, des professionnels locaux et internationaux. Ces travaux collectifs ont pour objectif d'identifier au bénéfice des décideurs locaux les analyses ou projets les plus déterminants pour un développement territorial intégré et durable. Ce faisant, ces professionnels vivent une expérience humaine intense d'échange, d'acculturation réciproque et de transferts de savoir-faire, en s'emparant ensemble de thématiques locales complexes, dont la question de l'activité informelle, particulièrement présente dans les villes africaines et souvent appréhendée de manières très différentes.

Dans l'élan du 30ème anniversaire de l'association, fort de notre conviction dans la capacité de la jeunesse à saisir les enjeux urbains de l'Afrique contemporaine, et dans le but d'apporter une contribution transversale à la préparation de nos futurs ateliers d'urbanisme sur le continent, j'ai le plaisir de vous présenter ce recueil d'articles et de fiches analytiques ou descriptives de l'activité informelle dans les grandes villes africaines. Ces regards et prises de position nous sont livrés par des jeunes professionnels, en majorité africains, qui ont tenu à partager ces travaux à l'occasion des VIèmes rencontres Africités tenues à Dakar.

Vous souhaitant une lecture curieuse de cet ouvrage, j'en félicite tous les contributeurs, et confiant dans le développement entrepris des Ateliers ouest-africains d'urbanisme, salue chaleureusement les maires et partenaires des villes dans lesquelles nous avons eu ou aurons prochainement le plaisir d'organiser ensemble ces ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine.

Pierre-André Périssol

Président des Ateliers de Cergy

# introduction

La visibilité des activités dites du secteur « informel » est l'une des figures les plus marquantes et les plus récurrentes des villes africaines.

Largement présent dès la naissance des politiques publiques urbaines, à la sortie des indépendances, ce secteur « informel » demeure toujours d'une forte actualité en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, au moment même où s'opère le basculement d'une Afrique des campagnes vers une Afrique des Villes.

L'expertise économique converge sur le constat et l'explication. Le secteur informel représente en moyenne entre  $\frac{2}{3}$  et  $\frac{3}{4}$  de l'emploi dans les villes. Cette importance résulte pour l'essentiel d'une croissance urbaine plus rapide que la croissance économique et l'offre d'emplois, et d'une lacune assez générale des systèmes nationaux de redistribution des richesses créées.

Mais cette expertise diverge toujours sur les politiques à conduire à son égard. Deux grands types d'approches s'affrontent. Celles qui considèrent que la priorité est de normaliser ces activités irrégulières qui échappent au contrôle et aux taxes fiscales, et ainsi déstabilisent l'économie « officielle ». Et celles qui, à l'inverse, considèrent l'existence de ce secteur informel comme une source d'initiatives et de créativité, ainsi qu'un mode d'accès privilégié au marché du travail et un moyen pour les populations de s'insérer dans la ville, toutes raisons justifiant des dispositifs d'accompagnement et de promotion.

Les approches du développement urbain et de la maîtrise de la croissance des villes africaines, s'étendant de plus en plus avec l'urbanisation massive du continent, abordent la question des activités informelles selon un angle différent : elles les appréhendent comme l'une des composantes, parmi d'autres, du fonctionnement des villes en tant que systèmes complexes agrégeant les dimensions de l'économique, du social et de l'environnement.

L'objectif devient alors, sans postulat idéologique particulier, de favoriser l'élaboration de stratégies urbaines intégrées apportant des réponses équilibrées et cohérentes aux différents enjeux d'organisation fonctionnelle de la ville (par exemple les réseaux d'énergie ou d'assainissement, les infrastructures

de déplacement, le financement des services de base...), de maîtrise de l'étalement urbain et de la dégradation des environnements naturels, et enfin d'inclusion sociale et économique des habitants de la ville.

L'approche urbaine amène donc, en quelque sorte, à faire sortir « l'informalité » d'un cadre de réflexion strictement économique et de la considérer comme un « fait » constitutif des villes africaines. Certains urbanistes posent même l'informalité comme la marque de fabrique, la singularité et la spécificité historique de la ville africaine contemporaine... et donc comme la caractéristique principale à partir de laquelle il faut penser les politiques d'aménagement urbain.

Voilà près de dix ans que les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine interviennent en Afrique, depuis les premières sessions tenues en 2005 à Casablanca et à Porto Novo.

A chaque atelier, à chaque série de rencontres avec les acteurs et les décideurs locaux, nous mesurons la difficulté qui est la leur de faire face aux urgences d'une croissance urbaine accélérée et mal maîtrisée, et nous nous efforçons de les aider à bâtir des stratégies urbaines sur le moyen<sup>^</sup>-long terme, utiles pour éclairer les choix quotidiens autrement que sous le seul critère de l'urgence sociale.

Systematiquement, la réalité de l'informel est au cœur des réflexions et des propositions des équipes de professionnels de l'urbanisme que nous mobilisons, sans qu'il soit jamais possible de prendre une position ferme et définitive sur la place que doivent prendre et occuper ces activités dans la conception des politiques urbaines.

Cela ne peut pas être simplement noir ou blanc. Car si les villes ont besoin, pour fonctionner, d'un minimum d'autorité et de règles du jeu afin qu'elles demeurent des espaces collectifs et partagés, des lieux démocratiques, elles doivent aussi être des lieux de liberté et d'initiatives possibles pour leurs habitants, à titre individuel ou sous la forme de groupes, y compris pour ceux qui sont d'abord dans la survie quotidienne, condition qui rend peu aisée leur inscription dans des dispositifs collectifs.

Or, de manière presque aussi systématique, nous observons que le regard et l'analyse que portent les décideurs nationaux, régionaux ou locaux sur ces activités informelles restent largement ancrés dans cette dialectique opposant « défenseurs » et « pourfendeurs » de l'informel, alors que manifestement ces approches trop tranchées ne sont qu'un faible guide pour une action publique qui est alors, dans la plupart des cas, assez inefficace (vis à vis de ces activités).

Il y a donc, à l'évidence, pour construire des modes d'actions plus efficaces, besoin de dépasser les schémas de pensée établis.

Lors de nos sessions, notre posture d'action auprès des maîtres d'ouvrage et des décideurs locaux n'est ni de leur servir du « prêt à penser urbain » ou des solutions « prêtes à l'emploi » ni, à l'inverse, de prendre leur ville comme terrain d'exercice en vue d'élaborer une nouvelle théorie de l'urbanisme appliqué au cas de l'Afrique.

Avant de proposer, nous observons, nous cherchons à comprendre, nous écoutons plusieurs points de vue sur une même problématique ou situation constatée.

Confrontés à cette difficulté récurrente d'appréhender la place que doivent ou devraient occuper les activités informelles dans la conception des politiques urbaines des villes, nous avons la conviction qu'il devient utile et nécessaire de renouveler collectivement notre regard et notre mode de lecture sur ce qu'est l'informel dans les villes africaines en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle.

Il devient utile et nécessaire de repartir à la source de ce que sont concrètement ces activités dans les villes africaines aujourd'hui, de ré-interroger les manières dont elles s'inscrivent dans les usages réels des habitants.

De reprendre le tableau à son commencement : décrire, décomposer, décortiquer, décoder de manière pragmatique et empirique le quotidien des citoyens africains, sans forcément chercher à construire une cohérence de propos, et sans forcément chercher à les qualifier en positif ou en négatif.

De partir du vécu des nouvelles générations, celle des étudiants et des jeunes professionnels africains qui sont nés et

vivent dans cette Afrique urbaine, sans forcément leur donner un cadre d'analyse pré-formaté par des spécialistes ou des experts formés à telle ou telle école de pensée.

Ce premier recueil est donc à appréhender pour ce qu'il est, modestement : une compilation de fiches descriptives et explicatives, inégales et parfois imparfaites, qui dressent une série d'instantanés et de photographies de différentes activités dites « informelles » dans huit grandes villes du continent africain.

Nous ne fournissons pas au lecteur de grille de lecture, au delà d'un simple regroupement des fiches par grands thèmes, ni d'analyse et de synthèse. À chacun d'y retrouver des différences ou des ressemblances avec la cité qu'il habite ou sur laquelle il travaille. À chacun de s'interroger sur le bien fondé de répertorier dans ce recueil telle ou telle activité, tant les frontières semblent parfois difficiles à établir entre activités « régulières » et « informelles ».

À chacun enfin de tirer les enseignements sur les décalages existants entre les clichés, les représentations pré-formatées, et les réalités décrites par ces étudiants et jeunes professionnels africains.



# sommaire

- 13 Comment définir la ville informelle ?
- 25 Les métiers de l'informel
- 41 Se déplacer dans la ville informelle
- 59 Environnement et services urbains
- 73 Conditions de vie et temporalité
- 85 L'informel dans l'espace
- 101 Régulariser ou réguler l'informel ?
- 115 Quand l'innovation permet de dépasser la dialectique formel-informel

# présentation des équipes

## NAIROBI

L'équipe comprend trois jeunes professionnels issus de formations pluridisciplinaires. Il s'agit de :

### Liza Cirolia

Urbaniste et analyste politique. Elle travaille actuellement comme coordinatrice du CityLab pour le Logement Humain Durable au Centre Africain pour la Ville à l'Université du Cap où elle gère la méthodologie de recherche et le dialogue pluridisciplinaire pour générer des modèles alternatifs de théorie et pratique du logement dans le Grand Sud. Pour Liza, il est important de prendre du recul sur la crise du logement, et que l'Etat s'implique plus largement dans la gestion des espaces partagés en ville et encourage les constructions progressives légales. En sus du logement durable, Liza s'intéresse aux défis d'infrastructure, à l'économie spatiale du marché foncier, et à la notion de citoyenneté urbaine. Elle a mené des recherches dans différents pays, dont l'Ine, le Brésil, le Sri Lanka, le Kenya, les Etats Unis et l'Afrique du Sud. Contact : lizacirolia@gmail.com

### Baraka Mwau

Urbaniste et mène un Doctorat à l'Université du Cap. Il a une longue expérience professionnelle dans l'amélioration des bidonvilles et dans l'économie urbaine informelle, qui sont au cœur de ses recherches. Son mémoire portait sur les vendeurs de rue à Nairobi, où il vivait depuis plus de 1à ans. Baraka est un membre dynamique, motivé et persistant qui sait travailler en environnement complexe. Pendant deux ans, il a travaillé à temps plein avec Slum Dwellers International (SDI) en tant que liaison pour le Kenya. Ce travail l'amenait à travailler au quotidien sur des projets socio-économiques et de logement. Il travaille aujourd'hui à temps partiel pour CORC-SA SDI Affiliate au Cap. Contact : barakamwau@gmail.com

### Dennis Mwaniki

Urbaniste et environnementaliste avec un diplôme en aménagement urbain et une spécialisation doctorante dans la planification et la gestion environnementale. Il est familier des données empiriques, ayant travaillé sur des projets qui touchent au secteur informel de Nairobi ces 3 ou 4 dernières années. Dennis est doué en aménagement et développement environnemental, en recherche urbaine et dans l'utilisation des systèmes de géo-information pour la planification et la croissance urbaine. Il travaille actuellement comme chercheur pour le Programme de l'ONU pour le l'Habitat Humain, et a auparavant mené des recherches sur l'informalité urbaine, les revenus et l'économie informelle dans différents secteurs de Nairobi. Il s'intéresse à la recherche en urbanisme, à la gestion de l'environnement urbain, aux nouvelles technologies, aux modèles d'amélioration des bidonvilles et à la cartographie par géo-information. Contact : denmwa02@gmail.com



## ACCRA

Les trois membres de l'Equipe d'Accra sont des diplômés Ghanéens qui, ayant travaillé ensemble sur divers projets, ont formé des liens de respect et d'amitié desquels est née l'Alliance Research Team.

### Shirley Ann Osei-Owusu

Je suis une jeune travailleuse passionnée par l'art et la création. J'ai la passion du voyage et de l'exploration. Dans mon temps libre, je parcours mon pays pour comprendre les différents aspects de la vie Ghanéenne.

Je suis persuadée qu'on ne peut apprendre que si l'on prend d'abord le temps de se connaître : ma devise est « sois toi-même ». Mes expériences m'ont permis de développer des compétences de leadership, d'organisation et de communication. Je possède une excellente formation de recherche et fonctionne de manière multitâches.

### Kelvin Andy Nkansah

J'aime la connaissance et – oui, c'est un cliché – connaissance égale puissance. La bonne information, de la bonne source, utilisée au bon moment, peut résoudre de nombreux problèmes.

J'ai participé à des missions de recherches académiques au cours de ma scolarité, mais cette nouvelle opportunité est passionnante, d'utiliser mes compétences acquises pour construire des articles et fiches techniques créatives et intéressantes à partager avec les acteurs impliqués dans le secteur économique et social. Je suis passionné par la technologie, le développement de soi, et suis persuadé qu'il y a toujours à apprendre.

### Marcus Anum

Je possède une capacité à rester concentré pour ne pas perdre de vue mes buts, qui me caractérise en tant qu'équipier et en tant qu'individu. Je sais prendre des risques calculés, et dégager des opportunités de tout problème. Je fais preuves de grandes capacités managériales, dont celle d'établir des priorités pour donner à chaque tâche toute l'attention requise.

Je puise en moi ma motivation, et assure autant en groupe qu'en solo en situation de stress. Je crois en une compétition équitable dans tout pays entre les secteurs formels et informels, qui dépendent tant l'un de l'autre.

## DAKAR

### Alassane Ndiaye

Je suis un jeune sénégalais passionné des questions urbaines, environnementales et du développement en général. Après avoir obtenu un DTS en Gestion des Collectivités Locales et de l'Environnement à l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée, j'ai poursuivi mes études dans la même école pour enfin obtenir un diplôme d'ingénieur en gestion du développement urbain dans le Département Aménagement du Territoire Environnement et Gestion Urbaine. Ainsi depuis ma sortie je travaille au sein de l'ONG Enda Pronat dans la région de Fatick, particulièrement dans la zone Diouroup où nous intervenons en encadrement des populations rurales sur les techniques d'agriculture biologique.

### Jules Bernard Cabo

Après avoir obtenu mon Diplôme Universitaire d'Etudes Littéraires, option Géographie, j'ai continué des études en urbanisme à l'école Nationale d'Economie Appliquée où je me suis spécialisé en gestion du développement urbain avec un diplôme d'ingénieur à la clé. Particulièrement intéressé par les relations entre la société civile et le développement socio économique des villes du Sud, je travaille actuellement avec les communautés dans plusieurs quartiers de Dakar, dans le cadre d'un stage au sein de l'ONG Enda Graf Sahel. Je suis aussi engagé dans des recherches sur les questions de sécurité urbaine sécurité, violences, en plus d'un travail d'accompagnement des récupérateurs de la décharge publique de Mbeubeuss dans l'optique de leur formalisation. Membre de l'organisation DIADEM (Diaspora Développement Education Migration) et du CLVF (Comité de Lutte contre les Violences faites au Femme), je suis un passionné de développement.

### Abdourahmane Idaly Kamara

Diplôme Universitaire d'Etudes Littéraires en Géographie en poche, j'ai poursuivi mes études pour obtenir un diplôme d'Ingénieur en Gestion du Développement Urbain à l'Ecole Nationale d'Economie Appliquée. Passionné de développement, je m'intéresse particulièrement à l'inclusion des personnes handicapées et a tout ce qui tourne autour de l'Urbain. En stage au sein de l'ONG Enda Graf Sahel, j'y travaille dans le groupe chargé des recherches sur les questions portant sur la sécurité urbaine et les violences ainsi que sur la formalisation des récupérateurs de la décharge publique de Mbeubeuss. Egalement actif au sein de l'organisation DIADEM (Diaspora Développement Education Migration) et du CLVF (Comité de Lutte contre les Violences faites au Femme), je suis de ceux qui croient fortement que l'avenir de l'Afrique réside dans une maîtrise du développement urbain.

## LE CAP

Claire Abrahamse, Ashleigh Brander et John Edwards se sont rencontrés en tant qu'étudiants l'Université du Cap, en d'Ingénierie pour l'environnement Bâti, au département d'Architecture, de Prévision et de Géomatique. Chacun, cependant, possède un diplôme d'une année et d'une spécialité différente, et apportent de ce fait au groupe des visions et capacités spécifiques.

**Claire Abrahamse BAS (UCT), BArch (UCT), SMArchS (MIT), SACAP, SAIA, CIFA, UDISA**

Je travaille depuis deux ans sur la recherche à l'échelle et le design à l'échelle de la ville, en particulier dans des environnements marqués par l'histoire. Je participai récemment à un programme d'échange sur l'informalité au Cap et à Zürich. Cette expérience – utiliser ma vision de l'informalité au Cap pour orienter la recherche sur un phénomène similaire dans la ville très ordonnée de Zürich – a permis de clarifier ma vision et mon intérêt pour ce phénomène. Ceci a également souligné le potentiel qu'à l'informalité de créer des villes meilleures à l'aube de l'« ère urbain ». J'ai cette conviction, que les enjeux urbains d'aujourd'hui ne peuvent s'envisager qu'à travers des solutions très larges, très créatives, à travers une vision globale de la Ville, qui favorise la fertilisation croisée des idées et leur application locale.

**Ashleigh Brander BAS (UCT), MCPUD (UCT), UDISA**

Je suis passionnée de villes et de design urbain, en particulier les dynamiques complexes des métropoles en pays émergents. Leur potentiel et l'intensité de leur énergie innovante se sont révélés à moi lors de récents travaux de recherche à Ahmenabad (Inde) et Guangzhou (Chine). Ces expériences portent à faux de ce que je connaissais sur les villes Occidentales depuis ma participation aux Ateliers d'Urbanisme à Cergy Pontoise. Je suis convaincue que les individus sont formés par le lieu et l'environnement dans lequel ils vivent, et qu'une ville, de fait, devrait être pensée spatialement pour offrir les meilleurs conditions de vie.

**John Edwards BAS (UCT), BAS Hon (UCT), M.ArchProf (UCT)**

Je suis passionné d'aventure et d'expériences extrêmes. A la fin de mes études, j'ai traversé l'Afrique en transport public, passant par la Namibie, la Zambie, le Botswana, la Tanzanie, le Kenya, le Mozambique, le Lesotho, le Swaziland, l Zimbabwe et l'Afrique du Sud. J'ai développé ce goût de l'extrême dans l'environnement bâti, notamment pour l'architecture en conditions extrêmes. Mon mémoire portait sur le bâti temporaire en terrain bas inondable, et les différentes stratégies de mitigation adoptées pour pallier aux graves problèmes quotidiens de ces communautés.

## OUAGADOUGOU-TUNIS

**Léandre GUIGMA**

Architecte – urbaniste, diplômé de l'Ecole Africaine des Métiers de l'Architecture et de l'Urbanisme (EA-MAU) sise à Lomé au Togo et doctorant à l'Université de Paris 8 Vincennes-Saint-Denis. Il est le gérant de l'agence Perspective, un bureau d'études d'architecture et d'urbanisme à Ouagadougou. Il s'intéresse à la problématique du logement en ville, notamment l'habitat informel et l'habitat traditionnel, à la fois en tant que professionnel et chercheur. Sous la direction de Agnès Deboulet et de Liliane Pierre-Louis, sa thèse porte sur « les aménagements urbains et l'autopromotion des logements à Ouagadougou : chantages et marchandages fonciers des autorités publiques et des populations locales, de 1995 à nos jours ».

**Manel Ben Hassouna**

Architecte HMONP diplômée de l'Ecole d'architecture Paris La Villette. Elle a effectué une grande majorité de ces études à l'ENAU, Ecole Nationale d'Architecture et d'Urbanisme de Tunis. Elle est désormais étudiante en Master 2 de sociologie à l'Université de Paris 8 Vincennes-Saint-Denis. Elle s'intéresse particulièrement aux phénomènes urbains et sociaux des expansions urbaines dans les villes en en voie de développement. Sous la direction de Agnès Deboulet son Mémoire de Master 2 en sociologie « Quartiers populaires/ quartiers impopulaires. Métamorphose des pratiques sociales dans les quartiers populaires du Grand Tunis » est une observation des quartiers informels du grand Tunis en période post révolutionnaires.

## LOMÉ

### Aurianne CHARMET

Jeune maman de 26 ans elle est très investie dans l'association l'Africaine d'architecture dont elle est membre créateur, cette même association ayant un lien privilégié avec le Togo puisque ses deux autres membres viennent pour le premier du Togo et pour le second, du Bénin. De formation architecte, elle est diplômée depuis presque un an et travaille en ce moment à Paris. "

### Sébastien ALLOU

« Jeune étudiant Ivoirien à l'école d'architecture de Lomé en quatrième année, s'est retrouvé il y a peu second du concours International "Art Urbain". Il est très investi dans la vie associative de son école. Passionné d'architecture, il est, de ce fait, intéressé par le dessin et la 3D Animation. Sébastien est aussi sportif : joueur régulier de football et joggeur invétéré : la capitale togolaise ne gardera pas longtemps ses secrets ! »

### Nora NOVIEKOU

« Togolaise, elle est titulaire d'une maîtrise en sociologie et d'une licence en sciences de l'éducation à l'Université de Lomé.

Elle a un parcours professionnel très intéressant avec pour domaines: droits des enfants - citoyenneté- paix et sécurité - genre.

Elle a un goût poussé pour l'écriture, ce qui lui vaut la création de son blog noritures, grâce auquel elle a participé et remporté un prix au concours de récit urbain 2012, lui permettant de prendre part à l'archicamp 2012 prévu à Lomé. »

### Anne GIPPET

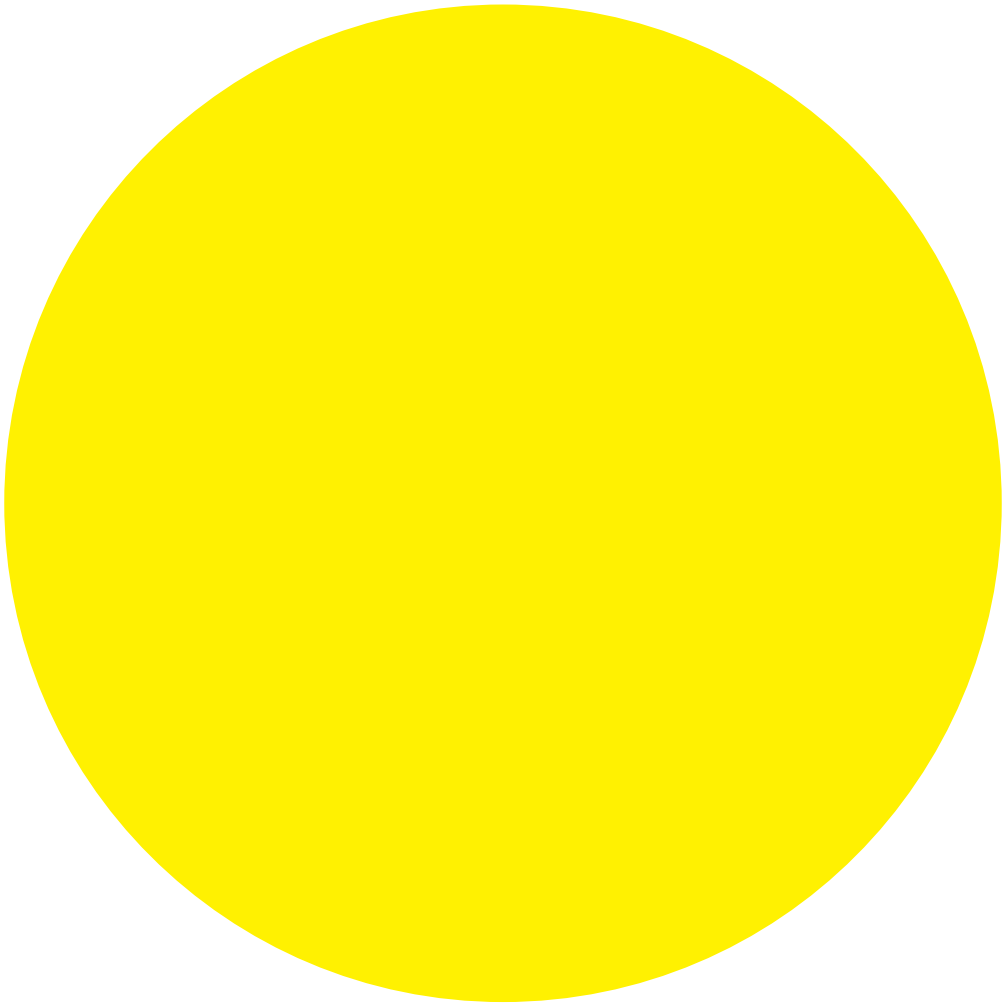
« Diplômée de l'École d'Architecture de Grenoble, elle a réalisé son diplôme dans le studio « Aedification, villes et territoire » qui a comme idée forte d'envisager le projet d'architecture comme un processus dynamique qui questionne le territoire.

Elle a été sensibilisé aux enjeux du développement des villes Africaines avec son travail de fin d'études qui avait pour thème « la requalification de la ceinture verte de la ville de Ouagadougou et des installations informelles qui s'y développent ». Afin d'approfondir ces thématiques de développement urbain elle s'intéresse maintenant à la ville de Lomé. »

## ANTANANARIVO

### Njaka.A.RANAIVOARIMANANA

Doctorant 2e année en aménagement de l'espace et urbanisme, Lab'Urba-Université Paris Est. Diplômé Universitaire Postmaster en expertise internationale et villes en développement, Institut Français d'Urbanisme.



# **Comment définir la ville informelle ?**

## LES MULTIPLES DÉNOMINATIONS DE LA VILLE INFORMELLE À OUAGADOUGOU

Selon la morphologie du quartier :  
« Le non loti, c'est le désordre ! »

Le non loti c'est qui n'est pas encore loti. C'est la brousse ! Ici c'est le désordre, c'est comme le village ! Il n'y a pas d'alignement de constructions, pas d'orientation, c'est le désordre, on se perd facilement !



Le non loti : c'est le fait d'être installé au hasard ! C'est le désordre ! On ne voit pas au-delà de 10m

En référence à l'accès aux services urbains : Le résident du non loti dit « je vais à Ouaga », pour signifier « je vais dans un quartier loti », d'où un sentiment d'exclusion de la ville.

Je vais entrer en ville... Je vais à Ouaga



Ouaga, c'est la lumière, c'est ordonné, c'est loti !

La pauvreté et la forte densité sont mises en exergue dans les quartiers non lotis.

Ici c'est le Vietnam ! Il faut être guerrier pour vivre ici ! Est-ce que toi, tu peux vivre ici ?



Ici c'est Hong Kong. Oui, on est serré ici... comme à Hona Kona !

Entre le loti et le non loti : le « borné » (sans attribution de parcelles).



Ici, c'est borné ! Voici les bornes. Mais on ne nous a rien dit... On attend !

Un mot, deux sens : « Bidon-ville » ou « Projet bidonville » (entre le loti et le non loti)

Bidonville veut dire vivre dans des bidons, dans des zones terribles, ce sont des quartiers pauvres, où règne le désordre, les Crimes, les vols...



Bidonville, ce n'est pas le lotissement, c'est l'eau courante, le courant, les voies...

Bidonville est mieux que non loti, c'est à défaut du lotissement qu'on espérait. Le projet bidonville est un projet qui va ouvrir des voies dans notre quartier. Ils sont venus plusieurs fois, mais on les attend toujours. En attendant le lotissement, ils vont transformer notre non loti en bidonville. Le bidonville est mieux que le non loti.

Ceinture verte

Ici... c'est bien la ceinture verte ?

Je ne sais pas !

Non, ce n'est pas la ceinture verte, c'est la Ceinture Blanche !

Tu es fou ! ? Personne ne parle de ceinture verte ici ! D'ailleurs j'ai appris qu'elle a été supprimée !!!



## LE QUARTIER POPULAIRE À TUNIS : LA DISPARITÉ DE L'URBANITÉ

Notre tentative de compréhension des territoires de l'informel passe par l'étude des mots des acteurs des quartiers populaires. Cet approche a pour objectif, de retracer et de décomposer les diverses images et perceptions qui définissent une part de l'histoire des quartiers populaires dans la société tunisienne.

### Les quartiers populaires de la Médina de Tunis

« El hayy el chaabi! Quand j'ai vécu à Bâb swika et el halfaouin ... on appelait ça aussi quartier populaire! Tu comprends? Bardo à côté c'était le prestige! Mais c'est sûr que le quartier populaire d'hier n'a pas le même sens que le quartier populaire d'aujourd'hui...Maintenant le sens « el chaabi » a changé pour évoquer l'anarchie, le délaissé, « Mzamer » le pauvre et sans valeur, el « Zaweli », non... avant c'était autre chose... » (Saida Sara 2012).

### De quartier populaire à quartier impopulaire...

« Le quartier populaire n'est plus populaire (silence) il est devenu un quartier misérable et puis c'est tout, quand tu regardes el Sijoumi tu trouves juste dans leurs rues une déchèterie à ciel ouvert, avec tous les moustiques et les maladies que cela engendre. » (Saida Sara 2012).

« Comment on définit les quartiers populaires? Hé bien ce sont des ensembles urbains, non équipés ou sous équipés avec des terrains non aménagés. Une des caractéristiques phare est aussi la construction dans le temps du quartier; elle représente en effet, une période plus ou moins longue. Alors qu'est ce qu'on a dit déjà, illégalité, sous équipement et pour finir ces quartiers sont un chantier permanent où vit une population à la condition très modeste. » (M.Mansouri, 2012)

« Les gens dans ces quartiers sont connus pour être pauvres, très pauvres même. Ils n'ont pas les moyens de construire un logement en entier, ils font donc par phases. Au niveau du quartier, la pauvreté est dans le sous équipement et l'aspect délabré de ses rues et de ses constructions ». (M.Abdelmagid 2012)

### Les maux des quartiers populaires....

« Nous portons le nom de ces lieux où l'on vit » (Saida Aicha 2012).

« Hayy Ettadhamen est connu par son mauvais nom, mauvais statut... qu'est ce que je pourrais te dire de plus, pour te résumer si tu viens d'ici, personne ne te fera confiance, ni te traitera comme son égal » (Saida Aicha 2012).

« Notre quotidien est fait de misère et de rejet, comment bien vivre dans ces circonstances? Dis moi...comment? Comment bien grandir? Après on s'étonne que nos enfants soient délinquants. Essayer de vivre dans la dépression et la frustration, tous les jours! C'est ce qui pousse nos enfants au vol, pour avoir ce qu'ils ne pourront jamais avoir, même avec leurs diplômes. » (Aicha, 2012)

### Un Etat absent

« L'Etat nous a fermé la porte depuis longtemps déjà, on aimerait tellement que quelqu'un nous écoute un peu, qu'une personne prenne au sérieux nos demandes. Nous voulons des choses aussi simples que de la lumière dans les rues pour que nos enfants puissent jouer sous une lumière bien vaillante, rien d'incroyable comme tu vois! » (Saida Aicha 2012)

« Si la Municipalité faisait son boulot, on n'aurait pas ces déchets partout; si l'Etat contrôlait les prix, on pourrait manger à notre faim; si l'Etat n'avait pas relâché de dangereux prisonniers, on aurait la paix; si l'Etat n'avait pas abandonné nos mosquées, les salafistes ne nous interdiraient pas d'aller prier dans nos mosquées; si.... » (recueillis par Sami Bouzidi 2012).

### La révolution...

« Mes meilleurs jours dans ce quartier, à l'heure de la révolution, j'ai su pour de vrai, que les gens s'aimaient les uns les autres et avaient peur les uns pour les autres! Tu comprends? On s'est levé tous d'un coup, tous ensemble, à ce moment là il n'y avait ni militaire ni police, c'était la fuite des autorités, de la sécurité, tu comprends? On a organisé un endroit sympa et on s'est rassemblé tous ensemble et on a fait un feu, par ce qu'il faisait très froid, et on surveillait nos quartiers; chacun sa rue et les femmes sur le toit. Il s'est passé la même chose partout, c'est ce qui m'a beaucoup plu dans la révolution, partout ...partout pareil, c'est ce que j'ai le plus aimé. » (Saber 2012)

### Et après?

« Non rien, rien du tout. Rien n'a changé, au contraire... la situation avant était considérée comme étant mieux... Il y avait plus de sécurité par exemple. Prenons les choses les plus simples; parlant des partis politiques, ils ne choisissent que Hayy Ettadhamen pour faire leurs interventions même avant les élections...c'est vrai...ils viennent et ils disent « on va faire ceci, on va faire cela ... » mais ils n'ont rien fait, ça fait plus d'une année!! » (Saber 2012)

« Au moins avant il y a avait des policiers, aujourd'hui, si quelqu'un t'agresse, ou si tu as un conflit avec le voisin et bien va te plaindre! ...mais à qui?? Les flics ils ne viendront jamais et ne perdront pas de temps avec toi et tes histoires, ça te concerne... » (Saida Aicha 2012)

## SIGNALISATION DES ACTIVITÉS INFORMELLES

A Lomé et partout au Togo, on remarque au bord des voies une manière singulière de signaler les activités informelles. Ces signalisations ne suivent pas de procédures et de règles précises, elles se matérialisent de manière très variée, selon les besoins des activités et du public concerné.

de gauche à droite,  
de haut en bas :

Essence frelatée  
Mobilier en bois /  
Pavés de ciment  
Gravier et sable  
Recharges télépho-  
niques  
Calebasse indiquant  
le Tchoukoutou  
Mât rayé indiquant  
l'entrée de la  
maison du chef



Les signalisations spontanées à Lomé se distinguent des signalisations publicitaires de type affiches sur panneaux ou enseignes de magasins. La mise en avant de l'activité par ce type de signalisation ne coûte rien au vendeur, et permet de doper les ventes. On retrouve ces publicités « gratuites » partout à Lomé, et au Togo en général. Ces affichages sont plus visibles au bord des routes car ils profitent du trafic et d'une clientèle plus élargie.

Sur les voies où le passage est important, la vente d'essence frelatée se signale par une bouteille plastique remplie d'essence. Les conducteurs de voitures et de motos s'arrêtent à la hauteur de la bouteille et le vendeur vient les approvisionner. L'intensité de la circulation sur certaines voies incitent également les artisans qui travaillent eux, plus à l'intérieur des quartiers, à exposer une partie de leur travail sur le bord des routes, tel que du mobilier en bois, des pavés et colonnades en béton pour indiquer aux passants la proximité des points de vente. Parfois, en plus de la marchandise exposée, le nom de la société et le numéro s'affichent.

La signalisation est plus risquée au bord des routes car les forces de l'ordre y effectuent plus de contrôle. La vente d'essence frelatée est interdite. Parfois, la police essaye d'attraper le vendeur. Le plus souvent, elle récupère simplement la bouteille pour faire cesser l'activité qui ne sera interrompue à vrai dire que quelques minutes. Les autres types de signalisations ne posent pas vraiment de problèmes aux forces de l'ordre car elles ne sont pas associées à des activités prohibées.

Dans la ville et à l'intérieur des quartiers, d'autres codes de signalisation se mettent en place de manière informelle.

Ils se distinguent de ceux du bord des grandes routes qui doivent être intégrés rapidement par le conducteur. La signalisation écartée des grandes voies de circulation est moins visible mais où que l'on soit dans la ville ou même dans l'arrière pays, les codes sont les mêmes.

Depuis quelques années, on remarque que chaque cabanon de vente de recharges d'unité de téléphones est peint en bleu, alors qu'aucune règle n'existe : simple effet de mode. Dans un autre registre, au sein des quartiers, les fabriques de tchoukoutou (bière de mil locale) sont indiquées par une calebasse sur un bâton. Comme un drapeau, l'orientation des Calebasses indique la direction de la fabrique.

Dans un registre plus administratif, la maison des chefs de quartier est également repérable par une signalétique informelle. Un bâton à rayures de couleurs indique clairement l'entrée.

Il est intéressant de comprendre les « codes » de cette signalisation spontanée. A bien observer, on comprend que des domaines d'activités commerciales souvent très variés sont mis en avant par ce type d'attrape-regard.



# LA FORMATION DE QUARTIERS IRRÉGULIERS À ANTANANARIVO

Inégalités d'accès au sol et filières informelles de production foncière et immobilière



Photo : Remblais non viables, maisons élémentaires

A Antananarivo, les flancs des collines, autrefois destinés à l'installation des lignages prestigieux, sont occupés par une population majoritairement aisée. Ils s'opposent aux plaines, jadis destinées spécialement aux rizières, où l'habitat précaire est gagné sur le remblaiement des plaines rizicoles en zone inondable.

## Le quartier irrégulier<sup>1</sup> : inégalité d'accès au sol et l'illisibilité des normes d'urbanisme

Le Code de l'urbanisme malgache exige une surface minimale de 200 m<sup>2</sup> pour pouvoir prétendre à un permis de construire. Or, la surface de la majorité des parcelles détenues par les propriétaires est inférieure à 200 m<sup>2</sup> et l'absence de titre foncier à jour exclut systématiquement l'obtention de permis de construire.

De nombreuses familles n'ont pas suffisamment de ressources financières pour aller jusqu'au bout des démarches d'obtention de titre foncier ou sont découragées par leur complexité et se contentent souvent d'un titre intermédiaire ou d'un petit papier. Elles se satisfont de l'autorisation verbale du Président du Fokontany<sup>2</sup>, qui n'a pas de compétence dans la délivrance de permis de construire, pour commencer les travaux de construction.

Cette catégorie d'habitants se retrouve ainsi dans une situation d'illégalité : non-conformité aux normes de l'urbanisme et statut foncier lié aux titres intermédiaires irrégulier. Toutefois, elle ne semble pas être directement menacée par une procédure d'éviction du fait de l'existence des « papiers intermédiaires ». Elle n'est pas pour autant à l'abri de l'insécurité foncière notamment dans le cadre d'une mesure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les propriétaires ne sont pas, par ailleurs, à armes égales face à la pression des investisseurs privés (promoteurs immobilier, rentier, etc.), notamment sur les terrains à fort potentiel de valeur ajoutée (accessibles, biens situés,

etc.). Certains propriétaires vulnérables qui ne résistent pas à l'offre alléchante des investisseurs privés vendent leurs terrains et se retrouvent privés des seuls biens qu'ils possèdent. En effet, l'occupation illicite des terrains domaniaux constitue souvent le seul moyen pour rester dans la ville.

## Les filières informelles de production foncière et immobilière

Les occupants illicites suivent un processus spécifique : occupation du terrain, construction du logement, puis éventuellement aménagement et équipement. Le mode de production est « l'auto-construction assistée ». Le type d'habitat construit est la maison élémentaire, c'est-à-dire une pièce sans dépendance, sans commodité, ni eau, ni électricité en général dont la grande pièce fait office à la fois de séjour et de cuisine. Dans le meilleur des cas, la cuisine est séparée, le WC est à l'extérieur.

Par ailleurs, la majorité des habitants d'Antananarivo confie la construction de leur maisons aux artisans constructeurs dont les modalités de construction ne suivent pas les règles de construction et d'urbanisme. Les artisans-constructeurs bâtissent en respectant les règles traditionnelles : consultation de Mpanandro (devin) pour connaître les différents interdits ou Fady (jour de lancement de travaux, implantation favorable de la future construction) et l'orientation de la maison. En général, cette orientation respecte les points cardinaux, valorisation du nord et de l'ouest, c'est à dire ouverture à l'ouest et une orientation de la maison vers le nord.

### Mode de sécurisations informelles des terrains

**PETITS PAPIERS** : Acte de vente sous seing privé certifié par le Maire ou le Président Fokontany qui n'a pas une valeur juridique.

**TITRE INTERMÉDIAIRES** : Procédure de mutations non aboutie jusqu'à l'obtention de titre foncier qui se contente au récépissé justifiant l'enregistrement de timbre fiscal.

1 – Le terme renvoi à la non-conformité aux normes (modalités de construction et règles d'urbanisme) et à l'illégalité du statut foncier. (Voir : A.DURAND LASSERVE. La ville inclusive et le logement informel. Villes en développement, n°90, Mars 2012)

2 – Une structure infra-communale, équivalent d'un canton. Son statut change suivant le régime. Elle correspond actuellement à une circonscription administrative de base de l'Etat (services déconcentrés).

## PRODUCTION FONCIÈRE ET SYSTÈMES DE BAUX DANS L'HABITAT INFORMEL À NAIROBI



La production foncière officielle de Nairobi est hautement bureaucratique et souvent très chère. De fait, la population défavorisée a principalement recours à des réseaux d'accès au foncier informel pour s'installer dans des noyaux de peuplements non régularisés. Un quartier informel naît, ou le devient, de diverses façons : non-conformité aux standards de construction, au règlement du bâti, à la planification officielle ou aux normes d'ingénierie reconnues dans la politique publique ; ou simplement du fait de sa localisation, officiellement impropre à l'habitat humain. Notons que selon cette définition, non seulement les quartiers pauvres mais également un grand pourcentage de la classe moyenne relèvent du logement informel à Nairobi.

Nous nous focalisons sur les quartiers « bidonvilles », qui forment la majorité du parc informel. L'accès au logement informel est un processus complexe. En l'absence de contrats légaux ou formels, ce sont les réseaux sociaux, les appartenances urbaines, et les actions implicites qui créent des connections aussi fragiles que vitales pour obtenir le droit et la sécurité d'occuper un bout de terrain informel, dans un marché urbain qui se commercialise rapidement. Les bidonvilles de Nairobi semblent chaotiques, mais relèvent d'une logique matérialiste que nourrit l'implication soutenue des particuliers. Les principaux acteurs de ce marché sont :

Les locataires, qui alimentent la demande en chambres dans les gratte-ciels ou autres structures illégales. Les baux sont informels et les locataires peuvent être expulsés à tout moment. La permanence du locataire n'est assurée que par ses paiements réguliers. Les expulsions financières sont donc fréquentes, ce qui crée une grande instabilité pour les plus pauvres malgré leurs droits constitutionnels et socio-économiques officiels.

Les propriétaires et les « Rois des taudis » (« slum lords ») proposent à la location des structures sur un terrain qu'ils ne possèdent souvent pas, et font payer pour occuper ce terrain. Ils se revendiquent souvent d'une « licence d'occupation » accordée illégalement, pour légitimer

leurs pratiques. Sans support légal, ils construisent des entreprises rentables et compétitives qui répondent à la demande pressante de logements à bas prix.

Les « Chefs » appartiennent à l'exécutif du gouvernement et ordonnent selon le Chiefs Authority Act. Ils suivent leurs propres lois, quartier par quartier, et partagent le pouvoir avec les doyens du village, les fournisseurs de sécurité sociale, les gangs locaux, et les « têtes » (« headsmen »). Ainsi, à Kibera, ils sont en charge d'allouer les terrains vacants, d'assister aux ventes et transferts de propriété, d'arbitrer les négociations, de gérer la Police Administrative (à qui ils ordonnent de niveler des structures et d'évincer leurs locataires si besoin), de s'assurer que rien ne devienne du logement permanent, et d'approuver, comme contremaître, les additions ou travaux d'entretien de leurs structures par les propriétaires. Dans certains quartiers informels comme Mathare, les Chefs locaux perdent du pouvoir au fur et à mesure que des compagnies de BTP construisent des immeubles en dur à la place des taudis.

La municipalité et les conseillers locaux jouent un rôle important dans la production foncière du secteur formel, mais s'effacent dans les quartiers informels. La Ville, en quelque sorte, n'occupe plus de fonction politique, mais plutôt organisationnelle et managériale. Les autorités locales, qui exécutent le pouvoir gouvernemental, récupèrent son autorité. A l'échelle de Nairobi, l'autorité urbaine a les mains liées par une structure complexe imposée par l'Etat, qui l'empêche de répondre rapidement aux besoins de service des noyaux informels.

Le gouvernement possède les terrains sur lesquels pousse l'habitat informel. A l'échelle nationale, la politique de « montée en gamme » des taudis a généré nombre d'interventions pour tenter d'améliorer les conditions de vie des bidonvilles, et de définir les parcelles disponibles à la location ou la propriété.



# NAIROBI : UNE CITÉ INFORMELLE ?

## PERSPECTIVES, ENJEUX ET OPPORTUNITÉS DE LA VILLE INFORMELLE

On évoque souvent au nom de Nairobi les bidonvilles, la violence politique, la densification contestée. L'espace – pour vivre, subsister, jouer – est constamment disputé par les acteurs du marché et par les deux systèmes formel et informel, et cette dispute est au cœur d'événements comme le massacre des conducteurs de matatus par des gangs, très médiatisé, et la construction d'immeubles de logements plus qu'illégaux. Le réseau de matatus, hautement organisé et très compétitif, embarque ses passagers à travers la ville à grande vitesse (et grande puissance de son). Entre deux trajets, les urbains pauvres travaillent de manière formelle ou informelle à alimenter les chaînes d'approvisionnement complexes qui font vivre l'économie de la ville. De façon moins évidente, la dispute du territoire contribue à accroître les prix de l'immobilier informel, qui occupe moins de 5 % de Nairobi mais s'adresse à plus de 60 % de ses habitants. Ces bidonvilles urbains n'ont rien à voir avec l'image pittoresque de cabanes bâties et occupées en famille. Dans les mailles de la périphérie et des contre-allées de la ville, dans les failles et les recoins de l'immobilier officiel, des propriétaires véreux entassent l'afflux constant des pauvres dans les étages de gratte-ciels illégaux, sous les toles des bidonvilles. L'informalité urbaine à Nairobi est une réaction aux ambitions successives des régimes coloniaux et post-coloniaux, fondées sur une vision raciste et de contrôle socio-spatial. Sous le régime britannique, les kenyans ne pouvaient accéder à la propriété, ni s'installer en ville – ils s'installèrent donc en squat dans le centre ou de façon permanente en périphérie, et ce dès le début de la croissance urbaine. Les bidonvilles découlent directement de ces pratiques d'exclusion dans les politiques d'aménagement. Après l'indépendance, la relâche des politiques migratoires a amené un exode rural massif en direction de Nairobi. La demande de logement ou d'abris en ville a explosé. Entre 1962 et 1979, la population de Nairobi est passée de 343 500 à environ 825 800 habitants. En parallèle, la ville s'est étendue jusqu'à englober une grande partie des périphéries à l'aménagement anarchique. Pourtant, le NCC (Nairobi City Council) continuait de refuser toute responsabilité et d'assumer le contrôle des zones non planifiées – aggravant l'exclusion sociale en opérant une démarcation sélective du domaine de responsabilité de l'état. Aujourd'hui, les migrants continuent d'affluer à Nairobi et, comme leurs prédécesseurs, construisent et influencent l'espace urbain par leurs valeurs, leurs échanges, leur idéologie, et leurs pratiques. Ensemble, ils créent de nouveaux espaces de contestation, d'engagement et d'organisation qui prennent l'aspect de réseaux et d'identités flexibles, simultanées, en réponse à un système formel fermé qui ne peut se maintenir à niveau des nouvelles dynamiques et

des nouveaux besoins. Ce processus fragmente l'autorité à Nairobi, où les acteurs jouent des rôles nombreux et parfois conflictuels.

Quelles sont les caractéristiques de l'informalité à Nairobi ? Certaines sont communes aux grandes villes d'Afrique, mais s'expriment de manière particulière à Nairobi, sans pour autant y être exceptionnelles. Les concepts suivants tentent de peindre cette situation, d'en dégager les thèmes émergents et les processus trans-sectoriels et trans-spatiaux qui définissent le caractère informel de la ville.

### Valoriser l'informalité

Ne sous-estimons pas la valeur que dégage le secteur informel pour faire tourner la ville. Le logement et l'emploi informels concernent une majorité des habitants, ce qui souligne l'échec du marché formel et de l'Etat. L'informalité est un mode de survie d'une part car elle stimule les échanges, d'autre part car elle agit en filet de sécurité pour les plus pauvres. Malgré tout, les conditions de vie dans le logement informel et les pratiques de l'économie officieuse n'ont rien de glorifiables. Les innovations pensées pour soulager les défavorisés ne dégagent de bénéfices que pour les riches (ou « moins pauvres », tels les petits propriétaires). On voit cette captation de valeur dans les hauts loyers que payent les pauvres aux agents immobiliers, aux propriétaires, ou aux « rois des bidonvilles » (slum lords). Les loyers varient en fonction du lieu, du service, et de la structure ; mais le rapport coût/bénéfices est toujours très bas. Les pauvres paient pour la ville informelle, les riches en profitent.

### Contestation de l'informalité

Malgré la valeur que dégage le marché informel et malgré ses liens avec le système formel, les deux entrent souvent en conflit sur des points de gestion urbaine. Ce conflit est particulièrement visible entre la ville (City Council of Nairobi) et les entreprises officieuses, ainsi qu'au sein du marché informel même (entre individus, groupes ou secteurs). L'Etat considère – avec ou sans raison – que dans certaines zones l'informalité doit être freinée ou contrôlée. Cette démarcation, sélective, fait l'objet de négociations constantes qui participent souvent de visées plus larges. La compétition entre les marchands informels (grands propriétaires, boutiquiers, conducteurs de matatus...) a pour enjeu le contrôle de secteurs du marché ou d'opportunités locales.

### Agglomération des pratiques informelles

Les pratiques informelles à Nairobi se localisent sans hasard ni accident. Elles s'agglomèrent – tout comme les pratiques formelles – autour du quartier des affaires



(CBD), des grandes artères qui y mènent, et des grandes intersections. La création de valeur s'étend au-delà de la ville, par des réseaux officiels ou officieux, mais elle est décuplée par le regroupement des activités. Nairobi a une structure radiale, et le CBD est l'un des pôles les plus attractifs, devant les hubs de transport secondaires.

### Flexibilité dans le temps

L'informalité est définie dans le temps comme dans la pratique. A toute échelle, depuis la mesure individuelle jusqu'aux flux d'hommes et de biens autour de la ville, la temporalité est importante. L'espace est utilisé différemment au cours de la journée pour répondre aux besoins multiples et variés des urbains. C'est l'affaire de quelques heures pour que l'usage d'une cabane passe d'abri, à cuisine, à étal marchand. De même, un bas-côté sert de poste de circulation, d'espace de vente à la sauvette, voire de voie supplémentaire (et dangereuse) le jour comme la nuit. Toutefois, ces changements sont contraints par des permanences et des jeux de pouvoir, menés par les hommes ou par le marché, qui déterminent quand, où, et à quoi les espaces urbains vont servir.

### S'appropriation la (l'in)formalité

Des tentatives de régularisation se succèdent, mais les besoins des pauvres sont trop changeants et complexes pour rentrer dans les cases standardisées. Nombreux sont les exemples de régularisation de marchés informels et de logements squattés qui n'ont abouti qu'à une déformalisation nouvelle de l'espace et des pratiques. Les entreprises informelles furent ainsi interdites dans les appartements officiels KENSUP, mais les habitants exploitèrent les failles du règlement. De même, les marchands informels installés dans des marchés officiels ont réorganisé l'espace, inadapté à leurs pratiques.

### Formalisation irrationnelle

« Informel » est un terme souvent utilisé pour désigner les pratiques non sanctionnées par statut public. A Nairobi, certaines lois de la Ville sont si peu rationnelles que les agents de la force publique sélectionnent de manière stratégique ce qu'ils font appliquer – et agissent ainsi en agents informels. Malgré des tentatives de changement, les lois « bi-laws » interdisent encore depuis la vente de rue jusqu'au fait de se moucher en public. Ces interdictions sont aussi peu intuitives qu'elles sont injustes pour les pauvres, qui tirent plus d'usage de l'espace public. Ainsi, a force de police Askaris choisit au cas par cas quand appliquer la loi, et nourrit un mode de gouvernance sporadique et imprévisible.

### Des lieux d'appartenance dé-territorialisés

Rare est l'urbain qui se présente comme étant « de Nairobi ». Même pour les habitants qui sont arrivés très jeunes à Nairobi, leurs réseaux d'échanges et d'association s'étendent bien au-delà de la ville. Kibera est un exemple de région dont les réseaux de relations permettent non seulement de transporter hommes et biens, mais aussi d'accéder au marché du logement. L'appartenance politique des individus est si forte qu'elle efface à la fois les frontières et les règles d'une gouvernance spatiale. Petit à petit, des groupes s'identifient par organisation locale, notamment pour combattre les bidonvilles et la pauvreté urbaine, mais cette identité n'est pas encore mobilisatrice.

### Se construire à la marge

Le flux des urbains pauvres est constant, mais leur présence en ville est permanente. Kibera, autrefois en périphérie, en lisière de forêt, est aujourd'hui un contrepoids indiscutable et conflictuel de la ville centre. Les noyaux informels se sont mêlés au paysage urbain pour



y créer des poches d'insécurité imprévisibles. Kibera fut dans ce cas, puisque, soumise à l'autorité militaire plutôt que civile, la loi n'y était appliquée que selon le bon vouloir facilement corruptible du responsable colonial. Malgré tout, et même s'ils se déploient en plein centre-ville, les espaces informels restent périphériques et marginalisés. Les services de base et les infrastructures publiques relient comme ils le peuvent les quartiers formels et contournent tout simplement les noyaux informels. Les espaces marginaux, ici, ne s'évaporent pas en bordure de ville, mais y creusent des failles béantes devant lesquels la route s'arrête et sous lesquels les conduits plongent, traversant tout un quartier en apnée sans le desservir.

#### **Un schéma de gouvernance flou**

L'informalité s'envisage souvent en dehors du cadre officiel, mais les interconnections, dépendances et intégrations multiples des deux systèmes à Nairobi génèrent une zone grise pour la loi. Les Chefs par exemple, officiellement nommés par le gouvernement pour jouer un rôle dans la gouvernance des logements de fortunes, ont des pratiques informelles nombreuses. De même, le marché informel du BTP stimule la construction officielle.

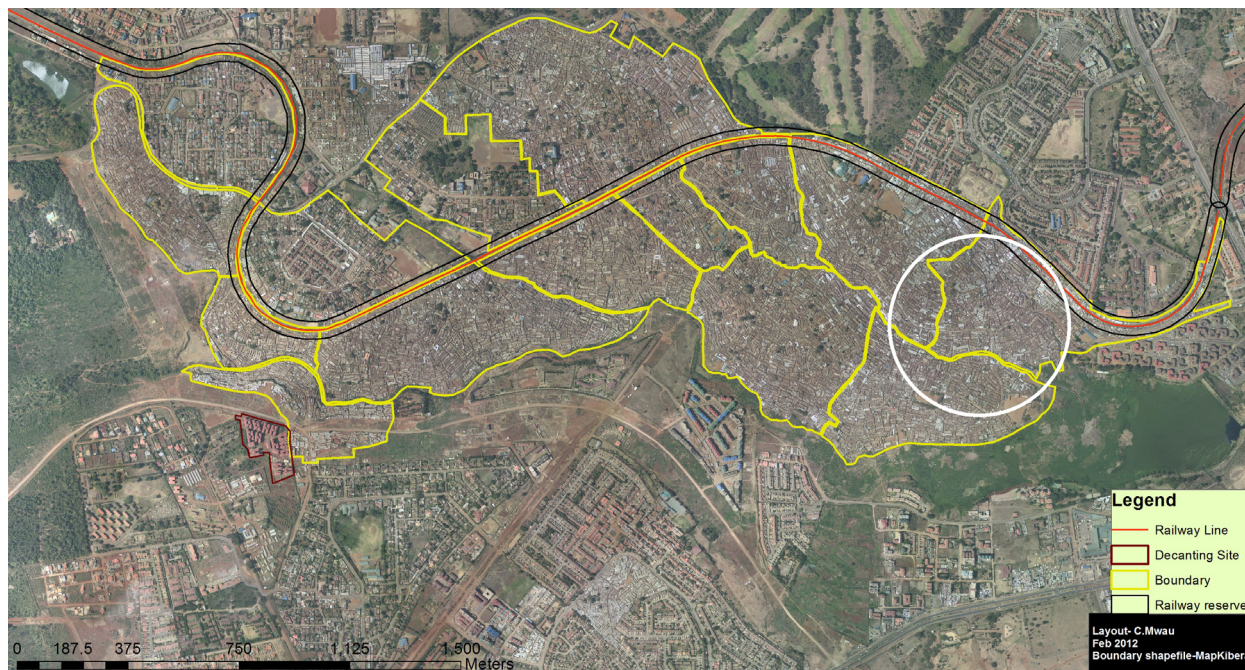
#### **Privatisation des fonctions publiques**

Une caractéristique essentielle de l'informalité de Nairobi consiste en l'appropriation de fonctions autrefois publiques par les secteurs privés ou peu voire irrégulés. Certaines privatisations furent officielles – des services municipaux de base devenus para-étatiques ou privés –

mais celles-ci ne répondent toujours pas aux besoins des plus pauvres. Les ordures, l'eau et l'électricité par exemple ne sont plus fournis par la ville, et proposent une distribution très aléatoire. La ville est également responsable de la gestion basique des droits du sol et de la planification. Ceci dit, les marchés illégaux de transaction foncière dans les noyaux informels ne se contentent pas de fournir abri, services, et sécurité à un coût moindre (bien que supérieur au coût étatique officiel) – ils génèrent aussi des noyaux locaux de pouvoir alternatif, qui neutralisent les systèmes de gouvernance officiels et officieux. Huchzermeyer a montré l'impact de ce « processus de commercialisation, créant une structure complexe d'acteurs économiques qui ont obtenu une légitimité sociale pour faire du profit en vendant, aux plus pauvres, les services essentiels ». Ce type de service est souvent présenté comme un filet de sûreté pour les plus défavorisés, mais malgré ou grâce à leur non-conformité et leur flexibilité, elles sont le prélude de nouvelles formes de gouvernance sociale et spatiale. La légitimité locale des nouveaux acteurs retire un poids au gouvernement, qui n'a plus à remplir ses fonctions urbaines et de services, tout en créant des hiérarchies locales intégrées à l'échelle du quartier (les doyens de village) ou de la ville (les gangs).

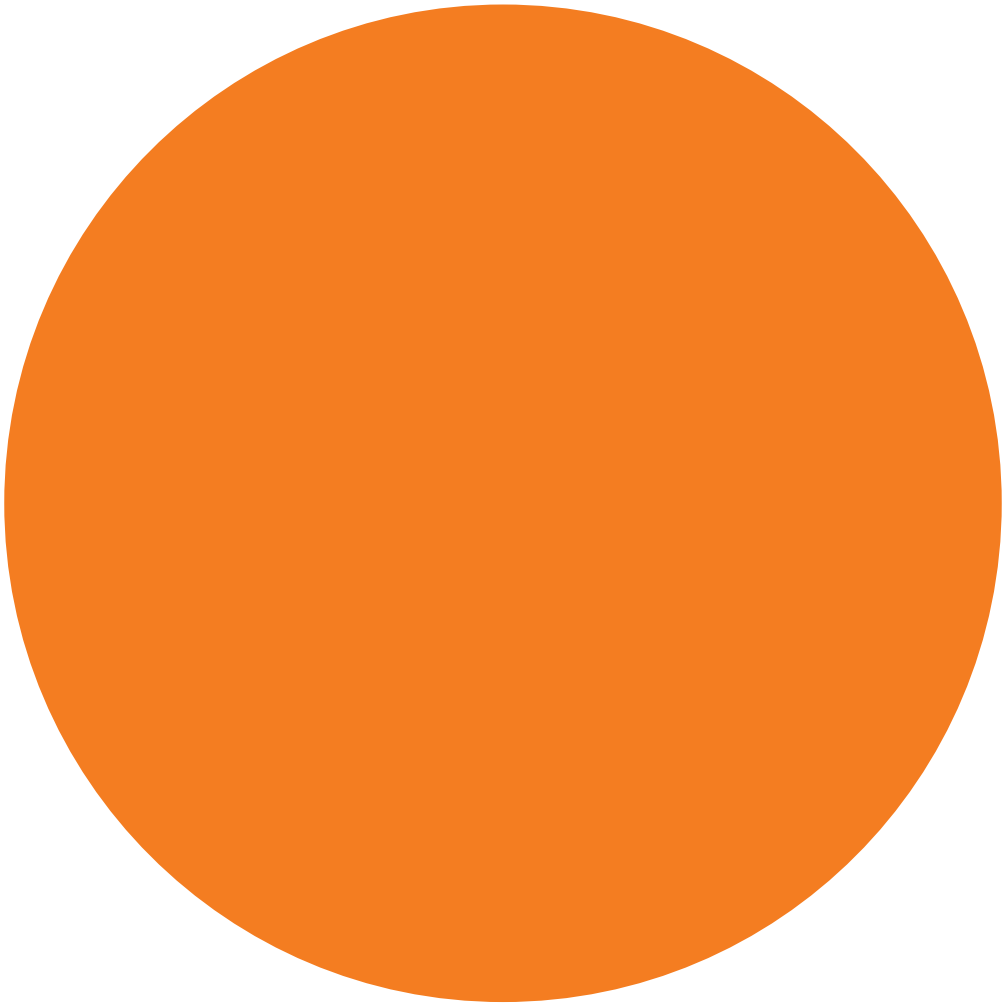
#### **Légendes de la « Ville Globale » (« World Class City »)**

Nairobi exprime, dans sa politique et ses discours récents, le désir grandissant de devenir la ville globale de référence sur le continent africain. Ce désir dépend en grande partie de l'extension des services et des infrastruc-



tures aux plus défavorisés pour combattre la pauvreté, et pour combattre le chômage croissant par des programmes de création d'emploi. Il est ambitieux, comme le déclare la Stratégie Métropolitaine pour Nairobi 2030, de viser un horizon sans bidonvilles. Il est surtout dangereux que cette visée dégrade les conditions de vie des pauvres si elle ne s'accompagne pas de la construction de logements, de l'arrivée des services, et d'aides à l'emploi.

À Nairobi, les plus pauvres, exclus par défaut des marchés officiels du logement, du travail et des services de base, restent stigmatisés par des visions et des politiques qui criminalisent leurs pratiques informelles sans offrir d'alternatives économiques ou sociales. Les réseaux et systèmes informels ne se contentent pas de répondre à une demande pressante de logement, de travail et de transport ; ils rappellent incessamment à la ville à quel point l'application complexe des règlements officiels ralentit son progrès vers plus d'inclusion. Un discours d'éradication et de normalisation a dominé le parler officiel des dernières décennies ; aujourd'hui, la vision dominante de « Cité Globale » propose une vision schizophrène de l'informalité. Il est urgent de faire découler les politiques urbaines des pratiques informelles des plus pauvres – une demande fréquente des ONG et des érudits locaux, mais conflictuelle pour la sphère gouvernementale. Ceci requerrait de coopérer et non d'affronter les acteurs du marché informel, et de viser des modèles de gouvernance inclusifs où la diversité des échanges, des capitaux et des produits serait créatrice de sens et de valeur.





# **Les métiers de l'informel**

## LA « BANCOTIÈRE », UN MAL NÉCESSAIRE POUR LA FOURNITURE DE MATÉRIAUX NATURELS DE CONSTRUCTION DE LA VILLE INFORMELLE À OUAGADOUGOU ?

La terre utilisée pour la construction des habitations des quartiers non lotis est extraite à partir des carrières ou « bancotières » par des résidents du quartier, pour des clients également résidents.

Bancotière de Tabtenga, octobre 2012



Bancotière de Yamtenga, octobre 2012



Différentes photographies de la bancotière de Bissighin, octobre 2012



Ces bancotières posent des problèmes environnementaux et sécuritaires : Elles sont transformées en décharges publiques, d'où une source de pollution et de maladies, et constituent des lieux d'insécurité (cas de noyades d'enfants en saison pluvieuse et d'agressions des riverains en saison sèche).

### Une source d'activité économique

On y extrait la terre pour construire. Témoignage d'un extracteur de Bissighin : Une charrette de terre coute 500 fcfa hors livraison et 1.000 fcfa avec livraison chez l'acheteur (1 franc CFA = 655, 957 euros). Un extracteur de Bissighin vend environ 5 charrettes par jour, soit un revenu journalier d'environ de 3.000 à 5.000 fcfa par jour. Il y a une vingtaine d'extracteurs à Bissighin.

On y confectionne des briques d'adobe. À Bissighin, cette activité est dévolue aux femmes. On note une bonne maîtrise des techniques de séchage (protection des briques contre les intempéries et l'ensoleillement) et une bonne connaissance des propriétés du matériau terre (uniformité de la terre utilisée). Les briques sont stockées dans la bancotière en toute sécurité : « Personne ne vole les briques, c'est coutumièrement proscrit ! » témoigne un habitant de Bissighin. Témoignage de trois femmes de Bissighin : Selon le marché, deux briques d'adobe sont vendues à 25 FCFA ou 1 brique à 15 FCFA. On peut confectionner 100 briques par jour. Les achats sont irréguliers, on peut gagner environ 5.000 fcfa par mois. Avec ça, on nourrit nos familles, on paye la scolarité de nos enfants. Moi j'ai 5 enfants... moi j'en ai 6... et moi j'ai 7 enfants. Il y a plus de femmes que d'hommes ici. En saison sèche, on achète l'eau à la borne fontaine à raison de 200 à 500 FCFA la barrique de 200 litres d'eau. En saison pluvieuse, l'activité est facilitée par la présence de l'eau au sein même de la bancotière

L'eau y est extraite gratuitement ou achetée auprès des gérants de bornes fontaines. Le transport de l'eau ou des briques est assuré par charrette, tirée par un âne. La location d'une charrette coûte 250 FCFA sans l'âne et 500 FCFA avec l'âne.



## LES FABRICANTS ET VENDEURS DE MATÉRIAUX ET MATÉRIELS DE CONSTRUCTION POUR L'AUTOPROMOTION DES LOGEMENTS À OUAGADOUGOU.

On note la présence de plusieurs types de commerces le long des rues structurantes des quartiers non lotis. Parmi eux, figurent les fabricants et vendeurs de matériaux et matériels de construction, neufs ou habilement récupérés. Certains d'entre eux nous ont commenté leur activité.



Cet atelier en banco de « 8 tôles » et ce petit hangar est celui d'un menuisier du quartier de Watinoma/Noghin/Basnéré. Il paye un loyer de 2000 francs FCFA (3€) par mois pour la location de cet atelier. Il habite le quartier depuis 2005 et a d'abord ouvert un atelier de menuiserie bois avant d'étendre son activité à la menuiserie métallique. Les portes en tôles sont vendues à un coût variant de 5.000 à 8.000 FCFA (8-12€). Les fenêtres de 60cm de côté confectionnées avec des tôles ondulées coûtent 5.000 FCFA. Selon le menuisier « le commerce n'a pas de prix fixes, tout dépend de la qualité de l'ouvrage. Il arrive que des portes en tôle usagée soient plus solides et plus résistantes que des portes en tôle neuve ». Les portes réalisées avec de vieilles barriques coûtent 22.500 fcfa (34€). La barrique usagée de 200 litres avec laquelle il confectionne la porte est achetée à 5.000 FCFA. Le menuisier précise que les portes en tôles se vendent mieux que les portes métalliques, car certains habitants construisent des baraques dans le quartier sans y habiter. Ceux là n'ont pas besoin de portes de qualité ou sécurisées. C'est ceux qui habitent effectivement leurs maisons qui fixent des portes métalliques.

La chaux éteinte localement appelée « carbure » est le résidu issu de la soudure à gaz. A gauche, un atelier de soudure à gaz à Watinoma/Noghin/Basnéré est présenté. A droite, un maçon mélange chaux, huile de vidange, terre et eau. Ce type d'enduit sur mur est plus résistant grâce aux propriétés du liant naturel qu'est la chaux, moins couteuse et plus écologique que le ciment. Parlant de la chaux, le soudeur déclare : « Ca nous encombre, donc on la vend : 10 litres de chaux coutent 750 FCFA (1,1€). Notre soudure porte sur les vélos, le renforcement des portes et fenêtres. En fait la soudure à gaz est une alternative à la soudure électrique plus performante, car il n'y a pas d'électricité ici ».

### Coûts indicatifs d'un vendeur de matériaux et matériels de construction de Watinoma/Noghin/Basnéré

Désignation	Unité	Qtité	Prix en fcfa	Observations
Ciment	Tonne	1	128.000	Revendu à 6.750 fcfa par sac (20 sacs =135.000 fcfa). En détail, à raison de 500 fcfa le sachet, le sac est revendu à 7.500 fcfa
Fenêtre 50x40	Unité	1	2.500	Les portes et fenêtres ne sont pas confectionnées sur place. Elles proviennent d'un atelier de soudure situé dans le quartier loti riverain (Tampuy), car il n'y a pas d'électricité dans le quartier.
Fenêtre 60x70	Unité	1	4.000	
Fenêtre 80x80	Unité	1	7.000	
Portes 180x80	Unité	1	16.000	de 16.000 à 30.000 fcfa
Chevrons 8x6 de 4m	Unité	1	3.250	pour toiture
Carbonyle	Forfait	1	1.000	pour 8m de chevrons (pour lutter contre les termites)
Brouette	Jour	1	2.000	en location
Pelle	Jour	1	150	en location
Truelle	Jour	1	150	en location
Fer mou de 1,5m	Unité	1	200	pour 8 tôles, il en faut 4
Goudron (morceau pour étanchéité)	Unité	1	200	Morceau suffisant pour couvrir convenablement un bâtiment de 8 tôles
« Fuol » ou huile de vidange en bidon de 20 l	Unité	1	4.000	provient de la Société nationale d'électricité du Burkina, est ajouté au mélange d'enduit de terre à l'extérieur du bâtiment, pour le rendre étanche.
Plaque solaire de 20W	Unité	1	30.000	nouvellement proposée à la vente

Source : GUIGMA L., Entretien avec un vendeur de matériaux et matériel de construction de Watinoma/Noghin/Basnéré, Septembre 2012.

Nota bene : 1 franc CFA = 655,957 euros.

## TYPLOGIE DE LA SUBSISTANCE À NAIROBI

Le secteur informel à Nairobi, ou «jua kali», produit 60 % des emplois. En 2011, le «jua kali» est responsable de 86 % des créations d'emploi au Kenya, et croît de 5, 5 % à Nairobi avec près de 2, 3 millions de travailleurs. Le secteur informel évolue dans un contexte d'urbanisation croissante, de disputes territoriales, de marchés compétitifs, et d'un recours grandissant à la technologie. Les programmes d'ajustement structurels du FMI dans les années 80 ont supprimé un nombre faramineux de postes dans le secteur public et stimulés la croissance d'un secteur intermédiaire dans l'économie informelle. Depuis, cette économie informelle – au départ simple stratégie de survie pour les plus défavorisés – est devenue une source d'emploi vitale pour la ville. L'économie de Nairobi est informelle, mais permanente. Elle opère à 41 % dans les noyaux de peuplement informels, où elle s'exprime de diverses manières. 78 % des entreprises du secteur proposent des services basiques (nourriture, articles ménagers, vêtements...). Les secteurs formels et informels de Nairobi sont très liés, puisque le second sous-traite au premier, que les deux se partagent les réseaux d'approvisionnement et les capitaux (certains investisseurs du secteur informel travaillent à plein temps dans le secteur formel, notamment ceux qui procèdent à des investissements majeurs). Ci-dessous, une typologie du secteur informel à Nairobi.

Le secteur tertiaire est le plus important. Une étude sur l'économie des noyaux de peuplement informel révèle que la moitié (49 %) des employés du secteur sont des femmes, et que 38 % des entrepreneurs possèdent un compte en banque. L'importance du secteur dans la subsistance des quartiers informels est soulignée dans une autre étude, menée à Mathare, où 66 % des foyers tirent leurs revenus d'échanges au sein du quartier.

La diversité de l'économie informelle à Nairobi est telle qu'il est réducteur de la caractériser de façon comme peu créatrice de valeur, peu productive à grande échelle, peu rémunératrice, et dédiée à la subsistance des défavorisés urbains. Le secteur tout entier est complexe, et n'est plus aussi facile d'accès que le décrivait l'étude Ilo de 1972. Ainsi, l'industrie du transport Matutu pose des barrières à l'entrée aux investisseurs potentiels, qui doivent payer un lourd capital de départ et s'intégrer à l'organisation en cartels. De même, une femme qui souhaiterait ouvrir un commerce d'épicerie en coin de rue peut craindre d'être arrêtée et poursuivie par l'autorité urbaine. Le secteur absorbe la majorité des actifs à Nairobi (dont la plupart sont des femmes). De fait, il est vital de développer des politiques qui non seulement visent à augmenter la productivité et la création de valeur du secteur, mais le font dans une organisation spatiale qui utilise au mieux l'espace urbain.

Catégorie	Activités
Production / Secteur Primaire	Agriculture urbaine à petite échelle – principalement dans les quartiers informels et à la périphérie de Nairobi (ex : le long du Bassin du Nairobi, Ruai, etc.)
Artisanat	<p>Métallurgie : Matériel agricole, ménager, de cuisine, mobilier de maison et de bureau, ferrures de bâtiments. Ex : cartels métallurgiques de Kamukunji, Mutindwa, Githurai et Gikomba</p> <p>Bois : mobilier de maison et de bureau, structures de bâtiments (fenêtres, portes, cuisines, décoration, etc.)</p> <p>Habits et chaussures : Uniformes scolaires, tenues industrielles, sacs, habits quotidiens, cordonnerie, pneumatique, etc.</p> <p>Artisanat : Poterie, céramique, perles, tissage, peinture, dessin et sculpture. Principalement à domicile.</p> <p>Chimie : Détergents, dérivés de cire, teinturerie, peinture. Sous-secteur particulièrement présent à Kamukunji-shauri Moyo-Gikomba.</p> <p>Alcools : Chang'aa, boisson la plus populaire. Principalement produite par de petites brasseries le long du Bassin du Nairobi, surtout à Kibera, Mathara, Korogocho et Mukuru. Des brasseurs particuliers complètent l'offre.</p>
Secteur tertiaire	<p>Vente au détail : Papeterie, vente à la sauvette (nourriture, appareils électroniques, habits, chaussures, multimedia pirate), étals de marché (à Gikomba, Muthurwa, City Stadium, Marikiti), vendeurs du CBD et de l'immeuble Eastleigh.</p> <p>Transport : Matatus (transport public prédominant à Nairobi), brouettes (Mikokoteni), motos (boda boda).</p> <p>Entretien : charpentiers, électriciens, garages, plomberie, maçonnerie, etc.</p> <p>Immobilier : BTP («mjengo»), peinture de bâtiment, gérance foncière informelle, décoration d'intérieur.</p> <p>Services à la personne : Nettoyage, lessive, esthétique, prostitution, ménages, etc.</p> <p>Services qualifiés informels : Consultants, notamment en médecine, architecture, ingénierie, enseignement.</p> <p>Art de rue : artistes publics (notamment dans les pôles de transport), prédicateurs (notamment sur les longs trajets en transport public), etc.</p>

# LES MARCHANDS AMBULANTS OU L'ÉCLATEMENT DE LA FONCTION COMMERCIALE.

Marchands ambulants dans les rues de Dakar.



À Dakar, pour faire certaines courses le client n'a plus besoin de se déplacer et d'aller vers les centres commerciaux ou marchés grâce à la mobilité des marchands ambulants. Marchandises en main ou sur les épaules, ils parcourent les artères de la capitale, rapprochant ainsi le centre des clients. Ces jeunes marchands, au nombre de 8700 selon la direction du commerce, sont en majorité des produits de l'exode rural et du chômage engendré par la crise économique, et contribuent à hauteur de 10, 7 % du PIB.

On assiste à la décentralisation des marchés par le rapprochement du service vers les clients. Le service est proposé aux clients où ils se trouvent. Cela entraîne du coup l'éclatement du marché comme centre de tous les échanges et donc de la fonction commerciale. Le marché se trouve partout dans la ville, le client est servi à domicile, dans la circulation en voiture ou en pleine rue avec un large choix selon sa préférence et le produit voulu.

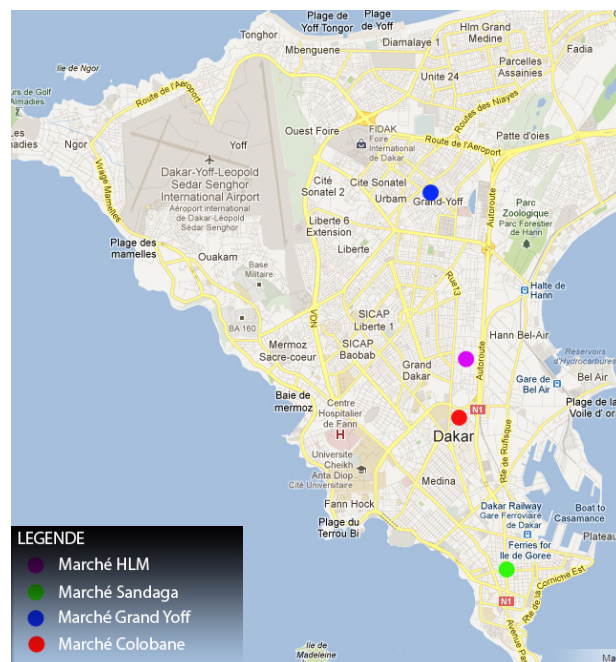
Bagages en main par petits groupes ou seuls, les marchands ambulants, infatigables, arpentent d'abord les ruelles des marchés hélant et interpellant les clients les acheteurs leur proposant les produits de différentes sortes; les marchés Colobane, Sandaga, Hlm et Grand Yoff en sont de parfaites illustrations.

Au-delà des marchés dans lesquels ils circulent, les marchands ambulants sillonnent différents quartiers de la ville à la recherche d'acheteurs. Certains font du porte à porte en rentrant dans les maisons pour proposer leurs produits (accessoires, tissus, cartes crédits, chaussures, habits, produits alimentaires et autres), d'autres étalent leurs marchandises sur les trottoirs selon l'attractivité des lieux et peuvent changer ainsi régulièrement selon la demande. Sur les artères principales de Dakar en centre ville surtout, toute la journée et jusqu'à la nuit des marchands ambulants produits en mains, profitent des embouteillages interminables, et des arrêts occasionnés par les feux tricolores pour se faufiler entre les files de voitures afin de les proposer aux usagers.

Il y aussi des marchands ambulants qui étalent leurs marchandises à même les trottoirs, sur les principales avenues en centre ville ou dans des endroits fréquentés, entraînant une occupation irrégulière de la voie publique et obstruant la circulation des piétons et la mobilité des

voitures, ce qui est souvent à l'origine de conflits d'usage. La circulation en ville avance à un rythme lent à cause de cette occupation de la voie publique. Cela se reproduit à la périphérie dans les quartiers populaires sur les trottoirs de la chaussée où s'installent les vendeurs entraînant toujours les mêmes effets mais rapprochant le service du client.

Cette approche répond aujourd'hui à une exigence des consommateurs en matière d'accessibilité et de proximité l'idée étant d'éviter de perdre du temps en se déplaçant vers le service, comme le dit une consommatrice qui habite Grand Yoff: «Grâce aux marchands ambulants, nous n'éprouvons plus le besoin d'aller au marché pour nous approvisionner en produits cosmétiques, comme pour certains autres produits de l'entretien de la maison, ce qui nous permet aussi de ne plus nous déplacer tout le temps surtout que les embouteillages nous retardent à chaque fois». Ce qui constitue une nouvelle redistribution des rôles dans l'activité commerciale où les différentes parties en tirent profit chacun à leur manière.



Localisation des marchés principalement fréquentés par les marchands ambulants

## ARTISANS ET OUVRIERS DE DAKAR

Les artisans et ouvriers de Dakar se positionnent parallèlement aux sociétés, industries dans la production de biens et de services. Ainsi pour chaque segment on constate une dualité d'offres de biens ou de service formel et informel ou industriel et artisanal.

Les objets produits vont de ceux utilisés au quotidien jusqu'à des objets d'art. Les artisans peuvent produire (forgerons, bijoutiers, cordonniers, menuisiers, tailleurs...) ou fournir un service (mécaniciens, maçons, plombiers, peintres, soudeurs...).

Par exemple, la production des ustensiles de cuisines et des outils domestiques peut se faire à partir de matières premières produites localement ou recyclées comme l'aluminium ou le fer. Ils travaillent de manière informelle dans des ateliers rudimentaires avec un personnel non déclaré à la sécurité sociale et sans enregistrement au niveau des services fiscaux.

Ceux qui fournissent un service peuvent être mobiles: c'est le cas des travailleurs du bâtiment. Pour faire connaître leurs services, ils procèdent par affichage de pancartes dans les rues, sur lesquelles ils laissent leurs coordonnées – et ils se déplacent pour offrir leurs services. Tout se fait au gré à gré sans aucune procédure formelle et les prix peuvent se négocier contrairement aux sociétés avec lesquelles l'offre de services est formalisée et les prix fixés.

Plusieurs facteurs expliquent la compétitivité et les performances dans le secteur informel et particulièrement chez les ouvriers et les artisans. Il y'a une recherche constante de minimalisation des charges de fonctionnement de l'atelier. Pour éliminer le coût de la location d'un local

par exemple, une stratégie majeure consiste à occuper des espaces fonciers publics ou privés non valorisés. La compétitivité des artisans et ouvriers réside aussi dans la satisfaction des besoins particuliers en proposant une offre modulable selon les besoins des clients. Ces performances reposent sur la capacité des artisans et ouvriers à mobiliser à travers leurs relations sociales les ressources propres et les utiliser avec efficacité. La simplicité des mécanismes de production, combinée à une analyse immédiate des opportunités rend possible la mise en valeur de ressources paraissant banales notamment le matériel de récupération.

La main d'œuvre s'appuie sur le recrutement d'apprentis qui constitue à la fois une caractéristique transversale des métiers informels au Sénégal, mais aussi un mode de perpétuation du métier. Les apprentis sont généralement recrutés dans le cercle social du maître artisan ou ouvrier. Ils constituent la principale main d'œuvre de l'atelier, ils ne sont pas rémunérés ou très peu, le gain qu'ils y tirent étant l'apprentissage d'un métier avec la possibilité d'avoir leur propre affaire une fois leur apprentissage terminé. Ces différentes stratégies d'amoindrissement des coûts de fonctionnement rendent les produits des artisans et ouvriers très compétitifs par rapport à leurs équivalents du secteur formel. Pour comparaison un écumoire fabriquée artisanalement coûte en moyenne 1000 FCFA (environ 1,5 euros) alors que le même produit en version manufacturée, certes avec une qualité supérieure coûte environ 3000 FCFA (environ 4,5 euros). Les artisans et ouvriers parviennent ainsi à polariser une partie importante de la clientèle. Fort de ce constat, on peut sans nul doute affirmer qu'il n'existe pas de maison sénégalaise où on ne trouvera pas de produits du secteur artisanal!



Ouvriers mécaniciens à Dakar



Artisans tapissiers à Dakar

## LES FEMMES RESTAURATRICES DE RUE GRÂCE À ELLES DAKAR N'A PAS FAIM !



Femme restauratrice et un client.

A Dakar, manger partout et à toute heure de la journée est possible grâce aux femmes restauratrices de rue.

Elles se trouvent pour la plupart dans des espaces de d'affluence (gares routières, marchés, etc.). Leurs espaces de restauration sont faits de draps, cartons ou tôles, ou sont parfois installés dans des locaux qui ne répondent à aucune norme de sécurité. Les restaurants de rue s'installent dans tout espace susceptible de les accueillir, et toujours dans des espaces où la demande est réelle.

Dans les gares routières comme dans les marchés, ces restauratrices servent principalement des repas aux chauffeurs, apprentis, ouvriers et artisans qui n'ont pas souvent le temps de rentrer déjeuner chez eux, de même que les commerçants, marchands et bien d'autres gens qui s'activent dans différents secteurs, mais aussi à tous ceux qui en éprouvent le besoin.

Ces restaurants offrent une variété de mets à des prix raisonnables, et une flexibilité dans l'heure de service des repas pouvant aller jusqu'en début d'après midi.

Certaines restauratrices servent les trois repas du jour, d'autres ne servent que le petit déjeuner, et d'autres le dîner. Les restauratrices se spécialisent souvent selon l'horaire de service du ou des repas en fonction de la demande des consommateurs et de la situation du restaurant.

Malgré l'occupation irrégulière de la voie publique qu'elles produisent, ces femmes restauratrices contribuent à assurer la sécurité alimentaire des Dakarais par la disponibilité, l'accessibilité et la stabilité.

## S'INTÉGRER DANS LA VIE CITADINE À TRAVERS LE TRAVAIL INFORMEL

Travailler dans le secteur informel permet à la fois de résister à l'appauvrissement monétaire mais également de maintenir des liens sociaux et de s'assurer des solidarités.

### Métier informel relatif, un choix délibéré s'inscrivant dans une stratégie des réseaux

Le choix de travailler dans le secteur informel peut être issu d'une démarche volontaire, l'intégration professionnelle se fait dans ce cas par l'intermédiaire des réseaux. Il s'agit principalement des réseaux familiaux, des connaissances (amis, issu de même origine, etc.), des réseaux sociaux (voisin du quartier, paroisse, etc.). L'exemple des transporteurs de granulats et de graviers issus d'une carrière située à l'est d'Antananarivo (carrière d'Ambohimahintsy, etc.) montre que les patrons, propriétaires des camions bennes sont issus de la même famille proche ou éloignée, des connaissances de même origine.

Les métiers se transmettent de génération en génération. Dans la majorité des cas, le fils reprend les affaires familiales. Puis, les familles qui ont déjà accumulé suffisamment de profits (par exemple propriétaires de plusieurs camions bennes) aident ensuite les apparentés proches (cousins, etc.) en les faisant entrer dans le circuit par un système de prêts. On met à leur disposition un camion benne dont le prix d'acquisition est remboursé par une traite. Les familles aidantes les accompagnent et ont un droit de regard jusqu'à la fin des traites. A l'issue de remboursement, ils deviennent « Mpitatitra entana » ou transporteurs de marchandises. Par ailleurs, les réseaux de connaissances servent en général à pénétrer le circuit afin de faciliter l'exercice du métier. Ce même schéma se reproduit dans le métier de « Mpivaro-damba » (commerce de friperie ou de confections artisanales) ou « Mpivaro-kena » (boucher). A y voir de près, la majorité des « Mpivaro-damba » du marché d'Andravoahangy au nord de la capitale sont issus soit des mêmes familles soit des mêmes origines géographiques.

### Métier informel absolu, la survie et l'ancrage identitaire : citoyenneté et solidarité

Les métiers informels absolus, ou non choisis, concernent essentiellement les salariés des établissements informels comme les aides-chauffeurs des transporteurs de marchandises, les receveurs ou « goal taxi-bé » des transporteurs de voyageurs urbains, les aides-commerçant ou « Ampombo<sup>1</sup> de « Mpivaro-damba » ou « Mpivaro-kena ». Le terme concerne également les petits métiers informels : marchand ambulant, « Mpatsaka rano » (porteurs d'eau), femme de ménage, lavandière, etc.

Le paiement du salaire est extrêmement variable : par jour, tous les deux mois, à l'occasion d'un congé pour assister un événement familial. Mais, en général les patrons règlent les soldes de tout compte lors de départ définitif du salarié. C'est le cas des salariés en internat (femme de ménage à domicile, aide-commerçant, etc.). Cette modalité de paiement peut être bénéfique pour les salariés qui parviennent ainsi à économiser presque la totalité de leur salaire. Ces salariés informels viennent souvent de la campagne. Leur travail constitue le seul moyen d'intégrer la vie citadine. Ainsi, la longévité aux côtés d'un seul patron leur a permis d'appréhender et de s'acclimater au mode de vie citadin, voire de gravir les échelons (receveur qui dévient chauffeur, etc.).

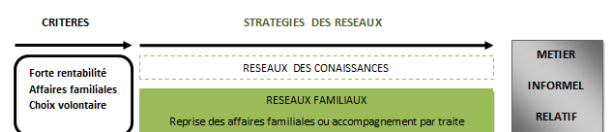
Les petits métiers informels sont occupés majoritairement par des femmes. La satisfaction des besoins du ménage en constitue le principal débouché. Ils font souvent l'objet d'opérations de déguerpissement. Or, en l'absence de débouchés et en période de crise, ces métiers se révèlent comme un mode d'insertion privilégié qui implique un ancrage territorial. Il arrive souvent que certains clients paient à crédit la prestation ou inversement le prestataire adopte son service selon la possibilité des clients (par exemple huile alimentaire vendue en centilitre, plat vendu selon la taille de l'assiette, etc.). En effet, ces petits métiers sont un véritable trait d'union qui tisse les liens sociaux entre les habitants.

1 – Littéralement « son de riz », terme utilisé par les aide-commerçants pour désigner avec autodérision leur situation polyvalente (factotum) et leur statut salarié sous les ordres de leur patron.

Lavandières à côté du lac d'Anosy



Schéma conceptuel : choix et (re)production du métier informel relatif





## LA REVENTE DES MÉDICAMENTS

Comme tous les autres petits métiers, la vente de médicaments est une activité très répandue sur le territoire togolais.



Vendeurs de médicaments ambulants

Bien qu'étant déconseillé à la population, nombreux sont ceux qui continuent par faire l'achat de ces médicaments qui sont largement moins chers en rapport à ceux de la pharmacie. « Avec 100F je peux m'acheter un médicament de maux de tête, contre 1000F voire 2000F pour un médicament en pharmacie », explique une cliente.

### Témoignage d'une revendeuse

« Avec 200F ou 500F je peux vous faire une combinaison de produits, ce qui n'est pas faisable à la pharmacie. En plus ça guérit tout comme ceux de la pharmacie. Nous achetons ces produits fabriqués le plus souvent au Nigéria et au Ghana, au grand marché de Lomé. (.....) Même certains ont du mal à payer ces médicaments moins cher, parce qu'étant très pauvres. »

### D'où viennent ces médicaments ?

Ces médicaments fabriqués au Ghana et au Nigéria sont dans la majorité des cas des produits propres à ces pays, avec des compositions moléculaires qui ne sont pas très éloignés des produits pharmaceutiques. S'il est vrai que dans le passé ces produits étaient contrefaits, ces médicaments sont actuellement fabriqués par des centres autorisés au Nigéria et au Ghana, et sont utilisés le plus souvent dans les hôpitaux, notamment au Ghana. Ces produits portent tout comme ceux de la pharmacie des dates de péremption.

### La vente des médicaments informels est-elle autorisée ?

Quelques années plus tôt au Togo, la vente de médicaments au marché ou aux abords des rues, était interdite par l'État togolais, qui considèrent cette activité comme une activité à risque. Un agent médical donnant son avis sur la question estime que « la réaction de l'Etat est normale ; d'autant plus que le plus souvent la posologie et la nature du médicament sont méconnues des vendeurs et vendeuses ». Ce que réfute une revendeuse soutenant la thèse selon laquelle, ces médicaments sont accompagnés le plus souvent de notices leur permettant de savoir quelle dose est conseillée aux patients. Le constat actuel, est qu'il n'existe plus de poursuite poussée contre ces revendeurs et revendeuses ; ils circulent et vendent sans problème leurs marchandises. Selon les propos d'une revendeuse, « l'Etat considère que ces médicaments soulagent d'une manière ou d'une autre la population, vu le cout très bas et l'efficacité notée. Au Ghana, ce sont ces produits qui sont même prescrits à l'hôpital. Comme le Togo n'en produit pas on continue à prescrire des médicaments européens qui sont malheureusement trop chers ».

### Auto médication ou conseil de médecin ?

Il est vérifié que la quasi-totalité des clients de ces revendeurs procèdent à l'auto médication avec les conseils de leurs revendeurs considérés indirectement comme des médecins. En effet, ils viennent expliquer leur malaise aux revendeurs dans le cas de maux de tête, de ventre etc. et ceux-ci leur conseillent quelques produits.

## ORIGINE DES GROUPEMENTS CULTURELS À ACCRA

On appelle « communauté culturelle » un regroupement d'habitants informels sur la base de l'éthnie, du langage, de l'habitus social et des pratiques économiques.

Les communautés culturelles procurent une sécurité essentielle aux femmes



Il est fréquent de rencontrer à Accra des quartiers où une communauté d'habitants de même ethnie travaille à des activités proches, dans une même chaîne de valeur. Pour cette étude, appelons « communauté culturelle » un regroupement d'habitants sur la base de l'éthnie, du langage, de l'habitus social et des pratiques économiques.

L'origine des groupements culturels découle directement du type d'activités du secteur informel. La communauté la plus fréquemment identifiable à Accra est celle des porteuses de marchandises ou « Kayaye » qui proposent leurs services dans et autour des zones commerciales. La plupart d'entre elles sont originaires du nord du Ghana.

Les Kayaye interrogées sont souvent venues des régions Nord, avec une prédominance des ethnies Dagombi et Dagbani. Elles ont quitté leur foyer pour chercher du travail au Sud, en ville à Accra, Kumasi ou Takoradi. La plupart de ces femmes ont entre 16 et 24 ans, scolarisées jusqu'en classe de Première ou de Terminale. Certaines parlent de leur migration à Accra comme d'une aventure, d'autres comme un moyen de survie, ou encore comme leur seule option pour faire quelque chose de leur vie, dans un pays où la carrière des femmes est limitée par l'absence de moyens, de formation ou d'éducation, par l'habitude de se marier et d'enfanter jeune, parfois par la faim et la pauvreté. Les communautés culturelles les aident pour s'installer en ville et y prospérer.

L'influence des groupements culturels se fait également sentir dans la nourriture de rue. Il est fréquent que des individus issus d'une même ethnie fassent commerce d'un certain type de plat typique de leur région. Ainsi, les femmes du nord du Ghana tiennent des étals de rue dans

le secteur informel sur lesquels elles préparent et vendent le « waakye » (riz brun), spécialité locale, tandis que les hommes deviennent souvent bouchers.

Dans la ville informelle, les individus se tournent vers la communauté culturelle pour les représenter dans leurs demandes quotidiennes pour l'accès au crédit, à la formation, aux services de soin, et à toute ressource qui manque à leur subsistance ou leur environnement. Les communautés sont facilement identifiables, ce qui facilite le travail des institutions publiques et privées avec des groupes qui demandent leur aide. Ces groupements procurent également aux habitants une certaine sécurité socio-économique, car les membres expriment d'une langue commune leurs ambitions similaires.


Les communautés culturelles procurent une sécurité essentielle aux femmes. Ainsi, les Kayaye vivent et travaillent ensemble près des zones de marché. En raison de leur vulnérabilité au quotidien et des sévices divers qu'elles peuvent subir, il est préférable pour elles de rejoindre une communauté. Les groupements culturels, enfin, permettent aux migrants de faire vivre ou de préserver leur culture, notamment dans la nourriture et les pratiques de sociabilité. La variété des habitants d'Accra crée un climat accueillant pour y vivre et y travailler; et il est d'autant plus facile pour un migrant de s'installer en ville quand quelqu'un de sa propre ville l'accompagne pour trouver un logement ou un emploi.

# LOMÉ, VILLE FRONTIÈRE

La ville de Lomé est une des villes-capitales de la mégalopole Abidjan-Lagos longue de 860 Km (Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos). La proximité directe de la frontière avec le coeur de la ville est source d'échanges spécifiques.



Vue aérienne de Lomé et localisation des postes de douanes

 poste frontière Aflao (franchissable à pied et véhiculé)

 postes de douane (franchissable à pied)

 frontière Ghana/Togo



5000 FCFA 15 GHANA CEDIS

La capitale est marquée par la frontière entre le Ghana et le Togo. La vue aérienne de cette coupure est d'ailleurs surprenante. Bien que surveillée, cette zone frontalière est le support de beaucoup d'échanges entre les deux pays. Pour la transgresser, il s'agit de connaître les codes.

L'emprise du peuple des Ewés (le plus présent au Togo) se situe sur la frontière Ghana/Togo. Plusieurs villages ont ainsi été partagé par la frontière lors de la colonisation. Aux abords de la frontière, le paysage est délaissé. Depuis le forçage des frontières par le Ghana, les deux pays ont cessé tout effort de partenariat et d'aménagements communs.

Le Ghana (devise Cedis) a une économie plus forte que celle du Togo (devise FCFA). La frontière offre des avantages d'accès aux services. Le traitement du courrier, les compagnies téléphoniques sont plus intéressants au Ghana.

L'unique « poste-frontière » franchissable en véhicules à moteur est à Aflao, près de la mer. D'autres postes de douanes sont positionnés le long de la frontière, près des passages, sur 16km. A ces postes, il est possible de passer en tant que piéton mais on ne peut pas franchir ces postes de douane si on est véhiculé. Le passage de la frontière est informel au sens où les traversants ne payent pas tous le même tarif. Pour passer d'un pays à un autre, il faut parfois présenter son visa, parfois non, payer l'équivalent de 10-15 euros, ou non, selon le profil.

Pour traverser les frontières, le savoir-parler (les langues), la manifestation de différentes appartenances, permettent de contourner la corruption. On peut parler d'un « savoir-faire de la transgression de la frontière ». La frontière n'est pas nécessairement une scission mais plutôt une zone d'identification citadine. Un étudiant du Togo peut feinter en saluant simplement les douaniers d'un simple « I'm a student ». Chaque jour, des vendeuses informelles du Ghana viennent vendre vêtements, fruits et légumes au Togo et ne payent pas la douane.

La frontière a scindé en deux de nombreux villages et malgré cela les villageois se visitent encore. De plus, certaines parties de villages au Ghana sont plus proches de Lomé que des villes du Ghana, les habitants viennent donc s'approvisionner et profiter des services urbains au Togo plutôt qu'au Ghana. Parfois entre les postes frontières du Ghana et du Togo des frontières informelles sont installées par les jeunes des quartiers dans l'espoir de se faire quelques sous si toutefois un badaud acceptait de rentrer dans leur jeu.

Malgré une apparente perméabilité, la surveillance de la frontière est organisée. Par exemple, les douaniers ne savent jamais du jour au lendemain à quel poste ils iront travailler.



espace délaissé près de la frontière



poste-frontière Aflao

## PETITS MÉTIERS DE L'INFORMEL À LOMÉ

Quels sont ces métiers qui peuplent les rues de Lomé? Quelle est leur action sur la ville? Comment survivent-ils à la concurrence et à la précarité? Quel est leur stratégie d'expansion dans la ville? Comment changent-ils notre perception du quartier? Quelle nouvelle dimension offrent-ils au passant?

Le promeneur loméen, qu'il soit né dans la capitale ou de passage, ne peut que constater que les petits métiers sont partout, dans les quartiers, sur la route, dans la rue, sur le trottoir, dans les maisons, dans les cours... Ce sont les observations informelles de ce promeneur qui seront consignées dans cet article (enrichies de quelques chiffres, références ou notes d'observateurs plus savants).

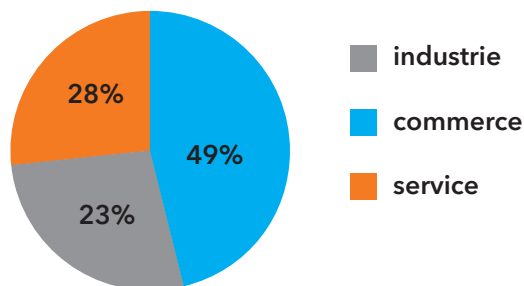
On constate donc que la plupart des petits métiers s'exercent dans la rue. C'est là en effet qu'on trouve le client. Les sens des passants sont donc en perma-

nence sollicités par cette masse de travailleurs. On l'a vu précédemment (Chapitre 1), certains font un travail de signalétique quand l'objet du commerce se trouve à l'intérieur d'une maison (les bouteilles d'essence, le bâton avec la calebasse pour les bars informels vendant de la bière fait maison...). A ces signes presque invisibles pour le néophyte s'ajoute l'omniprésence de tous ces travailleurs, dans la rue, dans le quartier, devant nous, derrière nous.

L'ouïe est aussi attirée. On pensera au « clap clap » des cordonniers qui tapent avec leur brosse sur un coffre en bois, aux coiffeurs qui font entendre le bruit de leurs ciseaux, aux petites marchandes de beignets qui répètent canclo, canclo, canclo, canclo (le nom des dits beignets) ou encore au vrombissement des motos des zémidjans. Tout est bon pour attirer le client (l'occasion faisant parfois le larron, mieux vaut de se faire entendre). Un paysage sonore se dessine alors. Auquel s'ajoutent des odeurs, celles qui émanent des cuisinières de la rue, la lourde odeur de bière des bars inventés, celle, pénible, de l'essence frelatée. Seuls le toucher et le goût ne sont pas a priori sollicités. Pour cela, il faut consommer, échanger, acheter, goûter, marchander...

Quoiqu'il en soit, la présence des petits métiers transforme la ville et l'enrichissent. Le trottoir, qui ne peut être qu'un lieu de passage, devient un lieu d'échange. Le passant s'arrête pour manger. On peut se faire coiffer en bord de route, discuter les prix d'un foulard à un feu rouge, entrer dans une cours pour acheter l'eau d'un puit ou d'un forage privé. La ville est redessinée. Une simplicité du comportement, facilite peut-être les échanges et font de nos trottoirs des espaces en permanence animés. Une nouvelle géographie de la ville prend presque forme, à peine perceptible, très physique. Seul le marcheur en capte les essences. Au fur et à mesure de son errance, elles se succèdent, elles se mêlent parfois. La mémoire en prend note une fois, peut-être deux et finit par reconnaître inconsciemment des lieux grâce au travailleur de nos trottoirs.

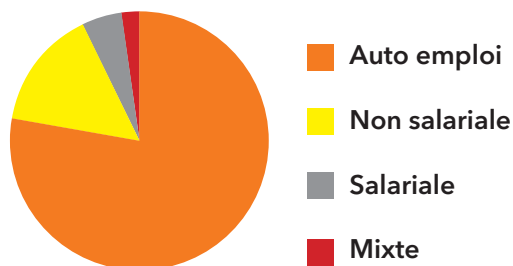
répartition sectorielle de l'emploi informel



Caractéristiques démographiques des actifs informels

**60% de femmes**  
**35% de jeunes de moins de 26 ans**

statut salarial des actifs informels



Définition : Le secteur informel est officiellement défini comme « un ensemble d'unités produisant des biens et des services en vue principalement de créer des emplois et des revenus pour les personnes concernées. Ces unités, ayant un faible niveau d'organisation, opèrent à petite échelle et de manière spécifique, avec peu ou pas de division entre le travail et le capital en tant que facteurs de production [...] » (BIT, 1993).



De gauche à droite, de haut en bas des clientes dégustants leur plat de kom cuisine de rue (des bananes plantains en train de frire) bouteilles remplies d'essence qui signale la vente d'essence dans une maison cuisine de rue (igname frit - koliko) signalétique de bord de route Eleonora à dos de Zemidjan.

### Le premier «secteur» pourvoyeur d'emploi à Lomé

Comme il a été dit ci-dessus, les petits métiers sont partout. A l'heure actuelle, il existe à Lomé environ 210 000 UPI (Unité de Production Informelle). Ce sont elles qui constituent en grande majorité l'informel. Pour être plus précis, on ajoutera que ce sont des «*entreprises familiales ou individuelles non constituées en société mais cela ne signifie pas que toutes les entreprises familiales de ce type relèvent du secteur informel*». (source Afristat). Les activités qu'elles exercent se divisent en trois branches: les activités de commerce qui représente presque la moitié du secteur, les prestations de service (du mécanicien des grands axes routiers au coiffeur ambulant) et les activités du secteur industriel (par exemple celle du bâtiment ou agroalimentaire).

Ce premier constat explique que le secteur informel soit le premier pourvoyeur d'emploi dans la capitale togolaise: 306 300 emplois avec une prédominance d'auto-emplois. Aloys Mahwa dans son mémoire *L'impact de l'auto-emploi sur le chômage et la pauvreté au Cameroun* explique que «*l'expression auto-emploi met un accent sur la dimension réflexive où l'employé comme l'employeur désigne une même personne physique.*». Cependant, on trouve aussi des salariés, des apprentis et surtout des aides familiaux (des membres de la famille, souvent plus jeunes collaborent à l'activité, principale source de revenu de la famille). La taille moyenne d'une UPI est de 1, 5 personnes. Seul 7 % d'entre elles emploient plus de trois personnes.

La plupart des acteurs du secteur informel sont des femmes ou des enfants. Certains sont allés à l'école ou même à l'université, d'autres sont des travailleurs de l'informel depuis leur enfance. L'économie informelle est également qualifiée d'économie populaire. Elle constitue un mode de vie, voire de survie, d'une population urbaine. Elle permet la satisfaction de besoins fondamentaux: se nourrir (soi et sa famille), se loger, se vêtir, se former, se soigner, se déplacer. Le salaire moyen est de 21 000 Franc CFA (soit environ 32 euros) pour un mois en travaillant 48 heures par semaine; le minimum pour subvenir à ses besoins primaires. Ce salaire minime s'explique par la faiblesse des coûts de l'offre proposée. Le promeneur peut se nourrir, se vêtir, se faire coiffer,

réparer ses chaussures pour environ 2 000 francs CFA (3 euros)...

### Des histoires d'argent

Le salaire d'un travailleur informel est certes faible, mais si l'on additionne la masse des travailleurs et le nombre d'UPI cela représente une importante somme. Ainsi, l'étude de la production, de l'insertion et de la concurrence montre que le secteur informel à Lomé peut réaliser un chiffre d'affaires annuel de près de 250 milliards de F CFA. Cinquante six pour cent de ce chiffre revient à la branche commerce qui contribue à 57 % de la création de la valeur ajoutée annuelle.

En revanche, ce secteur contribue peu aux dépenses publiques locales liées à l'urbanisation (eau, électricité, voirie...). De nombreuses activités de l'informel ne sont pas ou peu assujetties aux impôts et taxes; la valorisation foncière est très peu taxée, tandis que les impôts locaux ne sont pas payés régulièrement. Il en résulte que les collectivités locales disposent de budgets qui ne reflètent en aucun cas le dynamisme économique des villes.

### Comment se financent les petits métiers ?

L'épargne, le don ou l'héritage contribuent à 94 % du financement du capital dans le secteur informel. On notera à cette occasion le système des tontines, circuit financier informel, qui permet à des milliers de Togolais de bénéficier de microcrédits. D'après le GDRC (Global Development Research Center), «*la forme la plus élémentaire de la tontine consiste en une formule mixte d'épargne et de crédit qui fonctionne comme suit. Les participants versent régulièrement des cotisations de montant fixe à un fonds commun qui est distribué tour à tour à chacun des membres, désigné en général par tirage au sort. Quand chaque membre a reçu le fonds une fois, le cycle doit normalement recommencer. Il faut noter que le premier membre à recevoir le fonds bénéficie d'un prêt sans intérêt, tandis que le dernier à le recevoir épargne tout au long du cycle sans être rémunéré (voire même un taux d'intérêt négatif si l'inflation est forte) pour toucher à la fin le même montant qu'il aurait accumulé en épargnant*

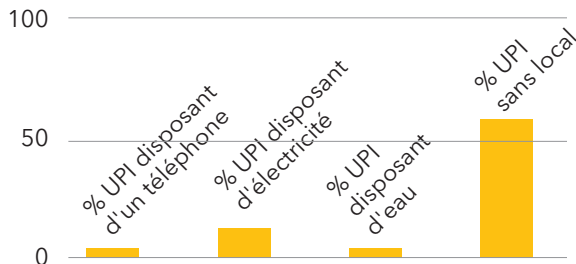
### Avantages

- Permet aux gens d'éviter le chômage
- Offre un service de proximité
- Faiblesse des prix car aucune taxe à payer sur le bénéfice des ventes
- 95% de la population préfèrent le secteur informel : toutes les tranches de la population s'y fournissent

### Inconvénients

- Trop grandes concurrences des UPI entre elles (effet de mode, diversité minime de l'offre)
- Locaux inadaptés
- Difficulté voir quasi impossibilité de réaliser un emprunt
- Grande précarité des conditions d'activités (pas de protection sociale, d'horaires de travail, faible rémunération, etc.)

Précarité  
des conditions  
de travail



régulièrement à titre individuel. Les autres membres se trouvent, selon leur rang d'accès au fonds, en position de débiteurs ou de créditeurs : leur participation leur permet néanmoins de bénéficier de la somme totale plus tôt que s'ils avaient épargné par eux-mêmes. ». Enfin, 6,4% des UPI ont contracté des emprunts chiffrés à 3,4 milliards de F CFA en 2001 qui servent à l'achat de matières premières dans 25,5% des cas.

### Les avantages et inconvénients des emplois informels

On constate que les travailleurs de l'informel sont confrontés à certain nombre de difficultés dans l'exercice de leur activité. Comme ces structures sont hors du contrôle de l'Etat, il n'y a aucune réglementation qui protège les travailleurs qui ne disposent que rarement de conditions optimales pour exercer leur profession : pas de pause réglementaire, d'horaires parfaitement définies, de congés payés ni de retraites... En outre, il n'y a aucun organe qui permette de réguler l'apparition des UPI et le secteur dans lequel elles exercent. Aucun brevet ne peut être déposé. La concurrence est donc rude. Une bonne idée est vite reprise ; l'exclusivité disparaît rapidement. A tous ces désavantages se greffent des avantages. Les UPI ne paient pas d'impôt et disposent d'une très grande liberté. La plupart des gens s'arrêtent et consomment. Enfin, ne l'oublions pas, le secteur informel permet d'éviter le chômage et est le premier pourvoyeur d'emploi à Lomé !

### Une offre qui satisfait tous nos besoins

Premier pourvoyeur d'emploi mais aussi premier secteur à satisfaire tous les désirs du promeneur ! On peut trouver dans la rue : service de proximité, table pour dîner, activité de commerce... Nous avons préalablement constaté que les trois quarts des petits métiers étaient dédiés au commerce (vendeuses de vaisselle, vêtements, baskets, vendeur d'essence, cuisine de rue) ou à l'offre d'un service (coiffeur, zemidjan, portefaix, cordonnier, mécanicien des grands axes...). Il est intéressant de noter que les premiers doivent investir en permanence dans la matière première alors que les seconds n'ont que leurs outils à porter (certes à renouveler de temps en temps).

On peut chercher à distinguer les UPI à travers d'autres critères, qui frappent le marcheur. Certains travailleurs sont mobiles et parcourent la ville à la recherche de la demande : les vendeurs ambulants, les coiffeurs. D'autres attendent en des lieux stratégiques que la demande s'offre à eux : les maisons qui revendent de l'essence sur les grands axes routiers, certains vendeurs avec une quantité importante de marchandises, tous s'installant autour d'axes stratégiques comme les église, les école, les marchés, les axes routiers. Ils deviennent des familiers du lieu. En les voyant, on sait déjà où l'on est. S'ils sont absents, on s'inquiète. Enfin, certains allient les deux stratégies : les vendeuses de beignets à la banane restent fixes et leurs petites filles sillonnent les quartiers. On constate donc que certaines UPI exercent leur activité à l'intérieur des quartiers et d'autres sur les grands axes routiers (on peut même les interpeller depuis une voiture).

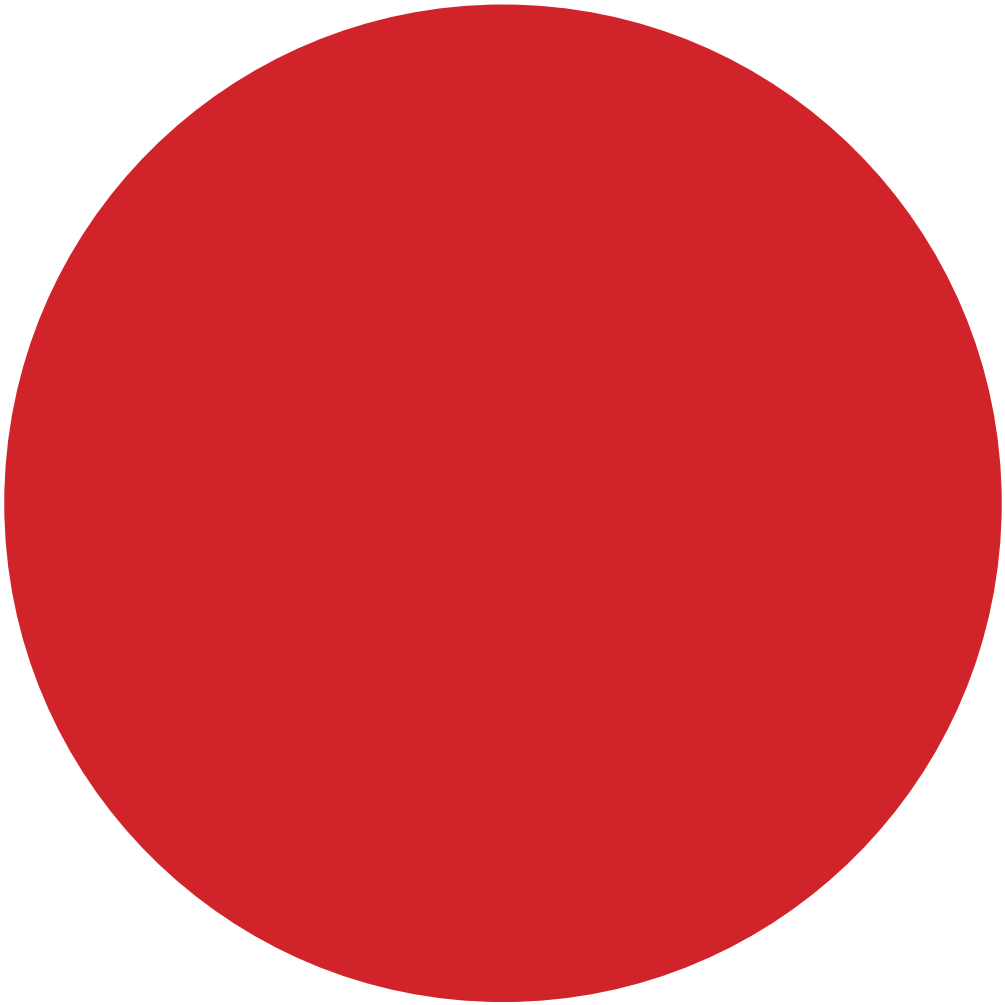
Il semblerait aussi que ces activités soient, certes, permanentes pour certains, mais aussi occasionnelles pour d'autres : activité saisonnière / activité occasionnelle / activité en plus. Les petites vendeuses de canclo ne travaillent que pendant les vacances scolaires. Les portefaix (les porteuses du grand marché), rentrent chez elles pour aider aux travaux des champs, c'est donc une activité saisonnière. D'une manière différente, certaines maisons vendent de l'eau potable ou de l'essence frelatée en plus de l'activité principale du chef de famille. Enfin, certains étudiants ou travailleurs du formel se transforment en zemidjan le soir pour arrondir leurs fins de mois.

On peut aussi s'interroger sur la division sexuée du travail. Les portefaix seront toujours des femmes. De même la cuisine de rue est féminine. Les dockers sont des hommes ainsi que les cordonniers, les aiguiseurs de couteau ou les travailleurs du BTP. La population qui constitue les Zemidjans est majoritairement masculine. Dans une société traditionnelle, il y a des métiers de femmes et d'autres d'hommes (aussi bien dans le secteur formel que dans l'informel). Seul le secteur du commerce, des échanges, déroge à la règle. La mixité y est établie, aussi bien quand il s'agit de vendeurs(euses) ambulants(e) que des vendeurs(euses) fixés(e) en un point.

Les petits métiers sont partout ! On les hèle, on s'assoit parfois à une table grâce à eux on entame une conversation. On peut tout simplement savoir qu'ils sont là, savoir qu'ils constituent notre quotidien, un paysage urbain vivant et qu'ils donnent vie aux trottoirs de la ville !



De gauche à droite, de haut en bas  
 étal de commerçantes dans le quartier ADEWI (vendeuses fixes)  
 chausseur pour femmes, Boulevard de la KARA (vendeurs fixes)  
 vendeur de foliard ambulant dans l'avenue dr RPT à côté d'un laveur de pare-brise  
 étals de commerçants dans le boulevard de la KARA





# **Se déplacer dans la ville informelle**

## MOBILITÉ URBAINE À OUAGADOUGOU : LA VILLE INFORMELLE PROMEUVE LES MOYENS DE TRANSPORTS NON MOTORISÉS ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

les modes dominants de déplacement des résidents des quartiers non lotis sont plus écologiques que ceux des quartiers lotis dominés par les moyens de transport motorisés (voitures, motos).

Rue structurante de Watinoma/Noghin/Basnéré



**Le moyen de transport dominant au sein du quartier non loti de Watinoma/Noghin/ Basnéré est la bicyclette et la marche à pied.**

Selon le chef de Basnéré : « *un vélo-panier (vélo comportant un panier) coûte 37.500 fcfa, c'est ce qui marche le plus ! Regarde et compte le nombre de vélos-paniers qui passent : un, un autre, voilà encore un autre... je te l'avais dit... Il y a des familles qui ont plus de 6 vélos ici !* » Puis les engins à deux roues motorisés. Le chef nous communique le prix des motos selon la marque les plus convoitées par les résidents : « *la Crompton coûte 425.000 fcfa, la Nanon, 375.000 fcfa et la Sirius, 450.000 fcfa* ».

**Les transports en commun, en taxi et en autobus constituent des alternatives.**

En taxi : « De Watinoma/Noghin/Basnéré au goudron, où se trouve l'arrêt de l'autobus, la course vaut 200 fcfa. La course jusqu'à Roodwoko (grand marché de Ouagadougou situé au centre-ville) coûte 300 fcfa, donc pour l'aller retour il faut prévoir 1.000 fcfa ».

En autobus, « la course fait 200 fcfa. Mais il faut rejoindre la station d'arrêt de l'autobus située à environ 5 km. Les résidents préfèrent donc les engins 2 roues, pour être indépendants ». (Propos du chef de Basnéré)

Plusieurs conducteurs de taxi, résident eux-mêmes, dans les quartiers non lotis.

**Témoignage d'un vendeur de matériaux de construction à Watinoma/Noghin/Basnéré**

« *Je possède une moto Mate Jianche de seconde main depuis 5 ans qui m'a coûté 250.000 fcfa. J'avais un vélo à l'époque. Les déplacements en taxi se font le matin et le soir, cela coûte 300 fcfa pour aller jusqu'au grand marché, ceci est un tarif négocié car le taximan habite le quartier, donc il fait ce tarif pour ses voisins de quartiers. En moto, l'essence vendue « par terre » (au bord de la rue et non à la station service) coûte 400 fcfa pour ½ litre ; à la pompe le litre coûte 700 fcfa. Il faut entre ½ et 1 litre d'essence pour faire l'aller-retour Watinoma -Grand marché-Watinoma* ».

**Certains taxis attendent leurs clients au niveau des arrêts des autobus.**

C'est le cas d'un conducteur de taxi de Bissighin qui, tasse de café en main déclare : « *Je loge à Bissighin, depuis 2 ans je suis marié, j'ai 2 enfants (...)* je fais le trajet Bissighin-grand marché de 06h00 à 20h00 ou 22h00, en fonction de la clientèle. Mais le soir chez nous il n'y a pas de clients. (...) Je profite de l'arrêt du bus pour prendre des passagers à leur descente L'autobus n'arrive pas... Je vais quand même au marché... en espérant croiser des clients sur le trajet ». Il démarre son taxi.

Taxis stationnés à l'arrêt de bus à Bissighin



L'état des voies des quartiers non lotis (à viabilisation faible ou inexistante) ne favorise pas toujours l'accessibilité des véhicules, notamment en saison pluvieuse.



## DE LA « NON VILLE » À LA VILLE, LE PARCOURS DU COMBATTANT DANS LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

L'inadéquation évidente aujourd'hui des moyens de transport et leur inefficacité face aux flux de déplacements quotidiens des quartiers informels vers la ville, témoigne de la nécessité d'actualiser les réseaux formels de déplacement mais aussi d'aider au développement des réseaux parallèles.

N'ayant pas de moyen pour se déplacer, une grande part de la population du quartier Mellassine quartier populaire péri-centrale, a choisi son lieu de résidence en fonction de sa proximité aux différents centres de santé : hôpitaux, centres d'analyse etc... beaucoup d'autres se sont installés dans ce quartier en raison de sa proximité avec le centre et du faible coût de ses loyers. *« J'ai loué dans ce quartier surtout pour sa proximité des centres de santé, pour ne pas avoir de problème de transport, vous comprenez ? Et en plus le prix de la location est de 40 dinars (20 euros), où est ce que tu pourrais trouver pareille prix, ailleurs ? ... impossible ! ... alors évidemment j'ai pris cette maison. Ça fait deux ans qu'on est là et dieu seul sait ce qui va se passer après tous ça... »* (Si.hemed)

Des prix excessivement bas et des espaces réduits où se confinent des familles nombreuses composent le schéma classique des habitations du quartier Mellassine. En effet, il s'agit de familles présentant des difficultés à se déplacer dans la ville notamment en raison du prix du transport. D'autant plus, lorsque la situation de handicap touche certains membres de la famille. Et, en dépit de la surface excessivement réduite de leur habitat, - par exemple Si.hemed habite dans un 10 m<sup>2</sup>-, les habitants définissent leur logement par le mot « maison » ce qui révèle la normalisation de ce type d'habitat dans les quartiers populaires péri-centraux. Parmi cette population, la majorité bénéficie d'une aide sociale de l'Etat d'une valeur qui varie entre 70 et 100 dinars (soit entre 35 et 50 euros) par mois, selon les besoins de la famille. Et, cette somme s'avère inadaptée pour certaines familles qui remettent en question le système d'évaluation des besoins régi, par les services sociaux.

En effet, le choix résidentiel de cette population extrêmement pauvre - dont les aides de l'Etat suffisent à peine à couvrir les dépenses médicales et celle du loyer- se structure en fonction des prix des loyers.

Par ailleurs, les quartiers périphériques présentent d'autres problématiques autour des déplacements quotidiens et des moyens de transport. En effet, plus la ville se développe dans une zone périurbaine, plus la question du transport se pose. Dans un pays où durant les 20 dernières années, la priorité a été donnée à la construction des routes, autoroutes, échangeurs etc..., il n'est pas difficile de comprendre que dans l'espace des mobilités, la voiture soit au premier plan. La place dominante de l'automobile sur les routes a rendu impossible l'apparition de transports en commun plus efficaces tels que les bus en zones propres. Les transports publics, pourtant très fréquentés ont connu de très faibles mutations. Toutefois quelques opérations de renouvellement ont été mis en place durant les 10 dernières années concernant les réseaux de mobilité et surtout l'exemple du train léger. Aussi l'extension de la ligne de train vers El Mourouj et la banlieue ouest du grand Tunis, atteste d'une volonté de connecter les quartiers informels entre eux. Mais le rythme des expansions urbaines dépasse les planifications de mobilité métropolitaine et cela entraîne une congestion des moyens de transport public. En effet ces moyens de transport sont utilisés massivement lors des différents déplacements quotidiens, de la périphérie vers le centre.

Il est clair que ces quartiers populaires sont complètement dépendants du centre où se focalise « 50 % des emplois »

(M.Chabbi, 2005, P.233). Par ailleurs, On estime que 40 % de la population captive du grand Tunis utilise les transports collectifs ce qui atteste le rôle central de ces derniers dans les transitions quotidiennes et ce, malgré la forte concurrence des transports individuels. En outre, nous constatons qu'une majorité des habitants des quartiers populaires péri-centraux s'adressent à ce foncier essentiellement pour éviter de prendre les moyens de transport. Nous avons aussi évoqué la question des mobilités quotidiennes, sur un autre territoire, celui des quartiers périurbains. Dans ce cas précis, il est clair que les moyens de transport sont incontournables. A titre d'exemple, les moyens de transport font partie du quotidien des habitants de *Hayy Ettadhamen* matérialisent les différentes connexions entre le centre et les quartiers populaires de la zone ouest de Tunis.

Selon l'âge de l'habitant et la direction qu'il souhaite atteindre le choix des moyens de transport sont divers. En effet, entre le covoiturage, le métro léger et le bus, un panel diversifié s'offre aux habitants. Nous avons voulu savoir les conditions exactes dans ces moyens de transport (fréquences, disponibilité, proximité, localisation, capacité etc...)

*« Pour venir à mon boulot à El Menzeh 8 depuis mon quartier, je marche jusqu'au quartier El Bassatine, c'est environ 15 min et là je prends El Nakel El Rifi, le transport rural, il me faut 45 min de transport pour y arriver... cette solution me va aussi, pour l'argent, car cela me coûte nettement moins cher comme ça que autrement. »* (Saber 2012)

L'usage du transport rural, comme l'explique Saber, est une des pratiques les plus fréquentes dans les quartiers populaires. Les déplacements se font dans des petites camionnettes qui peuvent prendre en charge 6 à 7 personnes avec le conducteur. D'autre part, ce moyen de transport est extrêmement connu pour sa simplicité d'accès, sa rapidité de transfert, mais aussi pour le prix des déplacements (extrêmement avantageux par rapport aux autres moyens de transport). Il n'en demeure pas moins que cette forme de covoiturage est devenue « im » populaire avec le temps surtout auprès des femmes et des personnes âgées, qui le jugent dangereux. Pour justifier leur non adhésion, ces personnes relatent des accidents fatals connue du « *Nakel El Rifi* » pour légitimer leur utilisation des transports en commun.

Pour conclure, nous dirons qu'une mise à jour des données démographiques et sociales ainsi qu'une réflexion sur les nouveaux flux de déplacements vers les pôles d'attractivités (bassins d'emplois, infrastructures éducatives, administratives et sanitaires) paraissent indispensables pour l'actualisation et la restructuration des réseaux de transports publics. D'autre part, ce qui nous interpelle c'est aussi l'efficacité des moyens de transport informel qui semble correspondre parfaitement aux attentes des habitants de ces quartiers. Par ailleurs, ce qui serait pertinent dans une approche renouvelée des moyens de transport, c'est de considérer ces solutions comme une source d'inspiration pour de nouveaux modes de déplacement à l'échelle locale (quartiers ouest /quartiers nord...). Ainsi, cette approche plus adéquate à la réalité, s'inscrirait dans une tentative décentralisante, contrairement à tous les moyens de transports public qui répondent en grande majorité à des logiques de déplacement ; quartier populaire/ centre-ville.

## CHOIX DE MOBILITÉ ET D'ACTIVITÉ DANS LA VILLE INFORMELLE : OPTIONS, DÉCISIONS, CONSÉQUENCES.

Le Quartier des Affaires (CBD) et le centre industriel de Nairobi sont des zones d'emploi cruciales, ce que deviennent peu à peu les quartiers des Westlands et de l'Upperhill. 60 % des habitants résident dans des noyaux de peuplement informels répartis à travers la ville, et la plupart sont en demande de transport pour rejoindre leur emploi.

Des études de flux urbains à Nairobi révèlent que la marche et le transport public sont les modes de déplacement principaux. Ainsi, une enquête de la Banque Mondiale en 2002 établit que 65 % des résidents d'Eastlands rejoignent la zone industrielle, et 47 % rejoignent le CBD. Une seconde enquête révèle que 47 % de la population adulte marche, 42 % utilise le transport public, 7 % possède ou partage une auto, et 3 % utilisent une voiture de fonction. Le pourcentage de cyclistes est insignifiant. Le choix du mode est déterminé par son coût, sa commodité, sa fiabilité et sa vitesse.

Ceci dit, pour tout mode, la mauvaise conception des voies de circulation oblige piétons, conducteurs, magasins et vendeurs à la sauvette à se disputer la voirie disponible. A Nairobi, il est « normal » qu'un piéton marche au coude à coude avec les véhicules, et traverse les rues au hasard. Le volume et le caractère imprévisible du trafic rendent le cyclisme très dangereux. L'image illustre une séparation modale typique de l'espace public à Nairobi.

Les « matatus » sont le premier choix de transport public. En 2002, 95 % des matatus appartenaient à des particuliers, bien que de récentes normes gouvernementales obligent à les faire régulariser par la Société Coopérative d'Épargne et de Crédit (SACCO). Les matatus offrent des avantages notables – un secteur très innovant qui utilise l'art de rue et des tactiques de marketing, qui rebondit sur les politiques de régularisation, caractérisé par la flexibilité, l'accessibilité, et un coût abordable. Les matatus ont une licence pour circuler sur des trajets spécifiques. Le CBD est le point de départ de tous les trajets (codés – par exemple n°44 Githurai, n°23 Westlands, N°46 Kawangware). Les matatus ont cependant de sérieux désavantages – ils suivent un schéma radial le long des artères de Nairobi, qui convergent toutes sur le CBD : il n'y a donc aucune connexion directe entre quartiers excentrés. De plus, le billet coûte plus cher en heure de pointe, ce qui se ressent sur le budget des ménages. Pour compenser cela, certains travailleurs choisissent

de n'utiliser le transport public qu'une fois sur deux, et marchent le matin pour rouler le soir ou n'utilisent le bus que la moitié du trajet selon la distance domicile-travail. Les prix fluctuent régulièrement, les trajets changent sans préavis (le matatu ne s'arrête plus aux mêmes points), et les véhicules qui n'ont cure des règles de circulation mettent leurs passagers en danger. Le prix du trajet dépend de l'heure (pointe, creuse), de la météo, ou des pénuries artificielles causées par des contrôles officiels sur le trajet ou dans le secteur. Les règles édictées par la ville ou par l'Etat n'ont jamais été efficaces.

Il y a un transport public à Nairobi. Les principales compagnies de bus sont Kenya Bus Services (KBS), Double M Services, City Hoppa et City Shuttle. Double M est la seule avec un semblant de service normalisé (politique tarifaire fixe, respect des arrêts prévus, terminus unique) – mais n'a aucune politique horaire. Les autres compagnies sont des hybrides, moitié transport public et moitié matatus, ce que révèle l'absence d'horaires et de politique tarifaire. Le rail, à Nairobi, est également emprunté par grand nombre d'habitants qui font la navette depuis les taudis de Mukuru, Kibera, Dandora. Toutefois, les services ferroviaires sont peu fiables et d'une capacité très limitée. Ils restent très peu chers, notamment en heure de pointe.

Les différents secteurs de l'économie informelle sont étroitement connectés avec les choix de mobilité urbaine. Les inventaires des vendeurs de gros circulent souvent sur brouette (« mikokoteni »). Depuis l'arrivée de motos (boda bodas) peu chères importées d'Inde ou de Chine, ce mode de transport devient plus populaire dans la périphérie et les quartiers informels. Les motoristes revendiquent leur efficacité (éviter les embouteillages) et leur flexibilité (déposer le client à sa porte). Faites pour un passager seulement, les boda bodas en transportent souvent plus. La mortalité liée aux motos est toutefois alarmante – notamment car elles ne bénéficient d'aucune voirie réservée, et les motoristes ont souvent bien peu d'expérience. Les règlements de sécurité peinent à être appliqués ; quant à l'assurance, c'est un luxe que peu se payent, et les passagers choisissent la boda boda au risque de leur vie.

L'extension suburbaine de Nairobi, et l'émergence de pôles d'emploi distincts du CBD, vont créer une demande croissante pour un transport différent. Pour anticiper cette demande, le Rail Kenyan (corporation gouvernementale) s'engage sur un projet de trains de banlieue lourds dans Nairobi et une grande partie du territoire métropolitain. La construction de certaines stations a déjà commencé. Cependant, il est probable que les matatus conservent leurs avances, grâce à leur flexibilité et couverture plus large de la ville. Bien que les trains et les matatus sillonnent Nairobi, les foyers les plus pauvres ont également le plus faible accès au transport. Il ne fait aucun doute que cette part importante de la population bénéficierait d'un aménagement de transport adapté et planifié à long terme, qui intégrerait à grande échelle les pratiques de mobilité et d'activité des habitants non motorisés. Le transport reste un enjeu majeur pour Nairobi.



## DIVERS MODES DE TRANSPORT

Les tarifs des bus et taxis sont supervisés par l'Union du Transport Routier Privé du Ghana (GPRTU).



Il n'existe pas de voie bus dédiée

Accra a développé de manière importante ses infrastructures de transport (en terme de construction routière) mais la typologie du transport urbains a très peu évolué ces derniers dix ans. On peut distinguer, en ville, les modes de transport publics (que gère le gouvernement) et privés (que gèrent des particuliers); et les types de véhicules, du bus (Trotros) au taxi (cabs) en passant par la mobylette, le transport ferré, et le vélo. Dans et autour des zones commerciales majeures, les habitants choisissent principalement de marcher. Il est fréquent de traverser à pied les larges quartiers de marché, en reliant les hubs d'activité commerciale.

Les déplacements sont essentiels au succès d'activités sociales et économiques au quotidien. De fait, les coûts du transport se ressentent dans le budget des habitants de la ville informelle. Ceci les conduit à préférer le transport le moins cher (bus public) plutôt que le plus rapide et le plus efficace (taxi). Ceux qui ne peuvent se payer le bus se rendent au travail à pied ou à vélo. Le vélo n'est pas aussi populaire à Accra qu'il l'est dans le Nord du Ghana. Cet écart de popularité tient au fait que dans les villes du Nord, les infrastructures routières en mauvais état ne relient les villes et villages alentours que sur de courtes distances, et puisque peu de bus desservent ces trajets, le vélo est bien plus utile pour les déplacements quotidiens.

A Accra, les bus couvrent des trajets plus ou moins long entre la ville et sa périphérie. Les passagers embarquent à des arrêts désignés en ville, et chaque quartier possède un arrêt majeur. Les plus populaires sont la gare routière d'Accra (Tema station), Circle, Achimota, Madina, Kaneshie, Korle-bu et Lapaz. Les tarifs des bus et taxis sont supervisés par l'Union du Transport Routier Privé du Ghana (GPRTU). Le GPRTU coordonne à la fois les propriétaires de véhicules privés, et leurs conducteurs. Ce mode de transport coûte entre 0, 4p GH et 0, 8p GH (0, 21 à 0, 42\$US) selon l'origine-destination et selon l'arrêt de montée. Selon l'AMA, 90 % de la population urbaine dépend du transport public (bus). Ces bus, selon la taille (du mini-van au car) peuvent accommoder au minimum 14 à 16 passagers. On trouve du transport informel sur

toutes les routes, goudronnées ou non. L'étroitesse et l'état des routes dans certains quartiers les rendent inaccessibles au transport public lourd, et des minibus font la navette avec les arrêts majeurs desservis.

Les taxi apportent le plus grand confort mais demandent le plus haut prix. Une autre alternative est la mobylette (connues comme Okada), un mode illégal de transport qui ne se trouve que dans certaines parties de la ville comme Korle-bu et Jamestown. Korle-bu est à la fois quartier résidentiel et bidonville sûr; Jamestown est un bidonville établi. Les deux quartiers ont des routes en bon état. Ils abritent une population variée de fonctionnaires, travailleurs du secteur privé formel, pêcheurs, et artisans, etc. Les Trotros et Okadas y circulent sur les mêmes trajets, avec les mêmes arrêts, que le réseau de bus. Accra possède également un réseau ferroviaire – sous-développé – avec des trains depuis Nsawam-Accra et Tema-Accra à 06h l'aller, 17h le retour. Le ferré est d'une grande importance pour les habitants de la ville informelle en périphérie d'Accra qui travaillent en centre-ville.

Facilement accessible, le transport public possède amène cependant des contraintes. Les bus sont mal entretenus et tombent souvent en panne en pleine route, ce qui fait naître retards et frustration. Les véhicules sont également modifiés pour y ajouter des sièges et donc des clients, une modification dangereuse pour les passagers en cas d'accident. Les conducteurs se dispensent parfois des papiers ou du permis de conduire, et contribuent au grand nombre d'accidents de circulation. Accra a reçu la majorité des investissements nationaux pour développer le réseau routier, et 41 projets majeurs ont vu le jour cette année, dont le plus populaire est le système Bus Rapid Transport en construction.

# LE MONDE DU TRANSPORT INFORMEL À DAKAR / UN TRANSPORT TOUT EN COULEUR / DIS MOI COMBIEN TU AS EN POCHE ET JE TE DIRAI COMMENT TE DÉPLACER À DAKAR.

Dakar est une ville qui bouge, où l'on se déplace beaucoup et pour divers motifs. Pour cela les populations empruntent souvent différents moyens de transport, et parmi les plus prisés l'offre informel est constituée pour la plupart par des véhicules vieux de marques Mercedes appelés « Ndiaga Ndiaye<sup>1</sup> », du nom de ce dernier et empruntés par 25 % des usagers des transports. Ils sont constitués de 35 places assises. A côté des « Ndiaga Ndiaye », on a les « Cars rapides », véhicules de marques Renault SG2, constitués de 23 places assises, qui font partie du « Patrimoine de Dakar » et sont le mode de transport le plus ancien et encore bien empruntés par 45 % de la population de Dakar. Partageant quelques itinéraires avec les lignes de transports publics, ils constituent un complément à ces derniers et répondent de leur côté à la forte demande en transport, avec une clientèle spécifique à chacun.

Outre la capitale qu'ils desservent les Ndiaga Ndiaye et assurent aussi une partie du transport entre Dakar et les villes de l'intérieur du pays, les cars rapides exceptionnellement lors des grands événements religieux comme le magal de Touba.

Ils se singularisent par leur vieillesse, l'imprudence des conducteurs, la surcharge en usagers en permanence, et le prix de déplacement qui peut être négocié. Ce transport se distingue par l'adaptation selon la demande des usagers et leur destination. Prendre les cars à Dakar requiert beaucoup de patience à cause des arrêts fréquents qui peuvent durer des dizaines de minutes en fonction de l'endroit et de l'heure. Ces arrêts fréquents sont la résultante du mode de fonctionnement des cars qui prennent les usagers n'importe où sur la chaussée à la moindre interpellation de ces derniers, il en est de même pour ceux qui arrivent à destination qui demandent l'arrêt où ça les arrange.

A mi chemin entre les transports en commun et les taxis classiques, les « Taxis clandos », certes décriés par les autres acteurs du fait de l'aspect clandestin qui les caractérise, ils sont tolérés par l'Etat qui est courant de leurs

<sup>1</sup> Ndiaga Ndiaye était un grand transporteur qui a introduit les cars de types Mercedes, sur lesquels était mentionné son nom.

activités, ils constituent une offre viable qui permet de faire face à l'énorme demande en transport de Dakar, et sont constitués de véhicules banalisés, en fin de vie, et qui participent à l'offre de transport. Et malgré leur caractère clandestin ce mode de transport est toléré par l'autorité chargée du secteur du transport.

Le choix du mode de transport à Dakar demeure un exercice facile du fait de la distinction des différents modes ou type de véhicules par leurs couleurs, qui sont pour elles des identités. Les « Cars rapides » se reconnaissent par leurs couleurs jaunes et bleus assorties de dessins et/ou quelques phrases. Les « Ndiaga Ndiaye » quant à eux sont de couleurs blanches, qu'elles partagent avec les nouveaux minis bus de marque Tata ou King Long qui sont assorties de bleues. A côté il y a les bus de la société Dakar Dem Dikk qui eux sont de couleur bleue assortie de jaune. De couleurs jaunes et noires au début pour les taxis officiels, la gamme est aujourd'hui variée, avec des taxis jaunes, d'autres aux couleurs bleues. Les « taxis clandos » quant à eux constituent l'offre de transport sans distinction de couleur, banalisée, parce que devient taxi-men clandos qui veut, sans exigence aucune, même si la plupart des conducteurs qui exercent dans ce secteur en ont fait leur profession.

Se déplacer avec peu d'argent en poche à Dakar est bien possible, cela selon le moyen de transport emprunté, dont souvent le car rapide ou le taxi clando. Le déplacement en taxi jaune noir est facturée à partir de 500 francs pour les plus courtes distances, la tarification est faite en fonction de la distance parcourue et se fait sur négociation parce que la facturation compteur n'existe plus dans les taxis, alors que le déplacement en taxi clando est facturé à partir de 100 francs CFA (0,15 euros) et dépasse rarement 300 francs CFA (0,50 euros). Avec les modes de transport en commun formels les prix restent fixés par section selon le trajet, ils commencent à 100 francs CFA et vont jusqu'à 350 francs CFA maximum. Par contre emprunter les modes de transports en commun informel comme les « cars rapides » ou les « Ndiaga Ndiaye », c'est négocier le coût du déplacement avec l'apprenti chargé d'encaisser l'argent selon ce que l'on a en poche. Même si pour toutes les distances des prix standards sont fixés, ils restent négociables pour les usagers en fonction de leur persuasion ou de la bonne humeur des apprentis. Les négociations sur le prix se font souvent avant de monter pour éviter tout malentendu, ou bien une fois au moment de payer la course qu'on appelle « Passe ». La tarification dans ces modes de transport commencent à partir de 50 francs CFA et ne dépasse jamais 150 francs FCFA quelque soit la distance. Cette particularité des modes de transports informels, constitue un facteur de persistance de ces derniers surtout qu'avec les difficultés économiques, les emprunter et avoir la possibilité de négocier le prix de la course reste un bon moyen pour s'assurer son déplacement sur les mêmes distances, à un prix négocié par rapport à ceux appliqués dans le monde du transport formel et qui sont fixes.

Différents modes de transport en commun à Dakar.



## LE PARAMÈTRE SOCIOCULTUREL, UN ÉLÉMENT DE PERSISTANCE DES « CAR RAPIDE »



« Car rapide » avec le nom de deux figures religieuses (Khalifa Ababacar Sy et Lamp Fall)

Les « car rapide » sont un élément incontournable du paysage dakarais et plus précisément des transports en commun urbain au Sénégal. Facilement reconnaissable à leurs couleurs jaune et bleu, ils sont présents principalement dans deux villes sénégalaises : Saint Louis et Dakar, mais avec une présence plus marquée dans la capitale sénégalaise. Ce sont des fourgons de marque Renault qui ont été aménagés avec des sièges parallèles disposés face à face et communément appelés « salon ». Un car rapide standard compte 23 places assises, mais il est très fréquent que ce nombre soit dépassé et que le nombre de passagers atteigne la trentaine. Leurs modèles de bases sont la Renault Estafette, la Renault 1000kg et la SG2 dont les débuts de production se situent dans les années 1960. Cela renseigne de la vétusté de ces véhicules qui totalisent des dizaines de milliers de kilomètres au compteur, mais continuent de rouler malgré d'énormes insuffisances techniques. Cela est la cause des fréquents accidents de la circulation dont ils sont les acteurs.

En dépit de leurs inconvénients et de la volonté des pouvoirs publics de moderniser les transports publics en les retirant du circuit, les « car rapide » persistent. Pour comprendre cet état de fait il faut analyser les cars rapides sous un angle plus large, et voir ce qui les ancre si solidement dans le système de transport urbain sénégalais. Plusieurs facteurs ou cause de leurs persistance peuvent être trouvés comme les prix faibles qu'ils pratiquent par rapport à leurs concurrents du secteur formel et l'efficacité du maillage territorial qu'ils effectuent, caractérisé par une flexibilité des circuits de transport. Cependant un paramètre important d'analyse est souvent négligé à savoir les avantages et commodités qu'offrent les « car rapide » et qui sont inhérents à l'environnement socioculturel sénégalais. Nous appellerons l'ensemble de ces paramètres : « offre socioculturelle des car rapides ».

Les « car rapide » de part leur configuration et leur manière de fonctionner offrent des commodités inex-

istantes dans les autres modes de transports en commun. La décoration de l'intérieur des « car rapide » en est un exemple, il est le plus souvent tapissé d'images de guides religieux et d'illustrations de la culture populaire sénégalaise comme la lutte ou la musique. Dans un pays où les musulmans constituent près de 90% de la population, et où la lutte est très populaire, les « car rapide » prennent une dimension quasi spirituelle tant les usagers se reconnaissent dans cet environnement.

Ce mode de transport est majoritairement utilisé par des populations urbaines pauvres. Elles habitent les zones périphériques de la capitale et effectuent des mouvements pendulaires entre le centre ville et leurs zones d'habitations. Cette frange de la population exerce des métiers manuels et informels, comme la menuiserie, la mécanique, la vente ambulante etc. Dans leurs déplacements professionnels ils utilisent les « car rapide » car ils peuvent y entrer avec leurs outils ou leurs marchandises quelque soit l'encombrement de ces derniers, alors que les transports modernes sont assez restrictifs dans ce sens. Il n'est pas rare de voir dans les « car rapide » des personnes voyager avec des animaux tels que de la volaille, des ovins ou des caprins. La possibilité de marchander le prix du transport dans les « car rapide » est aussi un élément d'ancrage de ces derniers dans le système de transport. En effet le marchandage est indissociable de la culture commerciale sénégalaise, de ce fait les clients négocient souvent le prix du transport avec l'apprenti qui joue le rôle de receveur dans les « car rapide ». Ainsi on peut voyager en « car rapide » à partir de 50 francs CFA (0.07 euros).

Cette grande permissivité, en adéquation avec certains besoins liés à l'environnement socioculturel sénégalais est une grande force des « car rapide » et renforcent leur persistance. Pour pouvoir les retirer du circuit des transports en commun, il faut songer à apporter une innovation sociale dans l'offre de transport formel moderne.

## « LES CLANDOS », ENTRE TOLÉRANCE DE L'ÉTAT, CONCURRENCE DÉLOYALE ENVERS LES TAXIS ET TOLÉRANCE DES POPULATIONS.

Arrêt de taxis « clandos » à Dakar.



On pourrait reconnaître ces taxis clandos par la vieillesse de leur carrosserie, ils sont sans distinction de couleur particulière, et de toutes les marques qui ont pour la plupart existé durant les années quatre vingt (80) et quatre vingt dix (90) et qui ne sont plus produites en usine. Leur dénomination de « taxi clandos », ils la tiennent du mot clandestin, ce qui veut tout dire. Même si dans l'ensemble ils n'ont pas de caractère distinctif à cause de leur caractère informel, force est de constater qu'ils se sont bien intégrés dans le système de transport à courte distance de la capitale. Ces véhicules sont souvent la propriété de conducteurs qui en ont fait leur profession, même si on constate que certains transforment parfois pour la circonstance leur véhicule en taxis clandos pour arrondir les fins de mois.

Longtemps considérés par les taxis classiques comme leur souffre douleur car leur menant une concurrence déloyale, les taxis clandos n'ont jamais été aussi bien appréciés par les populations à qui ils permettent d'accéder à certains endroits et de faire certaines courses à des coûts moindres. Les taxis clandos se prennent en groupe, c'est-à-dire par quatre personnes, ce qui amoindrit le coup de la course. Il arrive que certains chauffeurs de taxis clandos surchargent leur véhicule avec cinq (5) passagers dont deux (2) au siège avant et trois à l'arrière ou bien quatre (4) à l'arrière et deux (2) à l'avant. Ainsi chacun paie sa contribution de la course selon sa destination, ce qui constitue une forme de mutualisation des frais de déplacement.

Bien que ne détenant point de licence d'exploitation leur permettant d'exercer ce type d'activités, les taxis clandos circulent dans la quasi impunité des autorités en charge du secteur du transport.

Toujours localisés dans des endroits stratégiques et accessibles aux usagers, les « garages de clandos » comme on les appelle offrent aux populations la proximité, ce qui leur permet d'attirer le plus de monde possible et gagner des parts importantes dans le milieu du transport urbain. Les grands ronds comme ceux de Liberté 6, Liberté 5 ou Cambérène, la station service de la Patte d'Oie, au

marché Dior des parcelles assainies entre autres endroits. L'aspect informel de l'activité détermine aussi la création de garages clandos non réglementaires un peu partout et qui ne sont pas contrôlés les responsables du transport.

Les garages clandos reflètent souvent des endroits où un désordre indescriptible, avec des véhicules garés un peu n'importe comment, des usagers en quête du taxi, des petits commerces et des restaurants de rue. Mais il faut noter qu'ils ont une organisation interne avec un régulateur et des règles que les acteurs du secteur doivent respecter pour son bon fonctionnement.

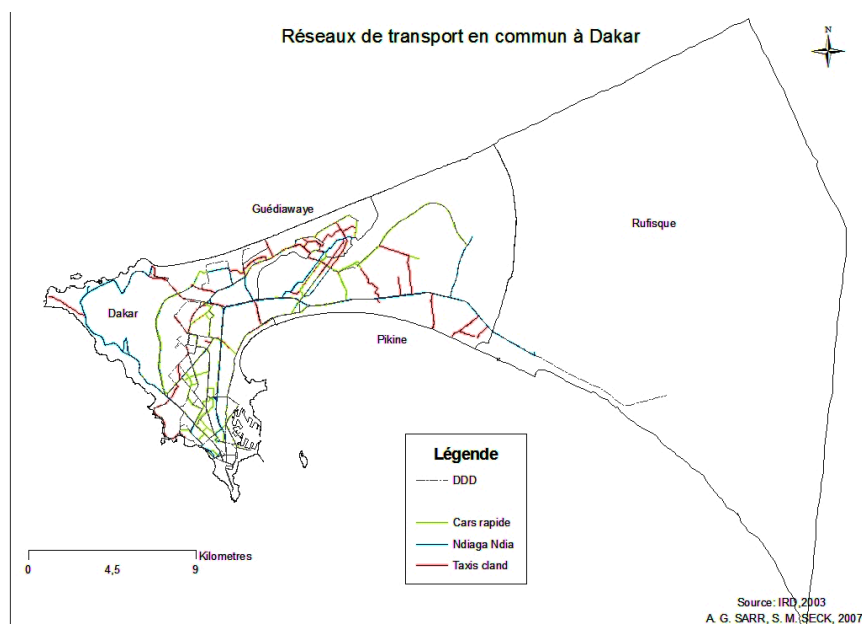
Avec des tarifs accessibles à tous à partir de 100 francs CFA (0, 15 euros) pour les courtes distances à parcourir, le prix de la course ne dépasse pas souvent 250 francs CFA (0, 38 euros), ce qui fait qu'ils sont bien appréciés et empruntés dans une certaine mesure.

Malgré leur liberté de circulation qui ne leur impose presque aucune limite, les taxis clandos n'ont pas accès à tous les endroits de la ville. Avec des itinéraires qui se greffent souvent ceux des transports en commun dans certaines zones, les taxis clandos ont aussi les leur qui leur permettent d'aller là où les autres modes de transports en commun n'accèdent pas.

Longtemps dénoncés par les taxis classiques, pour la concurrence déloyale qui leur mènent, ils continuent toujours à faire partie des modes de transport les plus utilisés par les dakarois au détriment de ces derniers, contribuant à offrir une alternative pour certains usagers à certains égards plus accessibles. Ils constituent ainsi un service à mi parcours entre les transports en commun et les taxis classiques. Même si ces taxis clandos sont illégaux, mal acceptés par les taxis « jaunes noirs », il reste clair qu'ils constituent une offre de transport assez importante et une alternative à l'offre encore insuffisante en transport de la capitale.



## LE TOUR DE DAKAR EN UN SEUL JOUR, UN MAILLAGE DE PROXIMITÉ.



Maillage territorial des transports en commun à Dakar

Source : Serigne Mbacké SECK et Aminata Guèye SARR, in Rôle des transports collectifs dans reconfiguration de l'espace urbain de Dakar (recherche en cours).

Le maillage des transports en commun à Dakar, capitale du Sénégal est structuré autour de trois pôles de génération de flux de transports qui correspondent aux trois grands ensembles de la région en termes d'établissements humains : Dakar- Ville ; Pikine-Guediawaye ; et Rufisque-Bargny.

Ces trois pôles sont inter reliés par des lignes de transports en commun qui effectuent un maillage territorial efficace. Ces lignes peuvent être catégorisées en deux circuits : le formel et l'informel.

Dans le circuit informel nous parlerons d'itinéraires à la place de lignes. Les acteurs de ce circuit sont les « Ndiaga Ndiayes » et les « car rapide ». Le réseau routier de Dakar est caractérisé par une concentration des infrastructures dans le pôle Dakar-Ville et par une détérioration ainsi qu'une faible pénétration dans les banlieues. Pour effectuer un maillage efficace, il faut des véhicules adaptés au terrain et une connaissance affinée des besoins de déplacement des usagers. De part leur rusticité, seuls les « car rapide », et « Ndiaga Ndiaye », desservent les différentes zones difficilement accessibles de Dakar. L'expertise d'usage a permis une optimisation des itinéraires du circuit informel grâce à une connaissance des points remarquables de générations et de réceptions de flux de transports. Ces points sont le plus souvent des équipements de centralité comme les marchés, les hôpitaux, les écoles etc. Le maillage effectué sur la base de ces paramètres est très flexible et connaît des variations en fonction de la densité des flux de passagers par destination et par moment de la journée, coïncidant ainsi avec les besoins de déplacement des usagers. Selon les statistiques du CETUD (Conseil Exécutif des Transport Urbains de Dakar), il existe 19 itinéraires de transport informel dans la région Dakar, avec 3000 véhicules et empruntés par près de 900 000 passagers par jour.

Le circuit formel est composé de lignes détenues par les 3 organisations de transports en commun formel du Sénégal. Il s'agit de la société publique DDD (Dakar Dem Dikk), de l'AFTU (Association de Financement des Transport Urbain) et du PTB (Petit Train de Banlieue).

La société DDD comptabilise 17 lignes de transports. Sa desserte reste le plus souvent dans les grandes artères car certains de ses véhicules ne sont pas adaptés aux mauvaises routes des banlieues. Néanmoins la société parvient à transporter 50 millions de passagers par an.

La desserte des bus AFTU est beaucoup plus complète que celle des DDD, leur maillage territorial est proche de celui du circuit informel, mais avec des lignes fixes. Cette similitude s'explique par le fait que les AFTU sont issus du PAMU (Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine) mis en œuvre par le CETUD. C'est un projet de modernisation des transports publics dont un des volets est le retrait des « car rapide » et des « Ndiaga Ndiaye » du circuit de transport. Ainsi ce sont des acteurs du transport informel qui se sont formalisés et ont apporté leurs connaissances en termes de maillage. Le groupement AFTU maille le territoire avec 28 lignes de dessertes et transporte 65 millions de personnes par an.

Le PTB est une ligne ferroviaire, elle relie les deux extrêmes de la région de Dakar : Bargny et Dakar Centre. La ligne est longue de 27 km et traverse toute la banlieue dakaroise pour un volume de transport de 3 550 000 personnes par an.

Le territoire de Dakar est ainsi très bien maillé par les transports en commun, d'autant plus que les circuits formel et informel se complètent à certains points. Les clients prennent les transports en commun informel pour rejoindre les grands axes routiers afin d'emprunter les moyens de transports formels pour rejoindre le centre ville ou des zones non desservies par les transports en commun informel. Parmi ces zones on peut citer le centre ville où ils sont interdits de circulation et certains quartiers résidentiels de la capitale qui ne génèrent pas assez de trafic. Le témoignage de cet usager est assez descriptif des combinaisons de mode de transports en commun que les citoyens effectuent pour se déplacer à Dakar : « J'habite à Guinaw Rail dans la banlieue dakaroise. Pour me rendre au travail en ville, je prends les « car rapide » qui passent devant chez moi pour me rendre à la gare du PTB à Thiaroye. De là je prends le Petit Train de Banlieue jusqu'à la gare de la Ville de Dakar. Ensuite grâce au même ticket de train, j'emprunte les bus Dakar Dem Dikk pour me rendre au centre ville... »

## L'INFORMALITE EN MOUVEMENT

L'économie informelle du Cap est variée, volatile et fourmille de vie. Le secteur informel prend le relai des services formels quand ceux-ci ne siéent plus aux besoins des habitants.

Des minibus taxis alignés en gare du Cap, en attente de clients.



La croissance du Cap fut planifiée sous l'Apartheid de manière à loger dans des townships en périphérie une majorité d'habitants, qui travaillaient comme main d'œuvre pour le centre économique sans pour autant en faire partie ni physiquement, ni socialement.

Dans Le Cap d'aujourd'hui, une grande part des services et équipements sont toujours inaccessibles à la plupart des habitants, y compris dans leur propre quartier. 65 % des urbains pauvres doivent dépenser un cinquième de leur revenu pour se déplacer sur leur lieu de travail, de courses ou de formation.

Dans le même temps, le service routier et ferré public s'est dégradé malgré les subventions du gouvernement, et sont perçus comme à la fois dangereux et irréguliers, utilisés par ceux qui n'ont pas d'autres choix.

Les minibus taxi sont apparus au Cap pour répondre à la demande des habitants des townships périphériques. Ils offrent un service en porte-à-porte, puisque le conducteur s'arrête quand les passagers lui demandent.

L'industrie des minibus taxi est née dans un cadre non régulé, et la flotte s'accroît largement chaque année. 65 % des navetteurs utilisent aujourd'hui ce mode de transport pour rejoindre la ville. Les taxis offrent un service peu cher, hautement flexible, et amènent souvent leurs passagers directement à leur destination. L'absence de cadre a beau générer une grande flexibilité, elle a toutefois des désavantages.

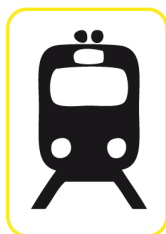
Avec la multiplication des minibus taxi en ville, la concurrence s'est faite plus rude pour s'assurer les clients et les trajets les plus profitables. Les conducteurs se sont rassemblés en association pour limiter la concurrence sur des trajets qu'ils considéraient « leur revenir ». Il est fréquent que les disputes entre groupes concurrents pour contrôler un trajet dégénèrent en affrontements violents, et les clients sont parfois pris entre deux feux.

Les conducteurs de taxi négligent souvent d'entretenir et d'assurer la sûreté de leur véhicule, dans lequel ils accumulent les clients bien au-delà de la capacité officielle.

Le gouvernement a reconnu que les minibus taxi procurent un service de transport important au Cap, mais souligne les nombreux risques associés et a – avec plus ou moins de succès – tenté de régulariser le secteur. La plupart des taxis sont aujourd'hui déclarés par les associations locales, et annoncent de façon claire leurs origine-destination.

Toutefois, les groupements de taxi résistent tout effort pour régulariser complètement le secteur, puisqu'une telle normalisation freinerait leur capacité à s'adapter de façon flexible aux demandes des clients.

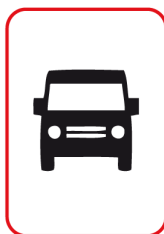
Les chiffres du choix modal illustrent l'attrait croissant du taxi pour se déplacer en ville. Cette croissance continue.



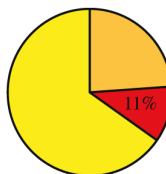
1987



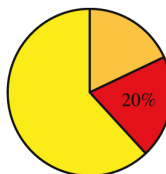
1998



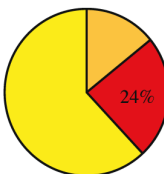
2000



R8.00 for 5 stations  
(€ 0.75)



R5.30 for local route  
(€ 0.50)



R5.00 for local trip  
(€ 0.45)

## LES ZÉMIDJANS, LES TAXIS MOTOS À LOMÉ

1993. La grève générale illimitée des taxis voitures paralysent la capitale Lomé. Comme palliatif, un nouveau type de transport en commun voit le jour. Les taxis motos communément appelés Zemidjans. Aujourd'hui cette activité en plein essor représente la principale offre de transport de la capitale Togolaise.



Zémidjans dans la ville de Lomé

### Origines

Les années 90 sont marquées en Afrique Noire Francophone par l'avènement du multipartisme. De nombreuses revendications et soulèvements populaires ont lieu. Les manifestations se durcissent, parfois réprimées dans le sang par les forces de l'ordre. C'est dans ce contexte que les associations et syndicats de transporteurs, d'étudiants, d'enseignants... lancent la grève générale illimitée. Cette grève a pour objectif de paralyser le pays et de fléchir l'Etat. En l'absence de transport, des personnes mettent à la disposition des populations leurs engins à deux roues. L'activité vient de naître.

L'activité se développe très rapidement. Cela est dû aux nombreux licenciements de fonctionnaires au lendemain de la grève et à la dévaluation monétaire du F CFA en 1994.

L'appellation Zémidjan est empruntée au pays voisin. Elle signifie « emmène-moi vite » en fon, langue du sud du Bénin. Aujourd'hui, il n'est pas rare d'être interpellé par des conducteurs de taxis motos. « oléyia », vous disent-ils pour vous demander « où allez-vous » en langue locale.

### Profils

Néo-citadins, jeunes déscolarisés, chômeurs, diplômés sans emploi, chefs de famille. Tout le monde peut faire du Zemidjan, il suffit juste de posséder une moto et d'avoir de quoi payer l'essence. Dans un contexte économique morose caractérisé par une faiblesse des entreprises à recruter, l'activité ZEMIDJAN est devenue un puissant moyen de réduction du chômage sans cesse croissant. Un autre genre de Zed'man se profile: celui des travailleurs du secteur formel. Le soir à la descente du boulot, ils se lancent dans l'activité pour arrondir leur fin de mois comme le souligne M Comlan, agent du trésor: « les soirs quand je descends du boulot, je prends certaines personnes qui vont dans la même direction que moi. J'y prends peu à peu goût ».

Il existe trois catégories de conducteurs. Les conducteurs- propriétaires, les employés-conducteurs (ils versent une recette journalière de 2000 FCFA soit 3€

au propriétaire) et les locataires-conducteurs (sous le contrat work and pay). Le contrat « work and pay » est un contrat de location-vente par lequel le conducteur achète progressivement la moto au propriétaire au prix double. Pendant ce temps les frais d'essence et de réparation sont à la charge du conducteur.

### Motos

Les motos utilisées sont de marques chinoises. Elles coutent 300 000 voire 350 000 FCFA. (533 €), deux fois moins chère qu'une moto Yamaha. La plupart des jeunes empruntent de l'argent auprès de leurs parents, amis et connaissances qu'ils remboursent au fur et à mesure. Ceux qui ne peuvent pas emprunter s'inscrivent dans un contrat work and pay. Inscrits au registre du Commerce, les vendeurs eux sont pour la plupart Libanais, Syrien et Indiens.

### En plein essor mais ...a peine structurée

33% des déplacements s'effectuent en taxis-motos. Ces derniers représentent 65% de l'offre du transport en commun. 86 milliards de F CFA (131 millions d'€) brassés chaque année. Selon le Collectif des (sept dont 4 à Lomé) Organisations Syndicales des Taxis Motos du Togo (COSTT), les zémidjans étaient estimés à 213.807 à fin décembre 2011 dont 57.215 à Lomé. Pour François Agbo, Secrétaire Général dudit Collectif, il ne faut pas confondre « Zed'man » professionnel et ceux exerçant illégalement. Le collectif équipe donc progressivement ses quelques vingt-sept milles (27 000) syndiqués de gilets munis de bandes réfléchissantes.

François Agbo reconnaît que seuls 5% des Zed'mans possèdent leur permis de conduire. Ce qui accroît fortement les accidents de circulation en constante hausse. En outre ces derniers sont réfractaires à l'application de nouvelles mesures comme le paiement de l'Impôt sur le Revenu des Transporteurs Routiers (IRTR), le port des chasubles... En 1999, ils s'étaient même rebellés contre le pouvoir public attaquant le Commissariat Central de Lomé.

## LES DIFFÉRENTS MOYENS DE TRANSPORTS À LOMÉ

À Lomé, le mode de déplacement le plus répandu est la moto, devant la voiture et la marche à pied. Le vélo n'est que très peu utilisé. Beaucoup de Loméens n'ont pas leurs propres véhicules et utilisent les transports en communs.



Les transports en communs de la ville sont organisés en grosse majorité par le secteur privé, souvent informel car l'activité n'est pas déclarée à l'Etat.

Des taxis-motos ou bien des taxis collectifs (voitures) couvrent une grosse partie de la ville et même au-delà.

Les types de transports en commun informels les plus fréquents à Lomé sont les taxi-motos et les taxi-voitures, toutefois moins fréquents.

- Les taxis-motos (plus connus sous l'appellation « Zémidjans » en fon, langue vernaculaire du Sud du Bénin, qui signifie « emmènes moi ».) sont repérables quasiment partout dans la ville, il suffit de leur faire signe, puis de négocier le prix en fonction de la distance et du moment de la journée.

La nuit, le tarif augmente de près de 30%, en effet, les conducteurs n'aiment pas vraiment conduire lorsqu'il fait sombre, à cause des dangers et par habitude.

- Les taxis voitures sont moins nombreux et circulent principalement sur les voies pavées ou goudronnées. Souvent, les Loméens utilisent le taxi-voiture pour circuler sur les voies principales de Lomé puis prennent le taxi-moto pour atteindre leur destination finale. Les taxi-voiture circulent entre des points d'arrêts importants et prennent plusieurs personnes au cours de leur course. Au centre-ville délimité par le Boulevard du 13 Janvier

(circulaire), les conducteurs des taxis ont créé des points de stationnement et d'arrêt devant les services financiers et administratifs pour faciliter les navettes des hommes d'affaires et des démarches administratives.

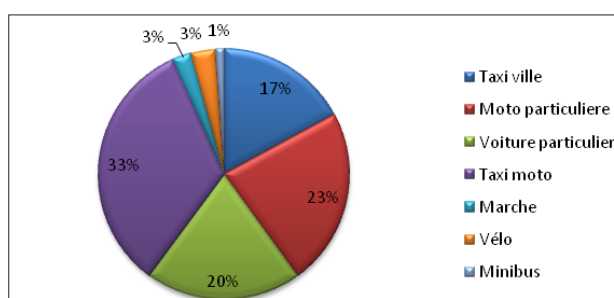
On peut également louer les taxis voiture pour des trajets bien précis pour aller de chez soi à un endroit précis, mais si on est seul dans le taxi, le prix sera moins avantageux car on payera pour 4 places même si elles ne sont pas toutes occupées, donc près de 4 fois plus cher qu'un taxi-moto.

- Le litre d'essence est actuellement à 650 FCFA. Côté tarif, il faut compter environ 150 FCFA par kilomètres la journée soit environ 20 centimes d'euros. En taxi-voiture, le prix est souvent moins cher car plusieurs personnes effectuent le même trajet.

Il faut compter environ 25 minutes pour traverser la ville du Nord au Sud en taxi-moto en heure de pointe et légèrement moins en heure creuse. L'avantage de la moto et qu'elle se faufile entre les voitures si il y a des embouteillages.

- Un seul passager par taxi-moto en général mais parfois, il arrive que le conducteur accepte 2 personnes si il est sûr que le parcours ne sera pas contrôlé par la police. En taxi-voiture, le conducteur peut également prendre 5 personnes plutôt que 6 mais effectuera alors plusieurs détours pour éviter les zones souvent contrôlées dans la ville (souvent près des carrefours importants).

- En parallèle à ces activités de transports informelles, la SOTRAL (société des transports à Lomé) propose un service de bus formel, reconnu par l'Etat. Le réseau fonctionne en journée. Il est loin de couvrir l'ensemble de la ville. De plus, il y a souvent des pannes ce qui réduit d'avantage le service.





# LA MOBILITÉ URBAINE À DAKAR : UN SYSTÈME ENTRE ARCHAÏSME ET MODERNITÉ

Dans un contexte d'étalement urbain, de densification démographique et de renforcement de l'attraction de ses fonctions administratives, économiques et socio-culturelles, la ville de Dakar est confrontée à un besoin de mobilité de sa population sans cesse croissant. Avec une population de 3.329.629 habitants, répartie sur une surface de 550 km<sup>2</sup>, il est nécessaire d'avoir un système de transport viable tant sur le plan des infrastructures, des équipements et de son mode de gestion afin que les populations puissent accéder aux opportunités offertes par la ville.

À Dakar, la mobilité des biens et des personnes est fortement bridée. Cette entrave de la mobilité résulte de l'extrême ségrégation spatiale qu'il y a entre les lieux d'habitations et les lieux de productions de biens et de services, entraînant chaque jour d'importants mouvements de populations, des zones résidentielles aux lieux centraux.

Le système de transport urbain à Dakar est composé de différents modes de transport, qui affichent une certaine complémentarité. Le modèle se complexifie dans sa composante transport en commun où on est en présence

d'une multitude d'acteurs publics et privés avec des statuts formels et informels caractérisés par une certaine modernité dans certains cas et par un notoire archaïsme dans d'autre. Cet ensemble hétérogène garde une certaine cohésion grâce à l'action régulatrice du CETUD (Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar) qui fixe le cadre opératoire des transports urbain à Dakar.

Essentiellement, dans les déplacements urbains, on utilise les transports en commun. Dans ces derniers on distingue les modes de transport publics et privés.

## Les transports en commun publics

Les modes de transports urbains publics sont caractérisés par une forte implication de l'Etat dans leur gestion, ce dernier subventionne en partie le prix du transport sur ces lignes. De la RTS (Régie des Transports du Sénégal) à la société DDD (Dakar Dem Dikk) plusieurs échecs et innovations ont ponctué la politique de transport public de l'Etat. La société DDD a capitalisé toute cette expérience et est en constante évolution tant par l'expansion de son réseau qui n'atteignait pas les zones

Bus de la société public de transport Dakar Dem Dikk





Garage informel de  
«Ndiaga Ndiaye»

urbaines reculées, que par la qualité de son offre (autobus modernes, amplitude de passage en nette progression, disponibilité d'informations sur les lignes desservies...). Ainsi la société DDD parvient à transporter 50 millions de passagers par an.

L'offre de transport public est complétée par le PTB (Petit Train de Banlieue) qui est une ligne ferroviaire interurbaine avec une intégration tarifaire avec la société DDD. Le PTB transporte 3550000 passagers par an. Cependant cette offre est largement insuffisante pour satisfaire l'ensemble de la demande de transport, ce gap est comblé par une forte présence des transports en commun privés.

### Les transport urbains privés

Les transports en commun privés sont caractérisés par une dualité informelle et formelle de l'offre. En effet sur ce segment on a d'un côté les transports informels composés par les «Ndiaga Ndiaye», les «car rapide», les «clandos»; et de l'autre le groupement de l'AFTU (Association de Financement des Transports Urbains) et les taxis urbains qui ont un statut formel.

#### Les transports urbains privés informels

Le transport informel dans un contexte de sous-offre du transport public formel constitue une alternative pour les populations surtout de par son accessibilité spatio-temporelle et son coût à la portée des différentes bourses et négociable selon la distance. Ce système constitue le mode de transport le plus utilisé par les usagers.

Les «cars rapides» et les «cars Ndiaga Ndiaye» sont des fourgons à l'origine, modifiés artisanalement pour servir d'autobus. Ils sont les plus représentatifs du système de transport informel. Leur introduction remonte aux

années 1970 au plus fort de la faillite du système de transport collectif public. Les «car rapide» et les «Ndiaga Ndiaye» sont caractérisés par un état de vétusté avancé, sans cesse rafistolés, leur parc automobile estimé à plus de 3000 véhicules n'a pas connu de renouvellement majeur depuis leurs mises en circulation.

Ils ont une accessibilité sans limites territoriales, avec la particularité de s'adapter souvent à la demande et la destination des usagers en fonction de certaines heures de la journée, ce qui montre l'inexistence de circuits formels définis, mais qui assure néanmoins une bonne desserte territoriale de part sa flexibilité. En effet les itinéraires utilisés dans le transport informel évoluent en fonction de deux paramètres : l'heure et la demande de transport sur certaines destinations. Ainsi les itinéraires s'adaptent aux besoins de la majorité de la clientèle et assurent ainsi une desserte optimale. Ce mode de fonctionnement a aussi ses revers, en essayant de suivre la demande, les ruptures de charge surviennent souvent en cours de route. Les transporteurs débarquent les usagers afin de changer de destination. Les «car rapide» et les «Ndiaga Ndiaye» parviennent ainsi à polariser 66,4% du trafic motorisé de voyageurs dans la région de Dakar et transportent 900000 passagers par jour.

Malgré ce fait apparent de désorganisation de l'extérieur, ce secteur informel reste assez structuré de l'intérieur. Il existe des syndicats de transporteurs qui fédèrent les propriétaires de véhicules et les travailleurs (chauffeurs, apprentis, coxeurs) du secteur du transport informel. Il existe toujours dans les gares, des régulateurs chargés d'organiser l'arrivée et l'ordre de départ des véhicules. Ce



Artère dans la banlieue de Dakar à une heure de pointe

système a aussi la particularité d'engendrer beaucoup de conflits entre usagers et acteurs du transport, principalement pour des problèmes de tarif et de monnaie. Il est aussi à l'origine de conflits d'usage dans l'espace public.

En plus de sa disponibilité, sur le plan socioculturel, ce moyen de transport constitue un espace de rencontre accessible à toutes les couches des plus riches aux plus pauvres, et où on peut accéder quelque soit ce qu'on a comme bagage, contrairement au mode de transport formel.

Les « clandos » sont des taxis clandestins qui opèrent sans licence. Ils ne portent aucun signe distinctif. Ce sont le plus souvent des voitures à usage personnel qui servent de temps en temps de taxi pour augmenter les gains du propriétaire. Etant informels, ils mènent une concurrence sévère aux taxis urbains conventionnels, car ils sont plus accessibles du point de vue coût et couverture spatiale. Ils empruntent souvent les itinéraires non exploités par les transports en commun ou qui nécessitent de payer plus cher à un taxi conventionnel pour y accéder. Ils ont aussi la particularité de transporter plusieurs usagers à la fois. L'importance des « clandos » dans le système de transport est difficile à évaluer en raison de leur caractère aléatoire.

#### Les transports urbains privés formels

Les transports privés formels sont composés par les bus du groupement AFTU (Association de Financement des Transports Urbains) et les taxis urbains classiques, communément appelés « jaune-noir ».

Face à une prééminence de l'informel dans le sous secteur des transports publics, l'Etat du Sénégal tente de moderniser ce secteur en s'appuyant sur le PAMU (Programme d'Amélioration de la Mobilité Urbaine) avec

la modernisation du parc automobile et sa formalisation. Ainsi L'AFTU (association de financement du transport urbain) sous l'autorité du CETUD (conseil exécutif des transports urbains de Dakar), constituée par des GIE de transporteurs issue du secteur informel est au cœur de ce programme. Si cette offre de transport est formelle, sur le plan juridique et organisationnel, elle peine à le demeurer sur le terrain avec la transposition de certaines pratiques issues du transport informel, par les acteurs du secteur. Le groupement AFTU avec ses minis bus de marque « Tata » ou « King Long », assure en grande partie la liaison entre le centre et les périphéries, en transportant 65 millions de personnes par an grâce à un dense maillage territorial de ses lignes.

Les taxis urbains classiques formels, peinent à s'imposer avec leurs nombreuses charges et taxes à supporter, en plus de la concurrence déloyale dont ils font l'objet de la part des « taxis clandos ». Estimé à près de 4000 véhicules, ils devraient avoir dépassé ce nombre avec l'introduction de nouveaux taxis dit « Iraniens » et des taxis bleus. Le nouveau visage des taxis de Dakar est multicolore avec des jaunes noirs, des jaunes, des bleus.

Genre et transport tel pourrait être le titre de l'épisode des « taxis sisters », un nouveau projet de l'Etat qui participe à l'insertion des femmes dans le secteur du transport jusque là dominé par les hommes. Avec ces femmes au volant de taxis, la profession connaît une nouvelle ouverture en plus de celui du renouvellement de son parc. Encore peu visibles dans la capitale car ne desservant que les endroits jugés sûrs à cause de la vulnérabilité des femmes conductrices, ces taxis pourraient participer à l'ouverture de l'activité de conduite commerciale aux femmes.



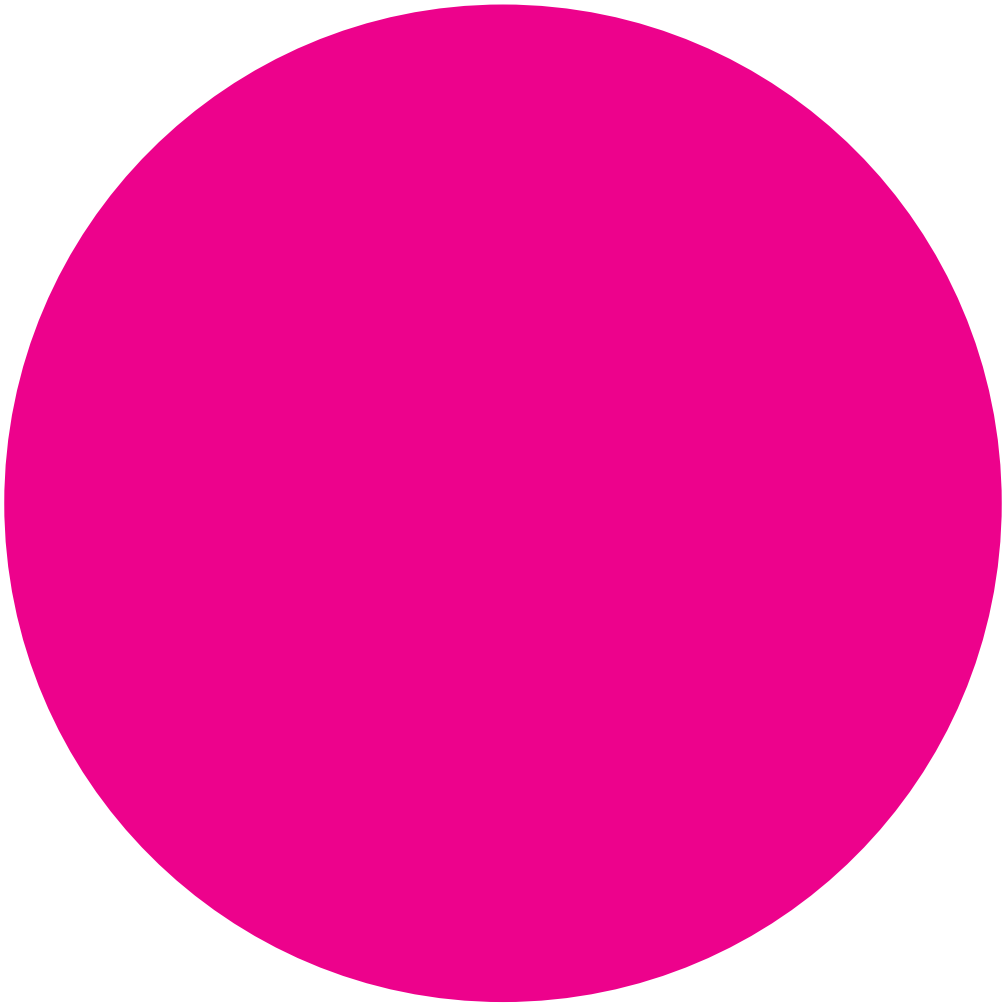


Vieux « carapide » et Bus AFTU à la gare routière Lat Dior.

Malgré une offre diverse, la mobilité urbaine à Dakar reste problématique. Cela est du à la composante infrastructure du système de transport. En effet le réseau routier est caractérisé par une faiblesse induite par l'étroitesse des voies et leur taux élevé de fréquentation. La forte concentration des équipements dans le Plateau de Dakar a conditionné la mise en place d'un système routier radioconcentrique. Ainsi plus on se rapproche du centre ville, plus la fréquence et les amplitudes des embouteillages augmentent. Les données de l'enquête de comptage effectuée en 2001 avant la mise en œuvre du Plan de Transport et de circulation de Dakar Cap Vert (PCP), estime le taux de saturation du plateau pour les sorties à 111 % et à 121 % pour les entrées. Les embouteillages sont ainsi le résultat d'une désynchronisation entre l'augmentation du parc automobile de la région de Dakar et l'évolution de son réseau routier. Des efforts importants ont été entrepris par les pouvoirs publics pour palier à ce problème.

Ainsi à travers le PAMU, des travaux de renforcement des infrastructures de transport dans la région de Dakar ont été entrepris et couvrent les zones de Dakar, Pikine, Guédiawaye, Rufisque et Bargny. Cette stratégie d'amélioration du réseau routier repose sur la construction et l'amélioration de voirie pour le désenclavement des fronts urbains, l'aménagement de carrefours pour l'amélioration de la fluidité du trafic et de la sécurité routière, l'élimination des nœuds avec des embouteillages permanents de la circulation urbaine, la construction de deux échangeurs (les lieux sont : Malick Sy et Cynnos), la réalisation de gares (Pétersen et Lat-dior) et de parkings, la modernisation et le développement du chemin de fer de banlieue.

Le système de transport à Dakar est ainsi en pleine mutation, elle tend vers une modernisation de son parc automobile des transports collectifs, de ses infrastructures routières ainsi que de son mode de fonctionnement. Cependant des éléments d'archaïsme y demeurent fortement ancrés comme les modes de transports informels, ainsi il n'est pas rare de voir dans les artères de Dakar un autobus de dernière génération cote à cote avec un car rapide ayant plus de 30 ans d'âge !.



# **Environnement et services urbains**

## RÉSEaux DE SERVICE INFORMELS DANS LES BIDONVILLES ET QUARTIERS NON PLANIFIÉS DE NAIROBI

Il faut remonter à l'ère coloniale pour trouver la source de l'inégalité en infrastructures et en accès aux services de Nairobi. Les politiques d'aménagement de l'époque, et les décisions gouvernementales sur l'urbanisme qui ont suivi, se sont concentrées sur une partie de la ville déclarée « capable de se payer » le « luxe » des services urbains les plus basiques. La plupart des chercheurs mais aussi un observateur lambda peuvent observer qu'en matière d'infrastructures, Nairobi présente un écart gigantesques entre les favorisés et les défavorisés. Il est ironique qu'une grande partie des infrastructures « traversent » les bidonvilles sans quasiment – voire jamais – desservir cette population. D'une part, les catégories les plus riches peuvent se permettre de financer, d'organiser, ou de réclamer les services à l'autorité urbaine; d'autre part, les plus pauvres qui ne profitent pas de ce luxe doivent trouver des solutions de compensation pour répondre aux besoins de base. Cette demande a créé une variété d'innovations informelles (et souvent illégales), qui vont du re-développement foncier non planifié à des systèmes de propreté locaux. Du besoin naît l'invention.

**Propreté** – L'autorité urbaine ne ramasse qu'environ 50% des 3200T de déchets solides journaliers et ce, principalement dans les quartiers riches ou centraux. Dans les quartiers pauvres, les communautés doivent organiser leurs propres réseaux de propreté, ou vivre dans leurs ordures. Les quartiers peu desservis mais aux revenus médians, voire hauts, emploient des éboueurs privés contre salaire. Ceux-ci convoient les ordures jusqu'à la décharge de Dandora ou dans des décharges privées. Ce système de ramassage privé des déchets totalise 10% seulement du ramassage urbain. Dans les secteurs défavorisés, les éboueurs privés peuvent être des groupes de jeunes et/ou de femmes. Ils récoltent les ordures à la porte et les transportent en brouette jusqu'à des sites de décharge illégale, comme les rivières. Ils demandent un paiement mensuel ou quotidien, entre 5 et 50Ksh (0,05 – 0,46€) selon leur fréquence de passage. Le ramassage des ordures est aujourd'hui une source d'emploi importante dans les quartiers pauvres et les bidonvilles. La décharge officielle (Dandora) est gérée par la ville, qui y trie et recycle les ordures. Un service informel vide également

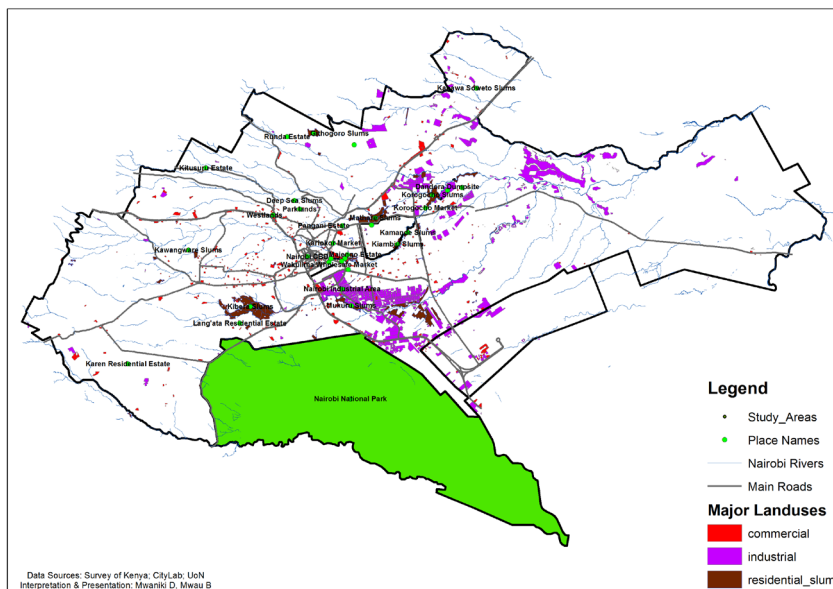
les toilettes des bidonvilles et de certains secteurs de la classe moyenne sans fosse septique ou tout-à-l'égout, avec l'aide de camions à pompe ou des jeunes hommes armés de seaux.

**Electricité** – A peine 22% des bidonvilles sont connectés au réseau – légalement, ou illégalement! A Kibera et Mathare, les connexions illégales sont répandues et prennent l'aspect soit de fils électriques suspendus, soit de panels de fer, soit de câbles en surface ou en sous-sol. Le tarif de ces services varie selon le lieu, mais est quasiment toujours récolté par le propriétaire ou un cartel. L'électricité coûte très cher, et dans certains quartiers les habitants paient entre 50 et 300Ksh (0,46 – 2,77€) par ampoule, par mois.

**Eau et assainissement** – La demande en eau est constante, et nourrit la croissance d'un business profitable d'apport informel, qui fait payer aux urbains pauvres jusqu'à 20 fois le coût de l'eau. Les formes les plus courantes de sources d'eau en quartier informel sont : une connexion illégale au réseau urbain, un kiosque à eau formel ou informel, des chariots à bras. Ils ont chacun leurs avantages et leurs désavantages. Puisqu'un tiers de la ville seulement est reliée au tout-à-l'égout, principalement les quartiers riches, les foyers défavorisés cherchent d'autres formes d'assainissement. Seul un quart des foyers en bidonville ont accès à une toilette privée. 68% se partagent le service, et 6% n'y ont aucun accès, se repliant sur les espaces ouverts ou sur le système de « toilettes volants ». Un WC peut être partagé entre 71 à 500 personnes, selon le bidonville. Il est fréquent de croiser des toilettes qui se vident dans la rivière, des habitants déféquant en public, ou des sacs remplis d'excréments. La pièce à vivre sert de salle d'eau.

Les systèmes de service informel en eau, en assainissement et en électricité sont gérés par de riches seigneurs des bidonville, par les cartels, par les grands propriétaires, ou même par les hommes politiques. Les réseaux informels prennent souvent leur source dans une connexion illégale au réseau formel.

Carte – quartiers riches et bidonvilles, le cas de Karen vs bidonville de Githogoto; Kibera vs. Quartier résidentiel de Lang'ata.



# UNE ÉCONOMIE INFORMELLE : ÉTUDE D'UN APPROVISIONNEMENT EN EAU À NAIROBI

Note: nous basons la conversion sur la moyenne de Janvier à Novembre 2012 (1€=108, 86Ksh)

Prix moyen pour une miche de pain (400g) – 46Ksh (0, 43€). Il est difficile d'établir le coût d'un ticket de bus car le caractère informel des réseaux de transport fait fluctuer le prix en fonction du trajet, de l'heure, de la météo.

Introduction: Nairobi, comme de nombreuses cités Kenyanes, fait face à des soucis d'approvisionnement en eau. La ressource actuelle est de 460 000m<sup>3</sup>/jour, bien en-dessous de la demande de 650 000m<sup>3</sup>/jour. Le service aux bidonvilles est particulièrement problématique pour la NSCWS (Compagnie d'eau et de propreté urbaine de Nairobi), du fait de situations interdépendantes comme des règlements de propriété aléatoires, la présence de cartels, l'interférence politique, etc. De plus, le coût de l'eau – qui paie son extraction et sa distribution – accentue encore les inégalités entre les quartiers riches et pauvres. Selon UN-Habitat, les classes les plus riches de Nairobi, soit 10% à peine de la population, consomment 30% de l'eau domestique; les groupes les plus défavorisés, soit 64% de la population, n'en consomment que 35%. Les habitants des bidonvilles sont livrés à des vendeurs d'eau informels dont les tarifs sont jusqu'à vingt fois supérieurs au prix normal. L'économie informelle de l'eau est très profitable à Nairobi, et se distribue sous quatre formes: kiosques à eau officiels; kiosques officieux; chariots à bras; enfin, des entrepreneurs privés qui contrôlent une source d'eau. Chaque solution a ses avantages et ses inconvénients.

Les kiosques officiels sont gérés par des groupes ou des particuliers enregistrés auprès de la NCWSC, et reçoivent l'eau à un tarif inférieur (15Ksh/m<sup>3</sup> soit 0, 14€/m<sup>3</sup>), eau qu'ils revendent aux familles ou aux autres revendeurs à un prix fixe. Dans le quartier de Kosovo, bidonville de Mathare, le kiosque à eau géré par la communauté reçoit l'eau à 5Ksh/m<sup>3</sup> et le revend aux particuliers à 2Ksh (0, 02€) le jerrican de 20L, soit 100Ksh (0, 92€) /m<sup>3</sup>.

Les kiosques informels sont également gérés par des groupes ou des particuliers, mais ne sont pas enregistrés auprès de la NCWSC. Ces kiosques sont en général branchés illégalement au réseau. A Kibera, des kiosques informels vendent entre 5 et 10Ksh les 20L (250-500Ksh/m<sup>3</sup> soit 2, 314, 62€/m<sup>3</sup>).

Les chariots à bras délivrent l'eau directement au client en jerricans de 20litres. Ils achètent l'eau aux kiosques formels ou informels, à des fournisseurs privés, ou à des puits informels, et la revendent entre 20 et 50Ksh/20L (1000-2500Ksh soit 9, 24-23, 11€/m<sup>3</sup>). Ils opèrent principalement là où les sources sont éloignées, et dans des quartiers à faible ou moyen revenu où l'eau n'arrive que de manière aléatoire.

Les entrepreneurs privés qui contrôlent une source sont des particuliers ou des groupes qui gèrent un puits ou un forage, dont ils revendent l'eau à des foyers ou à des chariots à bras, à des prix indexés au volume. Dans certains quartiers, on dit qu'ils ont tiré des réseaux jusqu'aux maisons des clients.

Le facteur sous-jacent de cette économie est le suivant: le prix de l'eau dépend de sa disponibilité et de l'endroit où on la vend. Le prix moyen oscille entre 5Ksh/20L (0, 05€/20L) en bidonville et 50Ksh/20L (0, 46€/20L) pour la classe moyenne. Cette moyenne est clairement supérieure au prix du fournisseur NCWSC, à 18, 71Ksh/m<sup>3</sup> (0, 17€/m<sup>3</sup>). Le tableau ci-dessous estime le coût de l'eau pour un foyer moyen de cinq personnes à Nairobi sur la base de 20L par personne, par jour.

Dans l'ensemble, il est visible que les plus défavorisés consacrent une large part de leurs revenus à l'eau, sauf s'ils décident d'en utiliser moins ou de la puiser à des sources gratuites alternatives, comme les rivières polluées (situation fréquente). L'afflux de migrants continue, la ville croît de façon informelle, et la lenteur des services d'eau accentue le problème. Ceci signifie que l'approvisionnement informel en eau, avec ses avantages et ses inconvénients, restera dominant – encore un argument pour que les politiques publiques empruntent aux modèles informels et créent des partenariats de longue durée.



	Coût: 1m3 à 5Ksh/20L (0, 05€/20L)	Coût: 1m3 à 10Ksh/20L (0, 09€/20L)	Coût: 1m3 à 50Ksh/20L (0, 46€/20L)	Coût moyen/m3 (autres charges NCWSC non comprises)
Coût NCWSC				18.71 (€0.17)
Coût sur le marché informel	250 (€2.31)	500 (€4.62)	2, 500 (€23.11)	
Dépense moyenne d'un foyer par mois, sur la base de 100L/jour	750 (€6.93)	1, 500 (€13.87)	7, 500 (€69.33)	56.1 (€0.52)
Profit moyen du vendeur, par foyer (sur la base d'un prix d'achat initial NCWSC)	693.9 (€6.41)	1443.9 (€13.35)	7443.9 (€68.81)	

## LES RÉCUPÉRATEURS DE LA DÉCHARGE DE MBEUBEUSS, UNE VIE DE BOUDIOUMANE

Baraque de récupérateur et espace de stockage attenant

Jeunes élèves du centre de formation polyvalent géré par les récupérateurs



L'activité de récupération est informelle au Sénégal, elle n'est pas encore structurée à l'exemple d'autres pays comme l'Inde ou la Colombie où l'activité de récupération est intégrée dans le système classique de gestions des déchets solides. Ainsi les récupérateurs sont des acteurs reconnus en étant présents dans toute la chaîne technique des modèles de gestion de déchets de ces pays, de la collecte, jusqu'au traitement des déchets. En voyant leur travail reconnu comme étant d'intérêt public les récupérateurs ont pu gagner en estime sociale, le métier de récupérateur perdant peu à peu de sa connotation péjorative. Au Sénégal les récupérateurs portent le nom de « Boudioumane » qui signifie « fouilleur ou farfouilleur », on les trouve principalement dans la région de Dakar qui est la capitale de Sénégal. Ils opèrent dans les points importants de dépôts temporaires de déchets de la ville comme les marchés, les plateaux de bureaux, les hôtels. Cependant la plus grande concentration de récupérateurs se trouve à Mbeubeuss, unique décharge publique de la région de Dakar. La décharge de Mbeubeuss est une décharge particulière, elle est à la fois un lieu de travail et d'habitat pour les récupérateurs.

Ainsi il existe deux zones d'habitations dans la décharge : Gouygui (baobab en wolof) et Baol (nom d'un ancien royaume anciennement situé dans le centre du pays). La toponymie de ces zones d'habitations nous renseigne sur les régions d'origine des récupérateurs. Les premiers peuplements de récupérateurs dans la décharge datent des années 1970, période marquée par la crise du secteur agricole ayant provoqué un exode rural des régions périphériques vers la capitale. Les villages de récupérateurs ont les caractéristiques de bidonvilles. Le village de Gouygui est composé d'une vingtaine de baraques distantes d'une dizaine de mètres les une des autres. Elles sont construites avec des tôles récupérées, de fûts ou de barils aplatis. Chaque baraque a un espace attenant servant d'espace de stockage de matériaux récupérés. Le second village de Baol est nettement plus grand, il compte un peu plus de 250 baraques construites principalement avec du carton. Les récupérateurs reproduisent le mode d'organisation sociale de leur terroir d'origine. Chaque village a une per-

sonne considérée comme le responsable, à cause de son expérience, mais aussi du rang social qu'il occupait dans leur espace socioculturel d'origine.

La particularité des récupérateurs de Mbeubeuss est qu'ils sont à cheval sur deux systèmes à priori incompatibles : le formel et l'informel. Malgré la précarité de leur habitat et le caractère informel de leur activité, les récupérateurs sont organisés sous la forme d'une association depuis 1994. Cette association a pour but de défendre les droits des récupérateurs mais aussi de prendre en charge leur développement social et la diversification de leurs sources de revenus. L'association s'emploie à se mettre en réseau, ainsi plusieurs dirigeants de l'association ont pu participer à des ateliers et à des travaux internationaux. Les récupérateurs ont aussi en partenariat avec divers organisations non gouvernementales pu construire plusieurs équipements dont une case de santé qui polarise tout les quartiers environnant la décharge de Mbeubeuss et un centre social de formation polyvalent qui forme des jeunes filles issues de familles pauvres de la localité, afin d'éviter qu'elles n'entrent dans le travail de récupération. L'activité de récupération et ses retombées profitent donc à l'ensemble de la communauté vivant autour de la décharge. Ainsi la vie de récupérateurs reflète bien leur devise : « Vivre dans les déchets, ne fait pas de nous des déchets ».



Place de vente spécialisée en déchets électroniques dans la décharge de Mbeubeuss.

Existe-t-il de déchets qui ne peuvent être récupérés? On pourrait se poser la question tant les récupérateurs sont des recycleurs d'une extrême efficacité, avec des taux de recyclages avoisinant les 80% dans certaines villes du monde comme le Caire en Egypte. A Mbeubeuss, seule décharge publique autorisée du Sénégal, on estime<sup>1</sup> que le tiers des déchets qui y sont acheminés serait récupéré et traité informellement. L'activité de récupération est composée de trois phases distinctes :

1. Le tri : les déchets ne sont pas triés lors de la collecte. Ils sont acheminés sans traitement au niveau de la plateforme de déversement de la décharge de Mbeubeuss. Le tri est effectué par les récupérateurs. L'opération est faite manuellement à l'aide d'un crochet métallique. Ainsi une séparation est effectuée selon cette catégorisation : plastiques, métaux, matières organiques, déchets électroniques ainsi qu'un certain nombre de déchets particuliers comme les mèches synthétiques, les chiffons et le verre.

2. Le recyclage : Tous les matériaux récupérés sont susceptibles de faire l'objet d'un recyclage, soit sur place par les recycleurs de la décharge pour en augmenter la valeur ajoutée ou à l'extérieur par les acheteurs de produits

récupérés. Les matières plastiques (chaussures, seaux, les toiles imperméables) sont les plus recyclés. Même les déchets sujets à une dégradation rapide comme les résidus alimentaires sont récupérés par les femmes afin d'être revendus aux éleveurs de bétails surtout à Malika où l'élevage de porc est très répandu.

3. La vente : Il existe des filières selon les types de matériaux. Les produits récupérés sont majoritairement vendus sur place, chaque récupérateur tient une petite échoppe ou il stock provisoirement son produit de récupération avant de le revendre. Certaines filières exportent même jusque dans la sous région, c'est le cas de la filière du verre. Les acheteurs vont du simple particulier, aux sociétés de la place qui viennent acheter en gros.

## GESTION DES ORDURES MÉNAGÈRES, QUAND L'INFORMEL ET LE FORMEL COHABITENT

Eboueurs de fortune. Dépotoirs sauvage. Depuis la rupture du contrat de la société SOTEMA en 1997, la gestion des ordures ménagères n'a cessé de se dégrader. La municipalité n'arrivait plus à assurer pleinement la collecte des ordures. En réaction du vide, l'informel s'est installé.

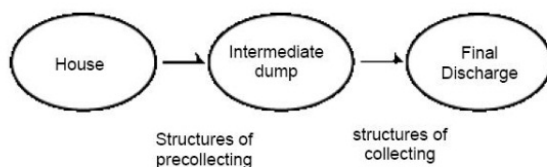
La décharge finale  
d'Agoué



### Rupture

1974. La mairie de Lomé confie la gestion des ordures ménagères à la Société Togolaise d'Enlèvement des Ordures ménagères et d'Assainissement (SOTEOMA). Progressivement, elle accumule des dettes vis-à-vis de la société. La qualité des prestations se dégrade. En 1997, La mairie, acculée par ses dettes n'en peut plus. C'est la rupture. Les tas d'immondices abondent dans la ville. Des associations de quartiers se mettent en place pour assurer tant bien que mal la collecte des ordures.

Un mode de gestion municipale en phase de structuration :



la pré-collecte des déchets de porte à porte par des structures agréées par la Mairie, qui sont ensuite acheminés vers des dépotoirs intermédiaires à l'aide d'une traction motorisée.

la collecte des déchets de porte à porte par des camions bennes tasseuses dans certains quartiers et confiés à des entreprises privées ;

le transport des déchets vers la grande décharge finale par des entreprises privées.

Prix d'abonnement : 1000 FCFA/ mois

### Informel

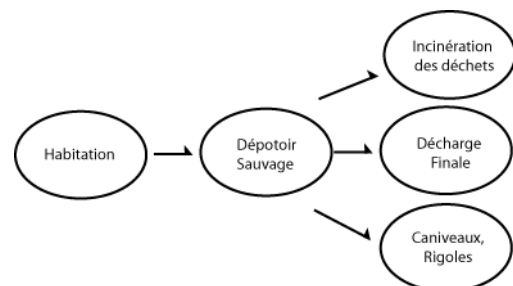
Eboueurs de fortune, dépotoir sauvage, risque de maladie élevé. Voilà en peu de mots résumé la situation de la gestion informelle des ordures ménagères. Moyennant quelques pièces, ces éboueurs de l'informel vous débarrassent de vos ordures. Espaces délaissés, zones inconstructibles, caniveau d'évacuation des eaux plu-

viales. Tous, sans exception sont les terres d'accueil de ces innombrables immondices. « Les gens des quartiers environnant viennent la nuit, vers 2h à 3h du matin pour déverser leur ordures ménagères près de chez nous. Et cette pratique nous indispose » s'est plaint le secrétaire de M Togbui Sedovon Amouzou, chef du quartier d'Akossombo.

### Perspectives

2007. La mairie de Lomé et l'Agence Française de Développement noue un partenariat. Ensemble, ils s'engagent à assurer une meilleure gestion des ordures ménagères à travers le Projet Environnement urbain de Lomé. En Cinq ans, les perspectives sont timidement encourageantes. Selon le Rapport du Grand Lomé, sur 20 dépotoirs intermédiaires prévus, seuls 7 sont opérationnels.

*Dépotoir sauvage : dépotoir non autorisé créée par des résidents n'ayant pas souscrit à un abonnement. Les sites privilégiés sont les espaces vides, les réserves administratives, les abords des rues.*



### Un mode informel non contrôlé

- Transport des déchets vers des décharges non contrôlées par des éboueurs informels ou par les ménages ;

- Abandon des déchets sur les voies publiques, dans les espaces vides ou dans les réseaux d'évacuation des eaux pluviales

Coût : 50 à 100 FCFA (le prix d'une demie baguette de pain) / ramassage (la fréquence de ramassage dépend de chaque ménage ; gratuit si la personne va elle-même jeter sa poubelle au dépotoir sauvage.



## IMPACT SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DU SECTEUR INFORMEL

Les activités du secteur informel sont certes un moyen pour les habitants de subsister, mais sont également source de nombreux défis pour la ville d'Accra et ses administrateurs.



Impact environnemental de l'habitat informel – les ordures s'accumulent dans une rue d'Old Accra. Source : Flickr

La taille et le niveau d'activité (socio-économique) du secteur informel impactent fortement la société. Les activités du secteur informel sont certes un moyen pour les habitants de subsister, mais sont également source de nombreux défis pour la ville d'Accra et ses administrateurs. Traverser la ville en bus est suffisant pour se rendre compte de l'impact négatif de certaines de ces activités sur les conditions de vie et l'environnement. Il y a, toutefois, des aspects positifs.

L'impact des activités économiques sur la vie et le cadre est d'abord visible dans les structures urbaines comme le logement et l'habitat, les infrastructures (transport, électricité, services publics), le type d'échanges privilégiés, et le type de sociabilité du secteur informel. L'impact sur le logement est extrêmement négatif. Négatif, puisque la situation foncière actuelle à Accra laisse fort à désirer, et amène son lot d'enjeux sociaux et environnementaux comme un fort taux de criminalité, des standards sociaux bas, une image dépréciée, et une grande pollution (de l'air, du sol, de l'eau). Extrême, en ceci que l'impact est tel qu'il faudrait déployer d'énormes efforts et ressources au niveau gouvernemental (exécution des lois foncières existantes, amélioration de l'accès au logement et à l'éducation en bidonvilles...) et au niveau populaire (changement d'attitude) pour faire changer la ville de cap. Chaque jour, le flux de nouveaux migrants issus de l'exode rural, qui n'ont souvent ni logement, ni ressources pour un loyer, grossit les bidonvilles.

Les 78 bidonvilles identifiés à Accra n'en sont pas tous au même point. Ces quartiers contribuent grandement à la pollution urbaine (de l'air, du sol, de l'eau). Non planifiés, les logements sont souvent bâtis près de ou carrément dans le lit des cours d'eau – ruisseaux ou rivières. De fait, chaque année, les inondations emportent une partie des biens et des vies du quartier. L'habitat proche des cours d'eau y déverse une pollution solide. Ainsi, la rivière Odaw (voie d'eau majeure pour Accra) est polluée entre autres par les quartiers d'Alajo et d'Old Fatama (Circle).

Alajo et Old Fatama sont des bidonvilles, l'un sûr, l'autre dangereux, caractérisés par une forte densité de population et des conditions de vie plus qu'insalubres. Ces quartiers sont non seulement inondables mais, inaccessibles, n'ont pas accès à des services corrects de propreté.

Les déchets solides s'empilent à Accra, issus du quotidien des foyers et des activités économiques. Les services de propreté doivent gérer de faibles ressources et une attitude négative des habitants concernés. Les ordures solides qui s'accumulent de manière anarchique bloquent les caniveaux et les cours d'eau, où l'eau sale ne circule plus – source d'inondations majeures après de fortes pluies.

S'il est impossible d'évaluer la part des secteurs formel et informel dans la pollution urbaine, le second joue clairement un rôle majeur. Certains noyaux industriels de la ville formelle y contribuent également, mais dépendent de l'Agence pour la Protection de l'Environnement, qui surveille la quantité et la qualité de leurs émissions.

La grande pollution de l'air et de l'eau est liée plus à une certaine attitude du secteur informel, qu'à l'échec des institutions. Les normes sociales sont regardées avec mépris, et l'on traitera avec indifférence un voisin qui déverse ses ordures n'importe où, n'importe comment.

Construction modifiée pour lutter contre les inondations

Entrée surélevée pour lutter contre les inondations.



La résilience est un phénomène psychologique qui consiste pour un individu affecté par un traumatisme à prendre acte de l'événement traumatique et à développer des mécanismes de protection semblables à ce que l'on pourrait appeler des anticorps psychiques dans le but de déconstruire le traumatisme et de surmonter la dépression. Ce phénomène a priori psychologique a des manifestations physiques et c'est ce à quoi on assiste actuellement dans les quartiers urbains pauvres de Dakar, touchés par les inondations. Les populations de ces quartiers ont été affectées par les inondations psychologiquement et matériellement.

Le cas du quartier de Grand Yoff est assez représentatif des zones touchées par les inondations. En effet Grand Yoff est un quartier spontané en parti, et situé dans une zone dépressionnaire. Les parties inondées sont des zones non structurées avec une très faible pénétration du réseau d'assainissement. Ainsi les eaux de pluies ne sont évacuées que par ruissellement ou par infiltration. Quand les pluies sont importantes au point de dépasser les capacités d'absorption du sol, les eaux envahissent les constructions et peuvent monter jusqu'à 50cm.

La manifestation physique du phénomène de résilience communautaire réside en une similitude architecturale au niveau du bâti. On constate qu'à chaque forte pluie les populations tentent de sécuriser leurs propriétés que ce soit des maisons ou des commerces, en élevant leurs pas de portes avec une rangée de briques, dans le but d'empêcher les eaux pluviales d'entrer dans les bâtiments. Les briques sont généralement en ciment et ont une hauteur avoisinant les 20 cm. Au fil des années les rangées de briques se superposent et augmentent le dénivelé entre le niveau du sol à l'extérieur et l'intérieur des maisons. On pourrait penser que c'est le niveau des eaux stagnantes qui montent à cause d'une pluviométrie plus importante au fil du temps, mais c'est le résultat d'une succession de remblais effectué par les populations. En effet, des remblaiements spontanés sont effectués par les populations avec divers types de matériaux comme du sable, des gravats et dans des cas extrêmes des déchets.

Ces remblais permettent d'absorber le surplus d'eau de manière ponctuelle, mais ont pour conséquence d'élever le niveau du sol par rapport aux constructions, permettant un accès plus facile aux ruisselantes des prochaines pluies. De ce fait, au-delà de 60 mm de pluviométrie, les eaux de ruissellement envahissent les maisons. C'est un cercle vicieux qui se forme ainsi et maintient les populations en insécurité pendant la saison des pluies. Ces remparts précaires donnent aux populations l'impression qu'elles peuvent agir à leur niveau contre des problèmes qui nécessitent une prise charge structurelle et durable telle qu'une opération de restructuration urbaine. Ainsi elles se prennent en charge, imaginent des solutions et les mettent en œuvre tout en étant conscient de leur inefficacité.



# L'ÉCONOMIE DE LA RÉCUPÉRATION, SOUS LES ORDURES, UNE NICHE D'EMPLOIS.

La récupération informelle des déchets est une activité exercée un peu partout dans le monde, avec plus ou moins divers degrés de présence et de structuration des récupérateurs. Appelés « Chifonye » en Haïti, « Recicladores » en Colombie ou encore « Tokai » au Bangladesh, les récupérateurs sont connus sous le nom de « Boudjouman » au Sénégal qui peut être littéralement traduit comme « farfouilleur ». La signification de ce mot renseigne sur la perception sociologiquement dépréciative de l'activité de récupération. Elle est considérée comme l'ultime recours pour accéder à un revenu et qui est souvent exercée par la frange la plus pauvre de la population et qui ne peut pas accéder à un emploi formel ou même à un emploi informel mais qui nécessite un minimum d'investissement financier.

La récupération informelle est exercée sur l'étendue de la Ville de Dakar, essentiellement au niveau des points de dépôts communautaires d'ordures comme les bennes publics, les points de déversements sauvages et sur la seule décharge publique de Dakar : Mbeubeuss. Ainsi on peut distinguer deux catégories de récupérateurs : les récupérateurs itinérants qui parcourent les divers points de productions massives de déchets comme les marchés et les récupérateurs sédentaires qui opèrent dans la décharge de Mbeubeuss. S'il est difficile d'apprécier l'impact économique en termes de génération de revenus et de création d'emplois des récupérateurs itinérants, il est en est tout autre pour les récupérateurs exerçant de manière sédentaire dans la décharge publique de Mbeubeuss où tout est structuré, de l'activité de récupération à l'occupation de l'espace.

Située dans le département de Pikine, précisément à 27 km de la ville de Dakar, la décharge de Mbeubeuss est administrativement gérée par deux communes d'arrondissement, celle de Malika et celle de Keur Massar.

Seule décharge autorisée de la Région de Dakar, elle s'est étendue de manière soutenue depuis sa création en 1970. Elle couvre actuellement une superficie estimée à 175 ha. Le site de Mbeubeuss peut être divisé en trois grandes zones : Gouy Gui, Baol et la Plateforme. Les deux premières zones sont des zones d'habitations et sont communément appelées « village ». Le premier village, Gouy-Gui est à 500 m de l'entrée de la décharge. Le nom de ce village est emprunté au grand baobab qui surplombe le site et dont le nom en wolof est Gouy-gui.

Baol, le deuxième village se trouve à peu près à 200 mètres de Gouy-Gui. Son appellation est tirée du nom d'une des régions qui constituent le bassin arachidier du Sénégal (Diourbel, Kaolack, Fatick) d'où sont originaires les récupérateurs et recycleurs qui y sont implantés.

La Plateforme, en ce qui la concerne, est le principal site de déversement des ordures ménagères et le lieu de fréquentation de la majorité des récupérateurs. Sa localisation évolue dans l'espace en fonction de l'étalement de la décharge.

Ces trois sites sont des zones d'habitat mais aussi de travail pour les récupérateurs, femmes et hommes confondus.

La décharge de Mbeubeuss fonctionne de manière très rudimentaire, presque sauvage. L'absence de législation dans la gestion de la décharge fait qu'il n'y a pas de plan de déversement ni de traitement. Il n'y a qu'un terrassement et un compactage sommaire qui est effectué au déversement des déchets. La décharge reçoit officiellement, près de 475000 tonnes/an de déchets solides provenant de l'ensemble de la région de Dakar.

Cependant, on peut estimer que ce chiffre est largement dépassé si on prend en compte les déversements d'ordures non déclarés, issus des systèmes de collectes informelles de déchets (charrettes), des déversements effectués par les ménages environnants, et les décharges irrégulières effectués par des sociétés et industries. La décharge de Mbeubeuss est fréquentée quotidiennement et en moyenne par 3500 personnes<sup>1</sup>.

Une véritable économie existe autour de l'activité de récupération de déchets, ainsi un tiers des déchets déversés dans la décharge serait récupéré. Il existe plusieurs filières de récupération et qui peuvent être classifiées en fonction des matériaux récupérés. Nous avons les filières suivantes :

La filière des déchets électroniques (ordinateurs, radio, téléviseurs, téléphones...)

La filière des déchets métalliques (canettes de boisson, cuivre, ferraille)

La filière des déchets plastiques (sachets, bouteilles, chaise en plastique, bidons...)

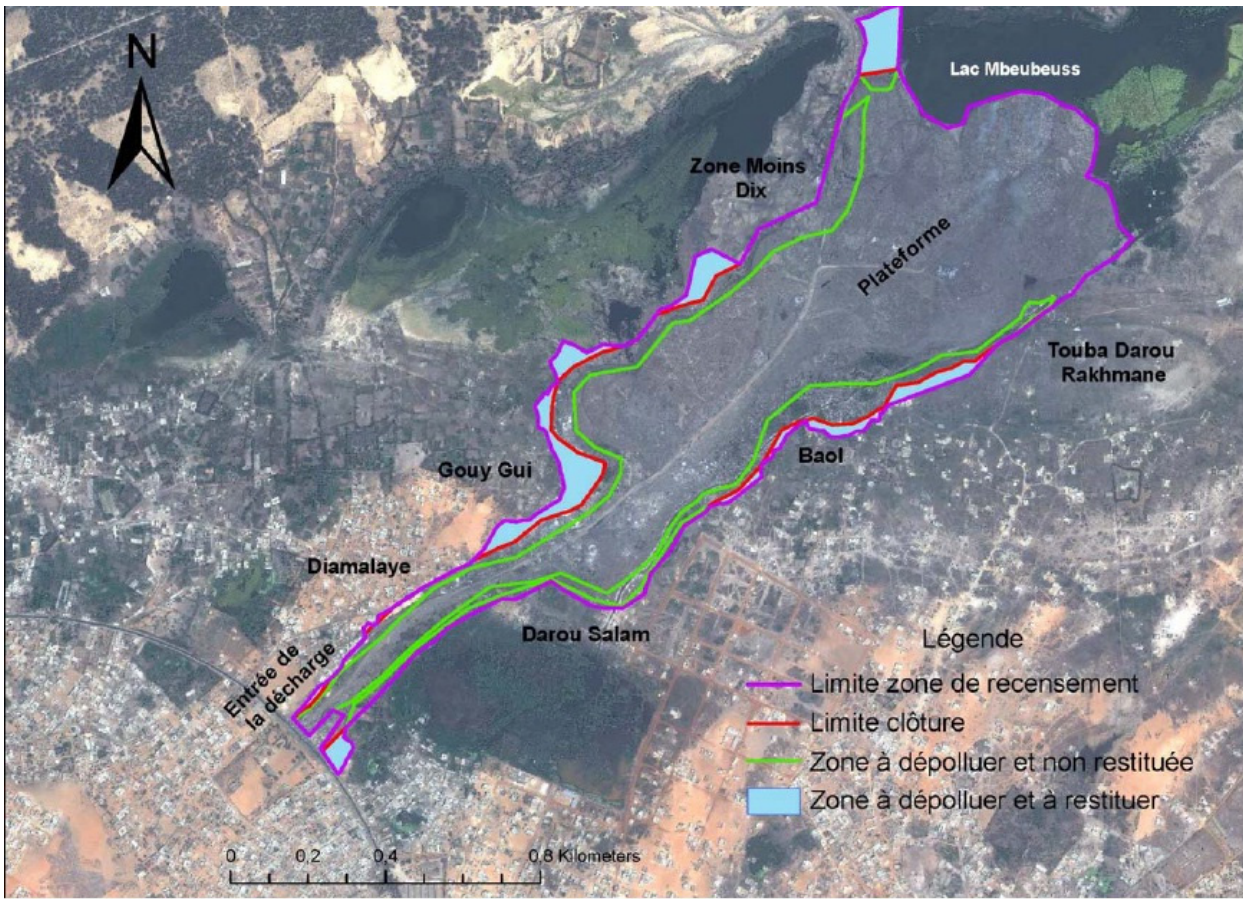
La filière du papier (journaux, livres, cartons...)

La filière des matières organiques (résidus alimentaires domestiques, hôteliers, poisson issu des usines de conditionnement).

La filière du terreau

Toutes ces filières sont pourvoyeuses d'emplois directs et indirects. Les emplois au sein des filières peuvent être schématisés sous formes de cercles concentriques en

1 – Rapport final d'activités Projet PURE « Dakar, Ville Ciblée »<sup>1</sup>=CRDI-IAGU-2006-2010



Carte de la décharge de Mbeubeuss (source Plan d'Action et de Réinstallation 2011)



Récupérateur au travail



Artiste fabriquant des tableaux à partir du papier récupéré

fonction du rapport plus ou moins direct que les différents niveaux ont avec les déchets proprement dit. Cependant il faut noter que les filières ne sont pas étanches, il est fréquent de voir des récupérateurs opérer dans plusieurs filières à la fois.

Nous avons le premier cercle qui est constitué par les récupérateurs simples, qui vont à la plateforme de déversement, trier puis collecter les déchets. La quantité de matériel récupéré varie en fonction de la filière. Le nombre de récupérateurs simples a connu une certaine croissance, il est passé de 882 en 1994, à près de 1200 récupérateurs<sup>1</sup> en 2012.

Le second cercle d'acteurs travaillant dans la récupération est constitué par les grossistes, les transformateurs et les femmes restauratrices. Ces personnes n'ont pas de contact direct avec les déchets, mais structurent leurs activités autour de l'économie de la récupération.

Les grossistes achètent les matériaux récupérés aux récupérateurs pour les revendre. Les clients achetant chez les grossistes varient en fonction du matériel récupéré. Pour l'aluminium par exemple nous avons les artisans, pour le plastique nous avons les industries du plastique qui viennent acheter du plastique récupéré afin de les recycler et pour les métaux nous avons des industries métallurgiques résidentes au Sénégal mais une partie des métaux récupérés est destiné à l'exportation. On dénombre un grossiste par filière ainsi on a 5 grossistes opérants de manière permanente dans la décharge.

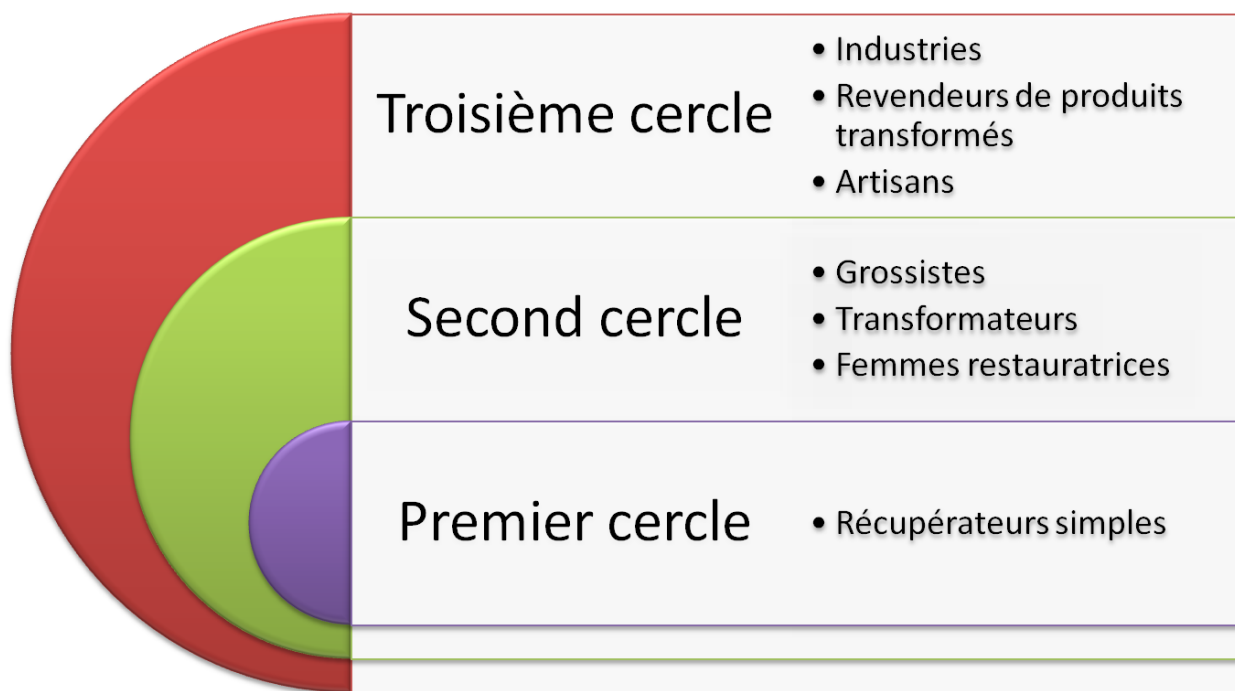
Les transformateurs sont des personnes travaillant au niveau des villages de récupérateurs se trouvant au niveau de la décharge. Ils achètent des déchets particuliers qui n'arrivent qu'occasionnellement dans la décharge comme les toiles, les mèches synthétiques, les éponges, etc. Ces matériaux une fois achetés subissent une transformation sommaire. Les toiles sont recousues ensemble pour en faire des bâches et sont vendues. Les mèches synthétiques sont démêlées et subissent un lissage avant d'être revendu soit au détail au particulier, soit en gros aux salons de coiffure de la localité. Les éponges sont aussi traitées par les transformateurs afin d'en faire des oreillers ou des matelas.

Les femmes restauratrices : elles cuisinent des repas, ainsi que des friandises qu'elles vendent aux personnes travaillant dans la décharge. Ces femmes sont le plus souvent aidées par leurs filles.

Enfin le troisième cercle d'emplois dépendants de la récupération de déchets comprend des industries, des artisans utilisant des intrants récupérés comme le fer, le plastique, l'aluminium ainsi que des revendeurs établis au niveau des marchés de quartiers. Les emplois générés par ces industries, ou au sein de l'artisanat sont liés à la récupération informelle de déchets au troisième niveau, mais sont fortement dépendants aux matériaux générés par la récupération.

Les industries s'approvisionnent en matières plastiques ou métalliques auprès des revendeurs grossistes opérant dans la décharge, puis recyclent le matériel avant de l'utiliser comme matière première pour leur production finale. En s'appuyant sur ces matières premières de bonne qualité une fois recyclé et de moindres coûts, ces industries peuvent être compétitives par rapport aux

1 – Présentation de l'association Bokk Diom des récupérateurs de Mbeubeuss à l'atelier stratégique Mondial des récupérateurs à Pune, Inde- Avril 2012



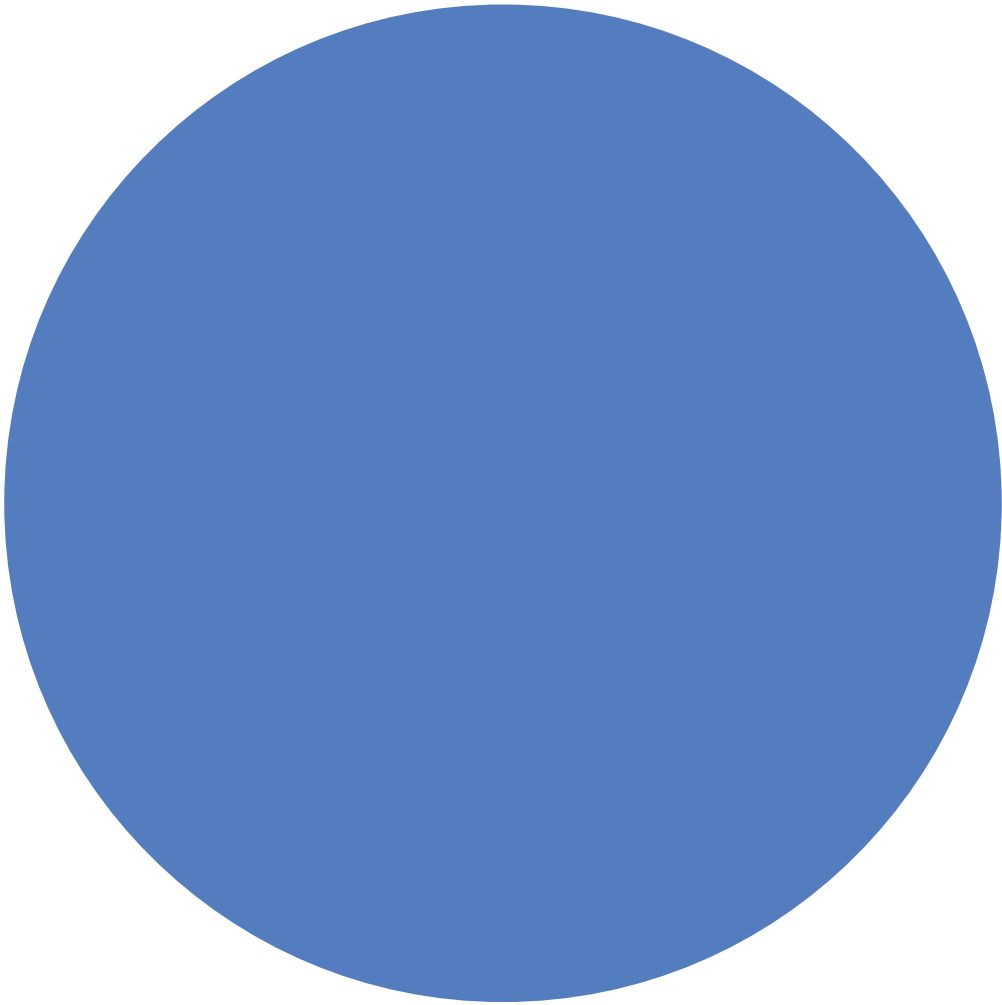
produits importés. La perte de probable de cette source d'approvisionnement avec la fermeture prévue de la décharge de Mbeubeuss en 2013 menace les emplois dans ces secteurs. Il est difficile d'avoir une estimation du nombre d'emplois concernés car ces industries communiquent peu sur leurs effectifs.

Les artisans : ils achètent principalement des produits contenant de l'aluminium et ayant subi un compactage. Ils se ravitaillent auprès des grossistes. L'aluminium est ensuite fondu pour en faire des ustensiles de cuisines.

Les revendeurs basent leur commerce sur du produit recyclé et ayant subi une transformation artisanale. Ils achètent aux transformateurs travaillant dans la décharge des oreillers, des matelas, des toiles pour les vendre dans les marchés de la zone (Malika, Pikine, thi-roye, Yeumbeul)

Une caractéristique intéressante de l'économie de la récupération est la coopération existante entre des acteurs ayant des statuts différents. Les emplois pourvus par l'économie de la récupération dans l'espace de la décharge et dans le secteur de l'artisanat sont totalement informels alors que ceux des industries qui s'approvisionnent dans la décharge sont formels. Le nombre d'emplois par secteur ayant des liens avec la récupération est difficile à estimer, car les études sur le sujet sont parcellaires et peu exhaustives. Malgré le caractère peu valorisant du travail de récupération, la valeur de l'activité en termes de génération d'emplois et de création de richesse est avérée car la décharge générerait 13 millions de francs CFA quotidiennement soit 19847 euros. Par le tri, le nettoyage, la remise à neuf et la vente de produits recyclés, la récupération est un moyen efficace pour protéger l'environnement : en réintroduisant dans le circuit indus-

triel des matières premières recyclées tels que le papier, le plastiques, ou le fer, la récupération atténue la pollution engendrée par l'exploitation des ressources naturelles tels que le bois, le pétrole ou les minerais. L'inclusion des récupérateurs dans les systèmes de gestion de déchets et leur formalisation peut être en outre un moyen de résorption du chômage qui est nette progression dans un contexte de crise économique mondiale. On dénombre à peu près 15 millions de récupérateurs à travers le monde, une puissante main d'œuvre capable de contribuer fortement à l'assainissement des pays où ils opèrent.





# **Conditions de vie et temporalité**

## PERSPECTIVES D'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS DE LA VILLE INFORMELLE DE OUAGADOUGOU

Des initiatives locales, soutenues par un programme national impulsé par ONU HABITAT

Photo d'archive recueillie auprès du chef de Basnéré, septembre 2011



### Solidarité dans le partage de l'énergie électrique entre les résidents des quartiers non lotis

En attendant la viabilisation de leur quartier, les résidents de Nangrin (non loti) se connectent au réseau électrique à partir des poteaux électriques de la zone riveraine lotie. Certains d'entre eux sont officiellement abonnés à la société d'électricité, mais d'autres résidents sont reliés aux premiers, avec leur accord, par des branchements clandestins. Les frais de consommation d'électricité sont collectivement supportés chaque mois, par tous les bénéficiaires. Ce système témoigne d'une bonne solidarité des résidents du quartier mais présente aussi des risques d'insécurité (court-circuit, incendie) car les branchements clandestins ne sont pas toujours effectués dans les règles de l'art.

### Réseau souple d'approvisionnement en eau potable (AEP) et « bornes fontaines » : exemples de solutions initiées par la société nationale en charge de l'AEP, pour garantir l'approvisionnement en eau potable des résidents des zones non loties

A Watinoma/Noghin/Basnéré (non loti), les points collectifs d'approvisionnement en eau potable (AEP) ou « bornes fontaines » ont été implantés à la périphérie du quartier, à partir du réseau d'une zone lotie, bordant le quartier.

A Bissighin (non loti), un réseau souple permet de surmonter l'impossibilité d'implanter un réseau linéaire et d'offrir à certains ménages des branchements individuels. Des « bornes fontaines » sont également implantées dans ce quartier pour permettre aux ménages qui n'ont pas la possibilité de se brancher individuellement au réseau, de pourvoir s'approvisionner en eau potable.

### Mobilisation des résidents des quartiers non lotis pour améliorer l'état de leurs rues, sous l'initiative du chef du quartier

A Watinoma/Noghin/Basnéré (non loti) les populations s'organisent pour réparer leurs rues, dégradées par la saison de pluie par des méthodes de travail à haute intensité de main d'œuvre : des sacs de ciment sont remplis de sable et constituent des balises pour le passage de l'eau et la protection des constructions riveraines. Ces sacs sont encore utilisés pour construire des ouvrages de franchissement, afin de traverser des zones difficiles d'accès (marécages, ravines...). La mairie contribue également à recharger la voie avec des engins lourds (camions bennes).

### L'engagement de l'Etat avec le soutien de ses partenaires techniques et financiers pour améliorer les conditions de vie des résidents des quartiers non lotis

Le Programme participatif d'amélioration des bidonvilles (PPAB) dont la mise en œuvre est prévue dès 2013, est très attendu par les populations de Bissighin et celles de Watinoma/Noghin/Basnéré, les deux quartiers pilotes identifiés par la Mairie pour mettre en œuvre les actions du programme choisies par les résidents. Il s'agira d'aménager des caniveaux le long des voies structurantes, de construire des équipements (écoles et centre de santé), d'implanter des services sociaux de base (eau potable, assainissement, éclairage public) et de sécuriser des bancotières.

La sécurisation foncière n'apparaît pas clairement comme un objectif de la première phase de mise en œuvre du PPAB (2013-2015). Les résidents considèrent toutes ces actions comme des solutions transitoires et souhaitent toujours le lotissement de leur quartier, « solution idéale » qui leur permettra d'avoir une parcelle.

## LA VIE INFORMELLE AU QUOTIDIEN : VIVRE DANS 10M<sup>2</sup>

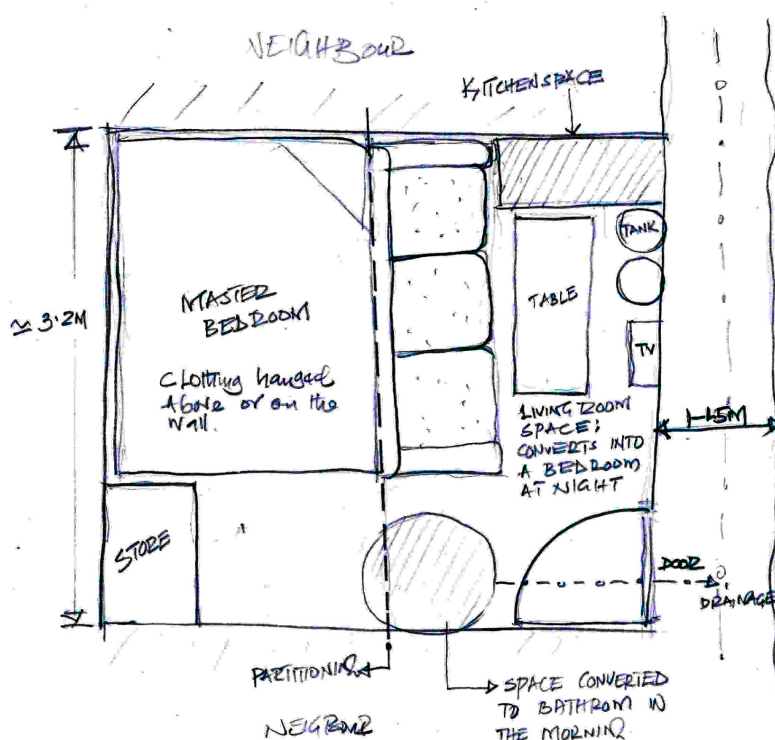
C'est une cabane, mais c'est surtout une maison pour les habitants des quartiers informels de Nairobi et de bien d'autres villes où ce genre d'habitat existe. Le marché foncier informel à Nairobi génère, par design ou par défaut, des unités de 10 m<sup>2</sup> en moyenne dans les quartiers non planifiés. Les loyers dépendent principalement du quartier (Mathare et Kibera sont relativement chers), de la localisation (géographique et contextuelle), des services accessibles (connexion au réseau électrique) et des spécificités du logement. Les loyers s'étalent de 500 Ksh (4,6 €) au plus bas à un maximum de 3000 Ksh (37 €). Les conditions de vie dans les quartiers informels de Nairobi figurent au palmarès des pires du continent.

Les habitants optimisent au mieux l'espace réduit. L'espace est perçu de façon sociale, et produit une certaine sociabilité. L'étude révèle que les fonctions de la cabane sont nombreuses et essentielles pour faire fonctionner le foyer. En somme, cette petite surface contient le salon, la cuisine, la salle à manger, la ou les chambres, et parfois une salle d'eau ou de toilette (système de « toilettes volantes »). Le sketch ci-dessous illustre la disposition typique de ces fonctions dans une cabane de 10m<sup>2</sup>.

En interview, les habitants des quartiers informels soulignent que lesdites fonctions ne sont pas fixes, mais temporaires. L'espace fluctue à un niveau micro-spatial : le salon devient une chambre à la nuit et une salle de toilette au matin. Les femmes préfèrent prendre des bains à l'intérieur de la maison, pour des questions de sécurité. Les occupants (locataires ou propriétaires occupants) tendent à cloisonner l'espace avec un rideau ou du carton, mais cela n'offre que très peu d'intimité. Les habitants en parlent comme d'une source de la délinquance sociale. Ainsi, les parents ne peuvent facilement aborder des sujets adultes ou maritiaux, puisqu'ils partagent plus ou moins leur chambre avec leurs enfants. L'éducation des enfants en souffre. En discussion, un habitant de Mathare nous dit que ses relations conjugales doivent avoir lieu en journée, quand les enfants sont à l'école. A vivre dans le bidonville, ils adoptent des stratégies d'optimisation de l'espace pour maximiser leur satisfaction, à défaut d'avoir grand choix en logement à bas coût en ville.

Pour ce qui est de l'environnement, l'air en intérieur est fortement imprégné de la paraffine et du charbon de cuisine. Une source d'énergie moins nocive, comme le gaz et l'électricité, serait un luxe dont les foyers pauvres ne peuvent que rêver. Les maladies respiratoires sont fréquentes dans les quartiers informels. D'autre part, les cabanes poussent sans regarder aux spécificités physiques de la zone – des zones souvent inondables dans un contexte de mauvaise gestion des eaux pluviales. Les précipitations embarquent l'eau grise et les égouts dans les cours d'eau. En saison des pluies, les familles doivent gérer ces risques environnementaux. Certaines font remarquer que leur cabane est bâtie au-dessus d'un collecteur d'égouts – en cas d'averse les canaux peuvent éclater, et inonder les maisons d'eau usée. C'est un risque sanitaire évident.

Mentionnons également que de nombreux foyers sont connectés illégalement au réseau électrique. Ces connexions, dangereuses, provoquent d'incessants incendies.



Les habitants de Mathare et de Kibera disent vivre dans la peur constante que leurs branchements ne s'enflamment. Toutefois, ils soulignent que l'électricité illégale est leur seule option pour avoir une luminosité décente et recharger leurs appareils électroniques. A Mathare, une étude révèle que 78% des maisons ont l'électricité, mais que 68% des connexions sont informelles.

Il est évident que les conditions de vie en milieu informel à Nairobi ne sont pas glorifiables. Le fait même de devoir vivre en cabane affecte l'estime des habitants, ce que confirme le personnel de santé qui travaille dans les bidonvilles. Au-delà des contraintes économiques et des faibles infrastructures de service, l'espace pour le foyer est terriblement insuffisant. Ceci rongé la vie sociale des familles, et crée un enjeu majeur pour l'éducation des enfants. De telles densités – au niveau du quartier comme du lot – ont des effets profonds sur la sociabilité qui émerge dans les quartiers informels. Confrontés à des options limitées, les habitants créent des stratégies d'optimisation pour survivre en ville. Il va sans dire qu'une vie meilleure pour les défavorisés urbains de Nairobi passera nécessairement par l'accès à des infrastructures de logement repensées, et par le développement d'espaces publics dans les bidonvilles. Les inondations accentuent ce challenge environnemental. En somme, la vie dans cet espace bondé est un défi social, économique, physique et environnemental, mais cet espace, au-delà des préjugés, est valorisé et transformé à toutes échelles.

## LOGEMENT ET HABITAT

A la fin de la journée de travail, chacun souhaite rentrer dans un chez-soi protégé, sécurisé, doté de ressources adéquates.

Bidonville d'Accra, Old Fadama. Une économie d'échanges se développe dans ces quartiers.



Les noyaux de peuplement dans la métropole d'Accra sont supervisés par l'Assemblée Métropolitaine d'Accra (AMA) et le Département de Planification urbaine et rurale. L'afflux de migrants en provenance de l'exode rural ces dernières décennies est un défi pour ces institutions puisqu'ils s'installent de manière informelle, sans moyens ou presque.

Ces noyaux de peuplement qui forment la plus grande partie de la ville informelle sont désignés comme bidonvilles, d'après les conditions d'installation, leur accessibilité, le choix/l'offre de matériaux de construction, la densité au sol, le prix des matériaux, leur suffisance, etc. L'AMA les classe en deux catégories selon leur niveau de sécurisation : bidonvilles sûrs, bidonvilles dangereux. Les seconds sont des installations de squat, tandis que les premiers bénéficient d'une clause de propriété reconnue. Toutefois, la plupart des propriétaires n'ont souvent aucun papier officiel puisque le terrain peut avoir été hérité de génération en génération.

L'AMA reconnaît soixante-dix-huit bidonvilles saupoudrés à travers la ville. Le Service des Statistiques Ghanéen (2012) note qu'on trouve dans la région du Grand Accra le plus haut pourcentage de constructions de fortune comme des tentes, des kiosques, des bidons et des extensions de commerces ou de bureaux. Ces tentes, bidons, etc... sont des types d'habitat alternatifs accessibles aux acteurs du secteur informel quand les bidonvilles sont saturés ou quand ils ne peuvent s'en payer le loyer mensuel.

Dans le secteur informel, les logements sont construits de manière non planifiée, sans supervision des acteurs institutionnels. Dans les bidonvilles, chaque mètre carré

est revendiqué par quelqu'un. Les cabanes sont principalement construites à base de matériaux de basse qualité qui durent peu, dont les plus populaires sont le contreplaqué, les plaques d'aluminium le carton, le caoutchouc épais (contre les fuites) et du ciment pour le sol en petites quantités. Tout ceci pour bâtir un espace temporaire, occupé par 7 à 14 personnes à la fois qui sont de la famille étendue ou sont des amis qui paient pour occuper la cabane – selon les arrangements, entre 3 et 5 GH (1,6 à 2,67 \$) par semaine. Les autres habitants « fortunés » occupent des kiosques, des commerces, ou les étages vivables de bâtiments en construction.

Pour ceux qui ne s'installent pas dans les bidonvilles dangereux, il y a la possibilité de louer une chambre ou une place dans un kiosque privé. Les locataires que nous avons interviewés déclarent payer entre 15 et 20 GH (9,4 à 12,5 \$) par mois, selon la taille de la chambre et les services accessibles (eau, électricité).

La situation fragile des locataires informels découle non seulement de l'insuffisance de leurs revenus et des opportunités socio-économiques qui s'ouvrent à eux, mais également d'un déficit de logements, du confort de base dans ces logements, et des infrastructures essentielles pour la ville. On estime qu'il manque environ 300.000 logements à Accra, et que 90% de l'offre en logement en ville vient d'individus - le reste est fourni par les compagnies immobilières, le gouvernement et les organisations quasi-gouvernementales. La crise du logement crée des disputes pour l'habitat et l'infrastructure disponible, et la plupart des habitants du secteur informel vivent dans des structures et un cadre insalubres.

La sociabilisation, une pratique courante de divertissement et de relaxation, génèrent des contraintes financières pour les habitants de la ville informelle.



Les plages d'Accra sont le point de rendez-vous principal pour les loisirs de week-end

Dans le secteur informel, les travailleurs au retour de leur longue journée de travail (souvent plus que les dix heures du secteur formel) ont finalement le temps et l'envie de sociabiliser avec leur famille et leurs amis. Leurs pratiques sociales s'articulent autour de la culture commune, des célébrations religieuses et des activités de loisir.

Les pratiques culturelles les plus fréquentent rassemblent famille et amis autour des rites de passages que sont la Naissance – naissance et cérémonie du nom, le Mariage – fiançailles et mariage, les rites Funéraires – semaine de cérémonies puis enterrement. Ces événements, d'un jour ou d'une semaine, impliquent souvent des jours de travail perdus et donc une perte de revenus.

Certaines cérémonies nécessitent un investissement, en particulier les rites funéraires qui durent entre trois jours et une semaine. La qualité des rites de passage témoigne et renforce le statut social des individus, qui sont prêts à prendre un emprunt auprès de leur famille, de leurs amis, des petites épargnes ou des vendeurs de crédit. Au cours de ces cérémonies, les célébrés et leur famille reçoivent de l'argent en cadeau. Cet argent est ensuite réutilisé pour régler certaines des facture de la fête.

Autre cérémonie culturelle, les festivals des différentes ethnies attirent de larges communautés de la ville formelle et informelle qui partagent une histoire et un patrimoine communs.

Le calendrier religieux est également source de rassemblements et de pratiques sociales : les jours fériés religieux (Noël et l'Eid-ul-fitr) ou nationaux du Ghana (Indépendance) sont une occasion de faire la fête et la paix.

Les habitants du secteur informel en profitent pour se reposer, rendre visite à leurs amis, et/ou prier. Le week-end, la pratique sociale majeure est le jeu, notamment le football dont des matchs s'organisent sur un terrain dédié du quartier et attirent la jeunesse environnante. Le week-end est aussi l'occasion de prendre un verre et de sortir danser dans un pub ou club local (connu comme « spot »). Ces loisirs génèrent une grande activité économique. Une caractéristique de base des commerces informels est leur structure temporaire – ce qui les rend particulièrement mobiles. Les stands de nourriture et autres colporteurs se déplacent sur les lieux de socialisation (festivals, funérailles, mariages...) pour y vendre leurs mouchoirs, cartes de téléphone, cachous, et de l'eau toujours demandée. Certains saisissent l'occasion d'augmenter leurs prix. L'industrie informelle du transport profite également de l'opportunité, et il est fréquent de voir taxis et mobylettes garées près des grandes fêtes pour transporter les participants. Sans tarif fixe ou prédéterminé, certains conducteurs de taxi ou de motos en profitent également pour augmenter leurs prix.

Pour les événements sociaux, les habitants de la ville informelle tendent à dépenser plus qu'ils n'ont et se tournent vers la famille, les amis, les petites agences de crédit pour donner de grandes cérémonies qui ne leur feront pas perdre la face, à eux et à leur famille.

La socialisation, une pratique courante de divertissement et de relaxation, génère des contraintes financières pour les habitants de la ville informelle.

## LES NUITS DE LA CAPITALE

La ville informelle d'Accra fourmille de vie nocturne. Les activités de loisir et les activités économiques continuent toute la nuit, sous forme de bars ou d'autres.

Les stands de nourriture sont l'activité économique la plus fréquente de nuit.



Accra est aussi active et énergique de nuit comme de jour, en particulier dans les noyaux de commerce ou de peuplement denses – mais la vie nocturne est plus calme et plus lente. Si dans les quartiers résidentiels la majorité des habitants dorment dans le calme et le silence, les zones commerciales comme Accra Central et Circle ont une seconde vie à la nuit tombée, et fourmillent d'activité comme les stands de nourriture, le colportage, des marchés de nuit (aux produits frais directement arrivés des fermes de village) et des « spots » sociaux (pubs de bric et de broc ou débits de boisson).

Les commerçants du secteur formel ferment en général boutique entre 17h et 20h, selon leur activité. Ceci laisse le champ libre à l'économie informelle. Ainsi, la devanture de certaines boutiques d'Accra est réutilisée de nuit pour y dresser des étals temporaires où des marchandises diverses sont vendues sur tréteaux ou à même le sol. Ces échanges se déroulent avec ou sans l'aval du propriétaire. La devanture de boutiques fermées est également réutilisée comme lit pour la nuit, et les habitants de la ville informelle crée une tente en accrochant des moustiquaires à la poignée des portes de la boutique ou à partir de carton et d'un tissu pour fermer l'abri.

La nuit, le secteur formel est d'autant plus dépendant du secteur informel pour des demandes basiques hors des heures d'ouverture officielles. Ainsi, les supérettes et restaurants de fast-food ferment comme les autres entre 17h et 20h – les colporteurs, les propriétaires de kiosques dans les quartiers résidentiels ou informels, et les vendeurs de rue présents 24h/24 sont alors la seule source de biens et de services.

La ville informelle d'Accra fourmille de vie nocturne. Les activités de loisir et les activités économiques continuent toute la nuit, sous forme de bars ou d'autres. Les quartiers les plus « chauds » d'Accra, avec le plus de vie, sont Osu,

Oxford Street, Circle et New Town. Des mini bars et des postes de télévision branchés sur les matchs de football poussent dans ces quartiers, à des tarifs divers. Les habitants du secteur informel ont peu de moyens pour se procurer des gadgets de divertissement ou des appareils électroniques ; ils se consacrent aux relations et au sexe. Il est fréquent de croiser des couples ou des travailleuses du sexe dans les rues des « spots » les plus populaires ou des zones commerciales, comme Circle.

En semaine, les principaux clients de la vie nocturne sont les travailleurs adultes des secteurs formel et informel, qui se détendent après une dure journée de travail autour de la boisson froide de leur choix. Il est courant de croiser dans ces débits de boisson des chômeurs dépensant le peu qu'ils ont en alcool. Les jeunes sortent le weekend, en particulier le vendredi et samedi soir, tandis que leurs parents préfèrent se reposer le dimanche pour affronter la semaine à venir.

De nuit, il devient plus complexe et plus cher de se déplacer dans la ville informelle. Les bus (Trotros), mode de transport le moins cher, ne roulent plus après dix heures du soir. La nuit, les habitants loin de chez eux doivent se reporter sur les taxis, qui augmentent leurs prix.

La sécurité nocturne n'est assurée que par la surveillance des comités de quartier, et les quartiers qui n'en ont pas sont dangereux pour les commerçants. De fait, la plupart des vendeurs de nuit commercent dans leur quartier, où l'espace et les gens leurs sont familiers, et pour toute sécurité comptent les uns sur les autres ou sur leur instinct.

# CONFLITS DE CULTURE ET DE TRADITIONS

L'exode rural rapide au Cap crée une disjonction entre les espaces formels de la ville et les coutumes et traditions rurales des nouveaux habitants.



Du bétail sur un pont au-dessus de l'autoroute N2 près de l'aéroport international du Cap. Cette autoroute est entourée de bidonvilles.)

L'aménagement spatial sous l'Apartheid a créé des « zones tampons », espaces ouverts de séparation entre les townships et les quartiers réservés à des communautés différentes. Ces séparations étaient souvent renforcées par des autoroutes ou voies ferrées qui agissaient comme une barrière supplémentaire. Au cours du XXe siècle, Le Cap s'est développé comme un ensemble de noyaux urbains différenciés, séparés par des espaces vides. Ce système a généré, selon les communautés, de grandes différences dans le rapport à l'histoire, l'identité, et les pratiques culturelles.

Avec l'urbanisation croissante du Cap depuis 1994, de nouveaux immigrants se sont installés dans les townships les plus pauvres de la périphérie. Ils apportent avec eux leurs croyances et pratiques culturelles propres. Dans les townships de plus en plus saturés, le seul espace disponible pour ces pratiques rituelles est la zone tampon.

De fait, ces zones font l'objet de demandes diverses et contradictoires. C'est le cas de la zone tampon entre Mitchell's Plain et Khayelitscha, deux communautés très denses que sépare la planification de l'Apartheid.

Le gouvernement a fait bâtir une usine de munitions dans la zone tampon sous l'Apartheid, et cet espace inaccessible est devenu une réserve naturelle qui abrite aujourd'hui une faune et une flore menacée. Les défenseurs de l'environnement urbain veulent préserver ces espèces en limitant l'accès à la zone. Toutefois, les nouveaux migrants en bordure de zone ont leurs propres revendications.

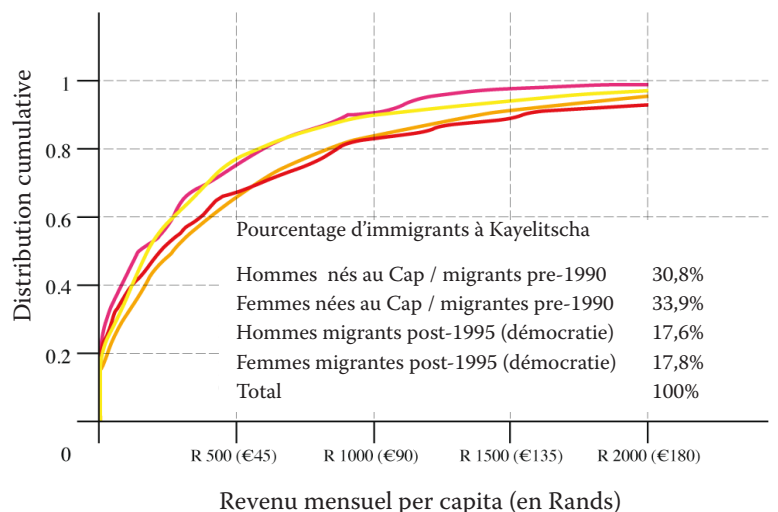
Les plantes qui y poussent sont cueillies comme médecine traditionnelle, et la riche plaine végétale devient pâture pour des troupeaux de bétail – un symbole de richesse majeur dans les sociétés rurales. La zone tampon sert aussi de cadre urbain pour les cérémonies d'initiation traditionnelles Xhosa, au cours desquelles les jeunes adolescents partent dans la nature avec les doyens de la communauté.

Une partie de la zone sert de cimetière informel aux habitants qui ne peuvent se payer une parcelle dans les cimetières officiels. La zone est toujours vulnérable à la construction hasardeuse de nouvelles cabanes, et les habitants y déversent des ordures quand les services municipaux ne peuvent gérer la croissance de population dans le quartier.

Ces usages informels, traditionnels, de l'espace vide en pleine ville formelle posent un défi aux autorités du Cap. Il s'agit de mesurer les régulations spatiales et sanitaires de la pâture et de l'abattement de bétail à l'aune des besoins culturels de la population. Comment créer un nouvel espace informel, où ces besoins peuvent se réaliser sans être un danger pour les systèmes formel et naturel de la ville ?

Les chiffres de l'exode rural vers Khayelitscha : les immigrants gagnent très peu et doivent survivre avec leur formation rurale, comme l'élevage de bétail.

Courbe des revenus : immigration post-Apartheid à Kayelitscha



Le revenu mensuel annuel médian au Cap est de 27.406RD pour les hommes et 22.265RD pour les femmes

## VIVRE LE BIDONVILLE - APPROCHE PHYSIO-TEMPORELLE DE L'INFORMEL AU QUOTIDIEN

« La vie est dure en bidonville, c'est évident pour quiconque y passe » nous dit Jason, jeune trentenaire habitant le bidonville de Mathare. Jason a vécu la plus grande partie de sa vie à Mathare, après avoir quitté la campagne, adolescent. Il a été mis à rude épreuve, s'est couché souvent le ventre vide, a été témoin de tout ce que le bidonville offre de violence, d'activités illégales et d'opportunités. Aujourd'hui, Jason est un organisateur communautaire et entrepreneur local qui gère une petite boutique de détail en sus de ses « nombreuses autres sources de revenus », dont être un guide local et assistant de recherche pour divers acteurs. Les journées de Jason se déroulent typiquement à l'intérieur du bidonville de Mathare, dont il sort parfois pour rencontrer ou échanger dans d'autres quartiers. De nombreux habitants du quartier doivent s'employer comme petites mains dans diverses branches du secteur informel, mais Jason a la chance de faire partie des 30% qui possèdent une entreprise. Son parcours n'est pas si différent des autres habitants de Mathare, cependant, et les jeunes de son âge en particulier tendent à gérer plusieurs commerces, par exemple un salon de coiffure et un stand de nourriture. Il est dur de trouver un emploi à Nairobi, surtout pour les jeunes.

Juma est un trentenaire à l'aspect puissant. Né et élevé dans le bidonville de Kibera, il a eu plusieurs vies – enfant des rues, vendeur à la sauvette, éboueur informel, guide des bidonvilles, et criminel ! Au cours d'une discussion informelle, Juma raconte ses cinq ans de vol à main armée, qui prirent fin quand trois membres de son gang de cinq eurent péri au cours de divers échanges de tir avec la police. Soutenus par la mosquée locale, Juma et ses amis sont devenus paysans et mains-d'œuvre dans le bidonville. Ils reçoivent parfois des fonds pour nettoyer le quartier.

Le point commun entre ces jeunes gens ? Se battre pour subsister en vivant dans le bidonville, entouré par une myriade d'obstacles à surmonter. Dans les deux cas, ceux-ci sont le spectre du chômage, l'insécurité, un environnement brutal, et les barrières à la propriété. Toutefois, ils souhaitent non seulement subsister dans le bidonville, mais conserver leur lien fort au quartier. Ils s'identifient au bidonville et souhaitent en faire un endroit meilleur pour leurs enfants. C'est un enjeu social, dont la perception varie selon les individus. Ceux d'entre eux qui s'identifient au quartier et ont su tirer parti des opportunités, ce serait une perte de valeur que de recommencer à zéro, ailleurs. Voilà ce qui motive leur combat contre les évictions forcées, même sous les balles. Toutefois, ce n'est pas le cas de tous les habitants du bidonville, et certains rêvent d'une vie meilleure, ailleurs.

Jane est femme au foyer à Mathare. Elle vit avec ses trois filles, son mari, et un parent. Son mari passe son temps dehors à chercher du travail en ville, à Eastleigh, dans la zone industrielle, sur les chantiers et à toute autre source d'emploi. Il gagne entre 100 et 200Ksh par jour, et revient parfois sans rien avoir trouvé. Puisqu'ils ne peuvent pas dépenser plus qu'ils ne gagnent, elle n'achète que l'essentiel, et espère des lendemains plus fastueux. Son problème, dit-elle, ce n'est pas simplement de s'assurer qu'il y aura quelque chose sur la table – c'est également que ses enfants doivent grandir dans un tel cadre de vie, en-dedans et en-dehors de la maison. Il est difficile pour Jane de passer du temps seule avec son mari quand le reste de la maisonnée dort de l'autre côté du rideau qui sépare leur unique pièce en deux. Elle a peur, aussi, des hommes qui boivent dans la brasserie du coin, et qui urinent ou même défèquent sur son palier chaque jour. La nuit, personne de la famille ne s'aventure aux toilettes, à quelques mètres de la maison. Elle ne supporte plus les odeurs et le chahut du bar, la puanteur du tas d'ordure près de la maison, et l'eau sale qui rentre dans la pièce quand il pleut. Ce serait une bénédiction pour elle que de déménager, mais elle ne sait pas où aller, et s'il serait difficile de commencer une nouvelle vie.

C'est également le cas de Catherine, mère d'une petite fille à Kibera, dont la maison est inondée par les canaux de drainage qui passent par sa porte. Sa petite a été traitée plusieurs fois pour diarrhée, et l'enfant d'un voisin est mort du choléra il y a quelques années. Catherine, comme Jane, voudrait déménager – mais elle perdrait son commerce de légumes, qui lui rapporte entre 150 et 200Ksh par jour.

Ces discussions informelles révèlent certains points que tous perçoivent d'une même manière – en particulier les caractéristiques de base du bidonville comme le chômage, la surpopulation, et le cadre de vie difficile. Dans les bidonvilles de Nairobi, la vie quotidienne est une bataille, sans l'assurance de lendemains meilleurs, avec l'espoir de saisir les opportunités du quartier ou de partir construire une vie meilleure, ailleurs. Les points suivants sont des caractéristiques communes de la vie quotidienne dans les bidonvilles de Nairobi :

### Survie, besoin, manque

Les exemples ci-dessus le montrent bien : le chômage et la vie au jour le jour sont des problématiques communes aux habitants des bidonvilles. Bien que beaucoup récoltent le revenu de plusieurs activités, rien n'assure leur avenir, et rien ne permet d'investissement à long terme. Ceci encourage à dépenser tout ce qu'un foyer gagne, et nourrit une micro-économie des quartiers informels.







### S'appuyer sur la micro-économie

La vie au jour le jour et, parfois, la taille des familles à nourrir, pousse les habitants à n'acheter que l'essentiel, plusieurs fois par jour. Ceci nourrit une économie hautement profitable, et les vendeurs de détail tirent des produits un profit parfois dix fois supérieur. Jane, par exemple, achète chaque matin tous les ingrédients du petit déjeuner : le sucre, le lait, les feuilles de thé, et le pain quand elle peut. Pour répondre à cette demande, l'épicier local vend son sucre en sachets de 5 grammes, qu'il vend 5ksh. L'épicier vend 200 sachets pour chaque kilo de sucre – avec un profit dix fois supérieur à la vente du kilo en une fois. Jane sait qu'il reviendrait moins cher d'acheter le kilo en une fois, mais c'est un luxe qu'elle ne peut se payer. C'est ainsi que la vente de détail prospère dans le bidonville (certains commerces appartiennent à de riches entrepreneurs qui vivent hors du quartier).

### Cadre de vie difficile, sans services

Les services n'arrivent que rarement dans les bidonvilles de Nairobi, un fait discuté dans d'autres articles. Les habitants doivent se débrouiller avec un niveau de service très bas, s'il existe. Les réseaux qui arrivent sont partagés par un bien plus grand nombre, à un prix bien plus haut, que dans des quartiers plus aisés de la ville. Dans le meilleur des cas, près de 500 habitants se partagent un toilette dans le bidonville de Mukuru, et paient tout de même 5Ksh pour ce faire. Les conditions sont difficiles également dans le lieu de vie, où les familles se pressent dans des espaces surpeuplés à la fois en-dedans et en-dehors de la maison. La typologie d'habitat n'offre aucun confort, et se révèle trop froide ou trop chaude selon la saison. Entre les maisons, les habitants forcent un passage dans des allées étroites qui servent aussi d'égouts et de terrains de jeu des enfants.

### L'insécurité

dans les bidonvilles de Nairobi, il existe deux sortes d'insécurité : danger de se déplacer, danger d'être locataire. Le système de propriété en bidonville est suffisamment flou pour que les habitants vivent dans la peur constante d'être évincés. Au sein de Mathare ou de Kibera, il est fréquent d'évincer les résidents pour des raisons minimes comme le besoin du « propriétaire de la structure » d'augmenter les loyers, ou majeures comme la construction d'un gratte-ciel (qui rapporte plus) sur le terrain. Les évictions se font souvent en incendiant la maison, la nuit – causant des pertes matérielles énormes, et parfois des pertes humaines. L'insécurité du bidonville découle aussi des multiples activités criminelles, depuis le simple rassemblement jusqu'aux bandes armées qui volent pour acheter des drogues.

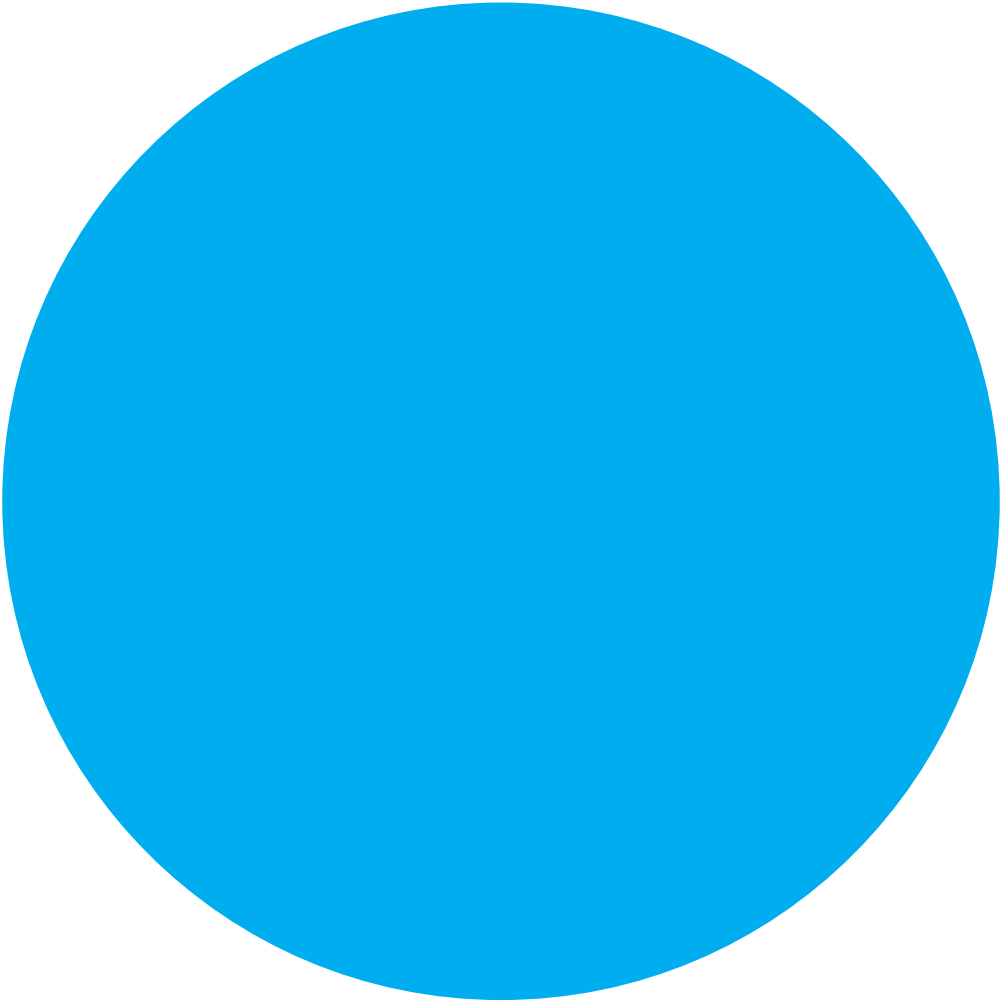
### Lien social fort et délinquance sociale

La plupart des bidonvilles à Nairobi sont des espaces de sociabilité, dont les pratiques empruntent aux traditions de partage communautaire en zone rurale. Des amitiés solides et résistantes se nouent lorsqu'il faut partager la nourriture, les services, etc. Cette dimension sociale n'a pas été prise en compte par la plupart des projets étatiques pour améliorer les bidonvilles : les communautés ont refusé net d'être relocalisées, par peur de devoir vivre entourés d'étrangers. Mais au sein des bidonvilles existe aussi une délinquance forte, née du désespoir, de la pression sociale et de l'horizon bouché. Les drogues sont un enjeu majeur dans les bidonvilles, et le marché est parfois contrôlé par des seigneurs locaux.

### Espoir et désespoir

Les opinions divergent sur l'espoir en bidonvilles, mais tous expriment le désir d'une vie meilleure, dans leur quartier ou ailleurs. Paradoxalement, cet espoir mène certains d'entre eux, surtout les jeunes, sur une voie plus ou moins criminelle, et dans la drogue.





# **L'informel dans l'espace**

## ENTREPRISE INFORMELLE ET ESPACE URBAIN

L'occupation stratégique du sol est vitale pour la productivité et le succès du secteur informel.



L'entreprise informelle se mêle à l'espace urbain. L'occupation stratégique du sol est vitale pour la productivité et le succès du secteur informel. Les relations spatio-économiques sont essentielles pour repérer où le secteur opère, et s'il y est profitable.

Les entreprises tirent de la valeur de la densité spatiale de Nairobi. Autour du CBD (Quartier des Affaires), divers types d'entreprises s'agglomèrent et fonctionnent à un haut degré d'interdépendance, avec des chaînes de production solidement intégrées. Ces entreprises incluent la métallurgie Kamukunji, le marché aux vêtements de Gikomba, la foire de Gikomba (matériaux bruts et produits transformés), la ligne de bus rurale Machalos et le marché des petits producteurs de Wakulima.

Par-delà les étals fixes, les vendeurs de rue occupent temporairement l'espace à Nairobi. Les embouteillages leur offrent une opportunité de tirer profit de la congestion urbaine, et des flux constants de piétons passent devant leurs marchandises. Les bas-côtés des emprises routières et ferroviaires de toute la métropole sont les lieux clés de la production et de la vente de mobilier et de métallurgie, produits ensuite revendus dans les quartiers résidentiels autour des voies ferrées. Les vendeurs informels ne prennent pas seulement en compte la configuration spatio-économique, mais ils font aussi prospérer – selon plusieurs études – les espaces où le taux de commerces fixes est important.

L'accès aux infrastructures de service, notamment l'eau et l'électricité, est également vital pour comprendre comment fonctionne le secteur informel de Nairobi. Ainsi, le cas du travail du bois et du métal dans un secteur de la ville révèle que toute la production se masse d'un côté de Qutering Road, qui dispose de branchements électriques, plutôt que sur les talus routiers ou ferroviaires où la Compagnie d'Électricité ne peut amener légalement l'énergie. (Voir carte des clusters à Mutindwa, chap. 2)

Ces espaces de ville stratégique dont la vitalité est si importante pour la survie du secteur informel, sont de plus en plus disputés : non seulement auprès des pouvoirs municipaux, mais aussi entre acteurs informels. Ceci se traduit souvent par un conflit entre groupes d'entrepreneurs pour le droit d'occuper une parcelle ou de contrôler un

ilot marchand. Au marché de Muthurwa, les marchands se battent depuis longtemps pour s'installer le long des couloirs principaux (allées aux flux piétons denses). L'on pense également aux rapports conflictuels entre différentes compagnies de matatus qui, au sein du marché du transport informel, cherchent à contrôler les routes d'entrée et de sortie de la ville. La ville a tenté de revendiquer pour elle des espaces publics utilisés de façon informelle, et de régulariser cette économie – pour des résultats mitigés. Après une tentative d'interdire tout simplement certaines zones au commerce informel (interdiction de la vente, de la production, ou du service), pouvoirs publics et informels jouent au chat et à la souris. Les politiques alternatives de développement des marchés et d'amélioration des cabanes « jua kali » n'ont eu aucun succès, puisque la plupart des marchés à construire ou des réseaux de service à établir se sont distingués par une gérance plus qu'irrégulière. De plus, certaines approches privilégient les investisseurs de classe moyenne en leur déléguant des fonctions de service autrefois gérées par des entrepreneurs pauvres – que la ville ne soutient pas. Par exemple, les foyers défavorisés ne peuvent profiter du programme de modernisation des kiosques du Conseil de la Ville de Nairobi, du fait de paiements trop élevés.

Telle est la politique d'appropriation de l'espace dans l'urbain informel de Nairobi. Les disputes spatiales infiltreront les quartiers d'habitation et guident l'économie foncière informelle. Malgré quelques tentatives publiques, c'est encore un enjeu majeur que de gérer l'intégration spatiale du secteur informel. Les approches politiques d'aujourd'hui sont contre-productives, et non seulement relèguent les vendeurs en zones sans valeur comme les contre-allées, mais nourrissent un conflit incessant entre les marchands de rue et les autorités de la Ville. Ces politiques en dents de scie complexifient le défi d'intégrer spatialement le formel et l'informel à Nairobi, puisqu'elles limitent l'efficacité du secteur informel sans proposer de solutions alternatives. Cependant, le combat des informels ne cesse pas, pour leur « droit à la ville » et pour la permanence de leur activité. Il s'agit, pour de nouvelles politiques fondamentales, de reconsidérer l'informalité pour améliorer la subsistance de tous.

## REPROGRAMMER L'ESPACE

Trois exemples pour repenser et ré-imaginer des notions spatiales préconçues



L'image de gauche illustre les trois exemples ci-dessous, d'une nouvelle utilisation de l'espace en contexte africain: la chaussée et l'espace de rue sont occupés par un petit commerce, tandis que des espaces informels d'arrière-cour s'intercalent entre les maisons formelles (à l'arrière-plan).

Le Cap a changé sous l'influence d'une urbanisation rapide, notamment par la densification des espaces informels. Plus l'espace disponible est demandé, plus sont remises en causes les concepts classiques de zonage et d'« usage » du sol.

A l'origine, l'espace au sol était peut-être destiné à un usage unique ; les trois exemples suivants illustrent les différents angles sous lesquels des concepts typiques sur l'espace sont remis en question.

### 1<sup>er</sup> exemple : les arrières-cours

Après l'apartheid, la ville a vu pousser rangée sur rangée de maisons fournies par le gouvernement qui, chacune centrée sur sa parcelle, laissaient bien peu de place à de futures extensions, si ce n'est d'étroites poches d'espace libre derrière chaque logement.

Au cours des ans, les habitants y ont pallié de diverses manières, et beaucoup louent ces arrières-cours pour générer un revenu supplémentaire de leur propriété. Dans un climat économique difficile, voyons-le comme une réaction logique à l'intensité des opportunités d'échanges dans un environnement urbain dense, représenté dans l'image ci-dessus.

Au-delà de ce revenu supplémentaire, les habitats ou les commerces d'arrière-cour comme les shebeens (bars informels), les salons de coiffure et les spaza (cafés) augmentent encore la densité du lieu et permettent des investissements en transport et service public.

Les logements d'arrière-cour offrent également un habitat souple pour différentes configurations familiales, ou un habitat abordable, une rareté au Cap.

Cependant, accroître la densité exerce une pression non négligeable sur l'infrastructure existante et les services urbains, sans compter les enjeux de risque sanitaire, sécuritaire, et incendiaire.

### 2<sup>e</sup> exemple : les bords de routes

Les emprises routières ou ferroviaires sont généralement pensées pour permettre des extensions futures ou pour assurer la sécurité des voyageurs. Toutefois, dans une ville Africaine typique, cet espace est très disputé, et des usages informels se développent souvent le long des couloirs de transport.

C'est également un espace de récréation informelle. Le long de la N2, route nationale majeure entre Le Cap et Durban, il n'est pas rare de voir des matchs de football disputés à quelques pieds de la route très fréquentée. Les gymnases à ciel ouvert et les clubs d'athlétismes sont également fréquents le long de ces avenues denses.

L'exode rural important, par exemple depuis le Cap East, amène des têtes de bétail dans les espaces urbains. Un grand nombre d'habitants informels n'ont comme seule solution que de faire paître leurs animaux (chèvres, vaches et moutons) le long des emprises routières, au bord de la circulation.

### 3<sup>e</sup> exemple : la chaussée

Selon l'informalité Africaine, la chaussée n'est pas simplement là où l'on marche, mais aussi là où l'on échange, cuisine, vit, et interagit. Ce même espace est utilisé de différentes manières selon l'heure et le besoin. Bien que la chaussée ne soit pas construite pour ces activités quotidiennes, elles s'y déroulent pour pallier à des services municipaux inexistantes, ou pour remplacer des espaces alternatifs qui y seraient normalement dédiés.

## ESPACE LIMITÉ, ESPACE PARTAGÉ : L'ÉMERGENCE D'UN ESPACE COMMUN EN ENVIRONNEMENT INFORMEL DENSE



types d'espace public dans un quartier informel

Pour la première fois de notre histoire, plus de la moitié de la population mondiale vit en ville. Un exode rural continu vide les campagnes et alimente les villes dont la plupart, particulièrement celles en voie de développement (comme Le Cap), ne peuvent tout simplement pas fournir des logements et des services formels à cette population croissante.

De fait, des noyaux de peuplement informels ont poussé dans toute la ville, bâtis en couches successives par les vagues de migrants. Vu de l'extérieur, ces espaces semblent un agglomérat hasardeux de cabanes dépourvu de structure spatiale, sociale ou économique. De plus près, à grande échelle, cela se révèle faux. L'ingéniosité et la capacité d'innovation des nouveaux habitants a permis de bâtir des maisons à partir de n'importe quel matériau disponible ; leur élan naturel à la communication et au confort a permis de faire naître des environnements fins et complexes.

Les quartiers informels témoignent de la maîtrise d'un espace complexe et dense, qu'on ne trouve pas dans les nouveaux quartiers formels que bâtit le gouvernement pour pallier au besoin grandissant de logements. Les architectes n'ont pas pris en considération que dans ce type d'environnement, un logement très étroit (10m<sup>2</sup> environs) abrite une large famille étendue. De fait, les activités quotidiennes telle que la cuisine, le repas, la discussion, la lessive, etc, se déroulent hors des murs dans un espace semi-privé, partagé, aussi essentiel que l'abri lui-même.

Dans ces quartiers, les habitants bâtissent et conçoivent leurs logements pour laisser de l'espace à un usage communal, partagé par les voisins. Ces espaces s'articulent dans un système hiérarchique, du tout-public au tout-privé. La hiérarchie en question découle souvent de la quantité de trafic qui les traverse, et de l'équipement public qu'on y trouve.

Le schéma ci-dessus illustre un système de cinq espaces

Zone 1 : le plus privé, c'est un espace négatif entre des logements voisins. Cette arrière-cour est utilisée pour la cuisine, le repas, pour étendre le linge, discuter et faire jouer les enfants. Zone 2 : espace limité centré sur une fontaine publique ou un arbre voisin, il attire des populations qui y prennent l'eau, lavent le linge, discutent, et font jouer les enfants. Zone 3 : de nature plus publique, c'est un croisement de deux chemins piétons majeurs, au pied d'un arbre qui abrite la vie sociale du quartier. Zone 4 : encore plus public, cet espace enjambe une route piétonne majeure et inclut un salon de coiffure. Zone 5 : espace le plus public de la hiérarchie, défini par une frange de logements et par deux bâtiments publics, une épicerie et un shebeen (bar informel). La zone, qui enjambe deux rues et deux chemins piétons majeurs, est accessible pour un grand nombre d'habitants. Il s'agit probablement de l'espace public majeur du quartier, avec une fonction sociale et de commerce.



## DECKON, UN BOULEVARD PAS COMME LES AUTRES

Arbitrairement appelé par la plupart « quartier Déckon », Déckon est une partie du boulevard du 13 Janvier réputée pour son ambiance de jour comme de nuit.



A g. : Sièges des banques  
A d. : Forte circulation



Lieu de manifestations

Le siège de MOOV, de MEDIA +, de DIAMON Bank, de la banque BSIC et bien d'autres entreprises sont les grands éléments qui longent cette zone étalée sur environ 1km. Les magasins de vente ou de réparation de téléphones portables ; le bar Nopégali (vente de fufu et autres) ; les mendiants, les marchands ambulants, les bars de vente de boisson, et quelques petits restaurants sont les autres activités fréquentes à Déckon.

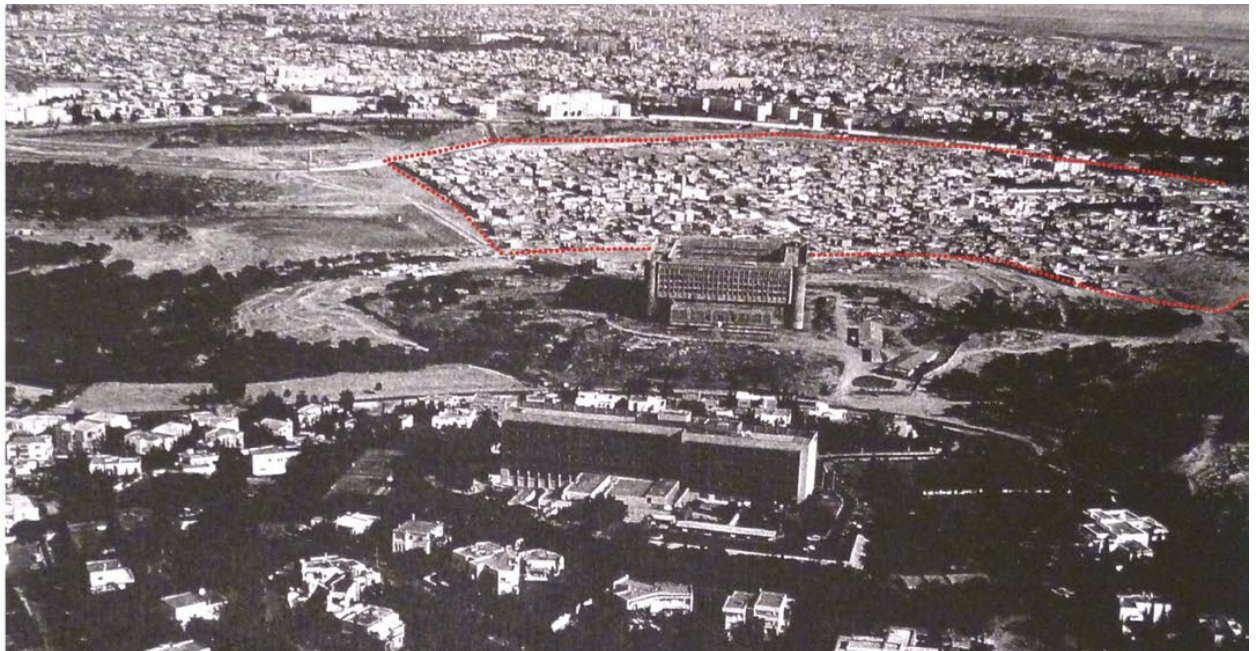
D'une manière informelle les activités se créent tout au long de cette partie du boulevard, c'est à dire tout au long de l'espace Déckon. Des revendeuses de pains, de pommes et de raisins (fruits) ; ceux ambulants de petites choses telles que les cigarettes, les amuses gueules (pop corn etc), pour ne citer que ceux là, font de Déckon leur centre commercial ou centre d'affaires.

Spécialement dans la journée, Déckon est reconnu pour son ambiance d'embouteillage, d'animation (cri des vendeurs, klaxons des moto-taxis et voitures), en faisant un endroit très mouvementé. La nuit, les bars et les restaurants qui d'une manière informelle s'installent et se désinstallent sont pris d'assaut par la population. Pour dire court, l'animation et l'ambiance sont toujours au rendez vous de nuit comme de jour à Déckon. Les habitants et les revendeurs ambulants ont su fait de Déckon un véritable espace commercial d'une manière naturelle et non formelle.

Depuis le mois d'avril 2012, Déckon a connu d'énormes confrontations opposant certains partis politiques d'opposition et les forces de l'ordre. En effet le Collectif Sauvons le Togo (CST) lancé en Avril dernier et composé de 10 partis politiques et 8 organisations de la société Civile Togolaise, a mené un véritable bras de fer avec les autorités togolaises qui lui refuse le plus souvent ses marches qu'il programme sur cette zone. Pour les autorités, mener une marche de protestation sur cette zone nuit aux activités économiques. Mais pour le CST manifester à Déckon, est un moyen de prouver le ras le bol des citoyens togolais et faire se faire entendre de l'Etat Togolais. Sur ce fond de désaccord, des affrontements répétés se sont tenus à Deckon entre forces de l'ordre et militants, donnant naissance à de nouveaux slogans : *opération Déckon 1 ; opération Déckon 2 ; Déckon ou la Place Tarir de Lomé.*

Si Déckon est considéré comme simple voie de passage pour certains, il est aussi considéré, pour beaucoup comme lieu d'ambiance, et pour d'autres comme zone stratégique ou politique. Déckon est une voie pas comme les autres, car d'une manière informelle se crée une vie humaine. Au tour de Déckon se crée une véritable rencontre de famille, qu'on soit revendeur ambulant, habitués des bars, ou même des marches de protestations. Par la force des choses une identité particulière s'est créée à Deckon. Parler de Deckon, c'est parler de l'informel organisé naturellement.

## LA VILLE À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE, DISTANCE SOCIALE, DISTANCE SPATIALE



Aujourd'hui, certaines personnes vivant à 10 min des quartiers populaires du grand Tunis continuent à exprimer leur étonnement face à la découverte des ensembles informels : « le jour où j'ai découvert mon voisin... », me déclare un des membres de l'association el Anwar el Khayria «les lumières bienveillantes» (association qui vient en aide aux habitants du quartier populaire el Mellassine et leur fournit essentiellement une aide alimentaire). Cela renvoie à des divisions sociales et spatiales au sein même des quartiers populaires.

En effet, loin des grands discours sur la mixité de la ville contemporaine, le paysage urbain Tunisien assume ses zones de séparations et les préserve. Par ailleurs, les perceptions des habitants et leurs mots décrivant les quartiers informels font toujours appel à ces barrières physiques pour les nommer, les identifier, les qualifier (par exemple en utilisant des expressions telles-que: les habitants du « quartiers derrière la gare », ceux de derrière le cimetière ou l'autos-routes etc...)

« Entre nous et eux il ya une voie rapide...une coupure... enfin tu me comprends ? » (Saida aicha, 2012).

C'est ainsi que se définissent les habitants des quartiers populaires de Bassatine et Jbel El Ahmar. A travers leurs mots et leurs perceptions, nous pouvons déceler le sentiment d'isolement chez ces habitants. Bien plus que sociale, il s'agit ici d'une mise en retrait physique dans l'espace urbain. Les tracés urbains et limites naturelles deviennent ainsi des séparations entre des catégories sociales ou même des origines régionales, des appartenances... Mais les séparations peuvent prendre aussi la forme d'espaces de jonction, de transition entre un quartier et un autre. Ce sont des terrains en attente sans programmation urbaine particulières, des terrains inconstructibles ou possédant un statut foncier ambigu. Ces espaces ne sont pas pratiqués par les habitants et sont assez souvent voués à devenir des déchèteries sauvages. En définitive, ces non lieux sont perçus par les habitants comme des vides, des territoires sans usage, sans but (voir Figure.d). Il est pourtant indispensable aujourd'hui de les considérer autrement, ils représentent un enjeu dans l'unification des divers territoires du grand Tunis.

D'autre part, la situation actuelle dans les quartiers informels permet d'observer d'autres formes de divisions au sein même de ces ensembles. Désormais les habitants distinguent les quartiers populaires entre eux, les classent selon divers critères ; histoire, criminalité, pauvreté perçue etc... Bien au-delà, vient la distinction entre une rue et une autre d'un même quartier informel. On entend souvent les habitants + distinguer leur îlots, qu'ils nomment « houma », du reste du quartier et ce en mettant en exergue des actions de réhabilitation pratiquées sur leurs territoires urbains. Pour exemple, la simple présence de l'éclairage public valorise un îlot par rapport à un autre.

En outre, l'ensemble des individus qui constituent une « houma » et à une échelle plus élargie un quartier populaire «haya Chaabi », sont liés par une structure sociale complexe qui s'inspire de diverses logiques de rapprochements et d'exclusions. Cette diversification de logiques a pris, selon les constats des habitants des quartiers populaires, une plus grande importance après la révolution,. Ainsi, non seulement la notion de lien social a évolué depuis les analyses de terrain des années 80, mais plus important encore, cette notion est aujourd'hui plus dynamique et plus complexe qu'elle ne l'a jamais été auparavant. Cela s'explique entre autres, par la diversification des statuts sociaux au sein d'un même quartier et les séparations sociales et spatiales que cela peut engendrer.

Entre vides, limites construites et frontière sociale, les quartiers informels nous parlent aujourd'hui de leur diversité et de leur mixité sociale. Ce sont désormais des micros sociétés où cohabitent des strates moyennes et des strates très pauvres dans des espaces réduits et chargés de tensions et de revendications sociales grandissantes en cette période post révolutionnaire.

# LE PARADOXE DE LA DENSITÉ URBAINE À OUAGADOUGOU

En règle générale, la densité est plus faible dans les quartiers lotis que dans les quartiers non lotis.

Désignation	Ouagadougou	Zone lotie	Zone non lotie
Population	1 470 000 hab (100%)	977 550 hab (66,5%)	492 500 hab (33,5%)
Nombre de pers. /parcelle ou terrain	5,5 pers.	5 pers.	7 pers. (entre 1 et 22 pers / ménage)
Superficie	51 800 ha	36 100ha (70%)	15.700 ha (30%) dont 6.500 ha (13%) habités
Densité	40 à 65 hab/ha	25 à 65 hab/ha	65 à 100 hab/ha
Superficie moyenne de terrain/parcelle	300 à 400 m <sup>2</sup>	240 à 600 m <sup>2</sup>	60 à 100 m <sup>2</sup>
Superficie moyenne du logement bâti	150 m <sup>2</sup>	200 m <sup>2</sup>	26 m <sup>2</sup>
Coefficient d'emprise au sol (CES) moyen	40%	60%	30%
Revenu moyen mensuel par ménage	35.000 FCFA	50.000 FCFA	25.000 FCFA
Coûts moyens des logements	75.000 FCFA/m <sup>2</sup>	100.000 FCFA/m <sup>2</sup>	40.000 FCFA/m <sup>2</sup>

Source : UN HABITAT/ MHU, Formulation du Programme participatif d'amélioration des bidonvilles PPAB, phase II. Rapport définitif de la composante 1 : analyse de la situation des quartiers, Agence PERSPECTIVE, p.3









Elle est encore plus faible dans les quartiers récemment aménagés (après 2000), car ces zones nouvellement loties abritent plusieurs chantiers de construction interrompus par des autopromoteurs qui ont entrepris la construction de grosses villas aux coûts élevés, comparés à leurs modestes ressources financières. Pourtant dans les zones non loties, les constructions réalisées sont de tailles et de coûts raisonnables, et donc plus nombreuses et plus denses.

## Les quartiers non lotis seraient-ils une réponse efficace à l'étalement urbain conforté par les lotissements?

Les parcelles en zones loties sont plus grandes (240 à 600 m<sup>2</sup>) que les terrains des zones non loties qui sont de 80m<sup>2</sup> en moyenne.

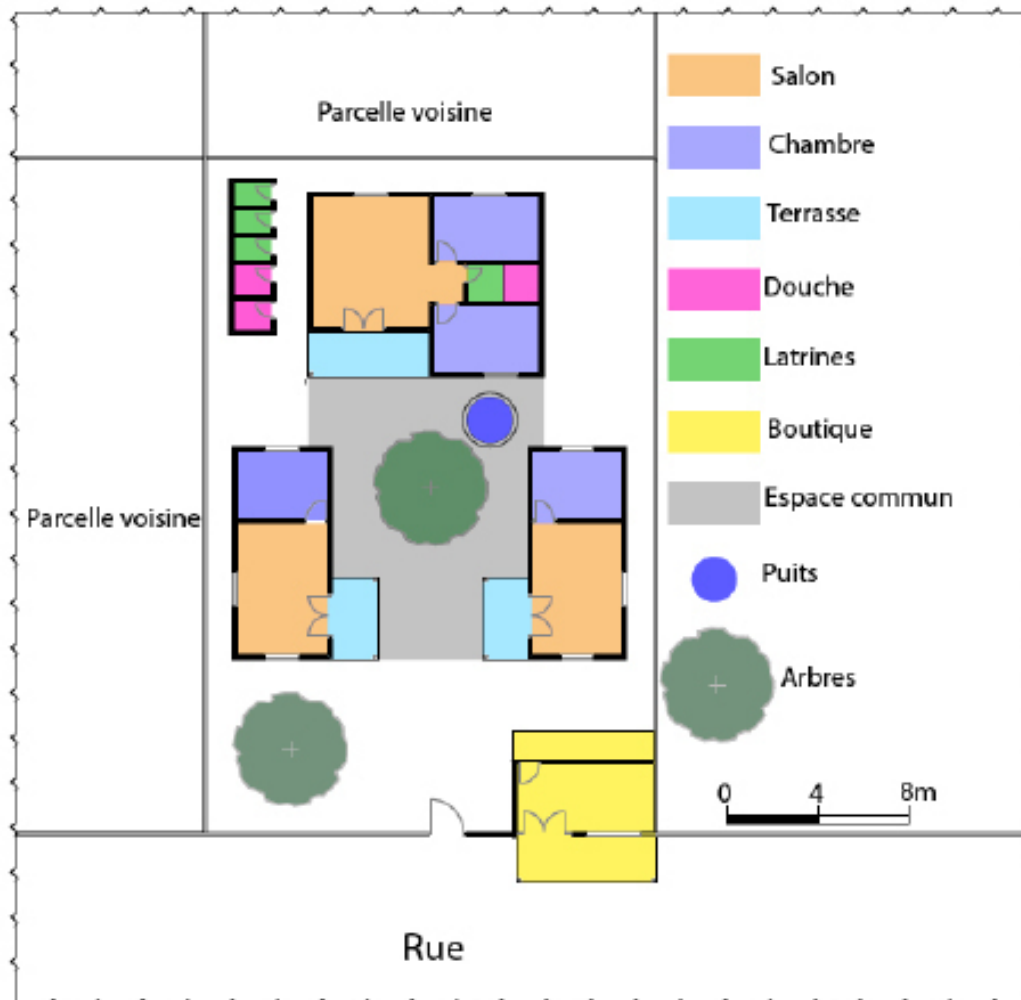
La densité moyenne de la zone lotie de Ouagadougou est de 40 hab/ha. Cette densité moyenne cache une diversité de densités en fonction des quartiers. La densité moyenne des quartiers non lotis est de 80 hab/ha, soit le double de celle de la zone lotie.

Source : GUIGMA L., Interprétation d'extraits d'images Google Earth de Ouagadougou et CATHELINÉAU O. (2006), L'étalement urbain excessif à Ouagadougou, vers quels moyens d'action? Mémoire, IUP, 42p.

Vieux quartiers centraux aménagés avant 1960	Quartiers populaires aménagés entre 1984 et 2000	Quartiers résidentiels de standing	Quartiers non lotis
 <p><b>Koulouba (1925-1960)</b> Parcelles : 600m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 70 hab/ha</p>	 <p><b>Tanghin (1984-1985)</b> Parcelles : 350m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 70 hab/ha</p>	 <p><b>Zone du bois (1960-1983)</b> Parcelles : 600m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 40 hab/ha</p>	 <p><b>Bissighin</b> Terrains : 80 m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 80 hab/ha</p>
 <p><b>Samandin (1925-1960)</b> Parcelles : 600m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 70 hab/ha</p>	 <p><b>Secteur 22 (1997)</b> Parcelles : 300m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 35 hab/ha</p>	 <p><b>Ouaga 2000 Zone A (1996)</b> Parcelles : 500m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 25 hab/ha</p>	 <p><b>Wationoma/Noghin/Basnéré</b> Terrains : 80 m<sup>2</sup> en moyenne Densité moyenne : 80 hab/ha</p>

## LA COUR COMMUNE, POURVOYEUSE DE LOGEMENTS INFORMELS

Plus de 6 milliards de francs CFA (9 M€) de loyers perçus chaque année, 85 % de l'offre des logements locatifs... c'est le poids de la cour commune dans le paysage urbain de Lomé. Et pourtant, chaque année c'est un potentiel fiscal de l'ordre de 600 millions de FCFA (1 M€) qui échappent à la municipalité de Lomé.



### Origine

Par cour commune, on entend une parcelle contenant plusieurs logements disposés autour d'un espace à ciel ouvert, appropriable par tous les habitants de la parcelle. Ce mode d'organisation spatiale est une transplantation du modèle traditionnel en ville. Il permettait l'hébergement de plusieurs familles sur une même parcelle. Dans le contexte urbain actuel, où la famille élargie se mue en famille nucléaire, il sert à loger la famille propriétaire et des familles locataires. L'espace central dégagé est généralement ombragé par un arbre.

### Propriétaire, locataire, loyer

Selon une étude du Pr Ambroise ADJAMANGBO réalisée en 2008, près de 75% des propriétaires vivent dans la même concession que leurs locataires. Chaque propriétaire loge en moyenne quatre ménages locataires. Cette même étude révèle que la majorité des locataires louent 1 à 2 pièces à raison de 3500 voire 5000 F CFA (7,5 €) la pièce. Ces chiffres nous amènent à un revenu locatif d'environ 30 000 F CFA/ mois soit l'équivalent du Smig togolais. « Un système d'investissement informel très lucratif » selon le rapport du Grand Lomé.

Tout le monde peut se loger. Par ce système informel de location, les familles les moins nanties peuvent se loger à Lomé. En effet, selon la stratégie nationale du logement de 2008(SNL), le revenu moyen des ménages locataires est de 45 000 FCFA (70€) / par mois. Ces ménages louent des logements à 8000 voire 10 000 FCA (15 €)le mois. 4 fois moins que le revenu mensuel, 3 fois moins que le Smig togolais.

### Incontrôlable

Les services techniques de la mairie ne peuvent pas assurer la collecte des impôts sur le loyer. La production des logements est informelle. Elle s'effectue sans autorisation préalable de la municipalité. Il en va de même pour la mise en location des logements. Face à la précarité des moyens logistiques dont dispose la mairie de Lomé, elle n'a guère les arguments pour se rendre compte de l'évolution de l'espace bâti. Et à ce titre elle ne peut collecter ce gisement fiscal estimé à plus de 600 millions de f CFA (1million €) selon le rapport du Grand Lomé.

## VIE D'UN TERRAIN DE BASKET

Le terrain de basket du quartier Djidjolé se situe à l'entrée de Lomé, au croisement d'axes de circulation importants qui desservent le centre ville. Les différentes activités du quartier rythment le terrain tout au long de la journée.



à gauche, un match de basket, entre 16h et 18h

à droite en haut, une poule passant part là, à droite en bas, séchage des sièges de voiture



60% de la population habitant le quartier Djidjolé à moins de 25 ans. Ce quartier est victime de l'insalubrité et du chômage des jeunes.

Différents profils fréquentent le terrain tout au long de la journée. Il n'y a pas d'organisation préalable, qui veut venir tant qu'une autre équipe n'utilise pas le terrain. Les matchs se déroulent généralement en matinée et en deuxième partie d'après-midi lorsque le soleil est un peu moins fort. A la nuit tombée (vers 19h), le terrain est progressivement déserté. Un éclairage public est installé mais est allumé seulement pour les matchs entre professionnels.

Certains jeunes du quartier à force d'entraînements sont devenus des grands. Il en est de même pour certaines vendeuses ambulantes qui venaient vendre du jus aux joueurs et s'entraîner dans le même temps. Ces réussites nourrissent le rêve de certains jeunes du quartier.

Profils des joueurs :

- des habitants du quartier de 10 à 40 ans
- une équipe professionnelle plutôt le mardi soir et le dimanche matin
- une équipe de filles certains soirs de la semaine
- des jeunes issus de l'établissement pour sourds-muets juste à côté dans le quartier

« C'est le seul lieu disponible dans le quartier où les jeunes ont l'habitude de se retrouver durant leur temps libre (ils sont tout le temps libres !). C'est celui qui focalise notre attention. C'est ainsi, un nombre élevé d'adolescents et de plus vieux qui se retrouvent à cet endroit pour des parties improvisées de basket-ball, de dragues et de snobisme, qui le week-ends atteignent leur paroxysme. On sent une énergie positive sortir du lot,

une envie de s'unir pour réussir à faire quelque chose de bien. Cette positivité du lieu contraste avec la désuétude des infrastructures sportives.»

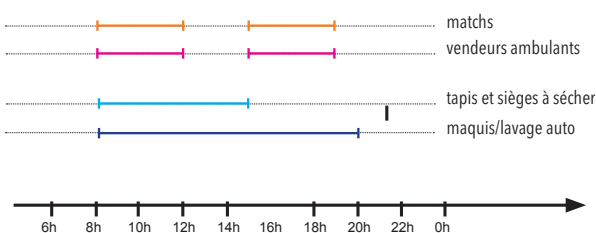
*Sewa Lassey, animateur culturel du quartier (S.L.)*

La ville est très poussiéreuse à Lomé, les voitures sont rapidement salies par le sable et la terre des voiries. Il est donc fréquent, pour qui en a les moyens, de nettoyer sa voiture régulièrement. En dehors d'être un espace de jeux, le terrain de basket est utilisé aux heures chaudes de la journée pour faire sécher les tapis et autres sièges de voitures nettoyés au maquis/car wash situé à côté du terrain. Les poules et chèvres du quartier viennent se promener entre les tapis disposés au sol.

Parfois, le soir, des concerts de rap sont également organisés.

Les activités qui rythment la vie du terrain ne sont organisées par personnes, aucune règles ne les fait cohabiter. La journée suit son cours tout simplement en accord avec les habitudes de chacun.

Répartition des différentes activités sur le terrain



## « L' EXCEPTION COMME RÈGLE », UNE MANIÈRE DE CONSTRUIRE LES QUARTIERS POPULAIRES TUNISIENS

Ce qui est informel n'est pas forcément interdit et ce qui est formel n'est pas forcément légal : c'est aussi à cela que nous identifions le quartier populaire dans le grand Tunis.



Il est clair que les conditions de vie dans les quartiers populaires sont extrêmement précaires, voire dangereuses et ce en raison de leur implantation (tiers paysages, lits d'oued, abords de déchetteries et zones inondables, zones polluées, inconstructibles etc...). Cela a forcé les habitants à s'adapter et à mettre en place des techniques pour échapper au contrôle des autorités et pour s'assurer un minimum de confort. C'est dans ce contexte que l'exception devient la règle dans la construction sociale et matérielle des quartiers populaires du grand Tunis.

« Comme beaucoup d'autres, j'ai profité de l'absence des agents municipaux pour construire un étage de plus sans autorisation » claironne Amor, un épicier de Hayy Ettadhamen. « Avec la débrouille qu'il y a dans le quartier, nous avons eu de bons prix pour les matériaux. Cet acquis, personne ne pourra me l'enlever. »

C'est ainsi que se construisent les ensembles informels dans ce contexte particulier des quartiers populaires, de la chambre supplémentaire au quartier illégal. Cette politique du « laisser-faire » est vécue comme un délaissement de la part de l'Etat envers les attentes de la population. En absence d'écoute, de projets concrets pour améliorer leur situation et répondre à leurs besoins, les habitants franchissent les limites réglementaires pour s'assurer un cadre de vie digne.

D'autre part, l'informel en Tunisie concerne une grande majorité des constructions des grandes et moyennes villes. Car même dans les quartiers les plus développés, connus pour leur aisance économique, la construction informelle se pratique. Cet exercice désormais habituel évoque une manière de vivre le quartier, permettant aux habitants de se confronter aux limites du possible. Un possible expérimenté, subi et connu à la fois du voisinage mais aussi et surtout des services de contrôle des municipalités.

En outre, ces derniers légitiment souvent ces actions en réponse à la corruption : « Avant la municipalité leur demandait de l'argent sous les tables... malgré leurs conditions misérables, on leur demandait ce que l'on nomme el « Rachwa » (pot de vin dans le dialecte tunisien). On leur disait : « quand tu travailleras tu donneras ce que tu pourras n'est ce pas ? ». Ce témoignage d'un habitant de Mellassine atteste de l'existence de procédures peu réglementaires qui tendent à légitimer des appropriations informelles de certains territoires, mais aussi une exploitation frauduleuse des conditions misérables de ces habitants.

Plus clairement les corps de contrôle des municipalités ont souvent « vendu » leur silence face à des actions informelles dans divers quartiers populaires et ailleurs, invitant ainsi à proclamer l'exception comme règle dans la construction des villes tunisiennes.

La pratique de l'exception ne se réduit pas à l'espace urbain, mais elle comprend aussi les pratiques économiques et sociales : « Dans notre quartier, on a un petit espace libre juste à côté du lycée. Les gens après la révolution, en ont profité... Ils ont construit des petites baraques « cochk » pour vendre des trucs, les uns à coté des autres. Ils ont tout rempli ! Le lycée maintenant est juste à coté de la route, alors quand les enfants sortent, il n'y a plus d'endroit pour la récré ! C'est direct la route, tu comprends ? Il n'y a nulle part où se poser, discuter. C'était un endroit pour eux et ils l'ont bouché. » (Saber, 2012)

Ces formes d'économie informelle prennent place dans des baraquements où se vendent divers produits alimentaires et autres. Elles s'implantent assez souvent sur les espaces « libres », des trottoirs accolés aux clôtures des bâtiments existants. Dans le témoignage de Saber, jeune lycéen qui habite à el Mellassine, ces constructions non réglementaires compromettent le quotidien des habitants et réduisent voire suppriment leurs espaces partagés. D'autre part, il est important de noter que ces actions ont pris de l'ampleur pendant et après la révolution, en raison de la désertion des services de contrôle municipaux des quartiers populaires.

Nous avons également observé qu'en l'absence de contrôle, des montagnes de déchets se dressent dans ces quartiers sans que cela ne préoccupe les services municipaux, qui les laissent gésir.

« Le lycée est rempli d'ordures. Imagine que toi, tu as des enfants qui vont à cette école ou ce lycée là... Est-ce que tu vas jeter tes ordures ménagères devant le lycée, jusqu'à ce que s'accumule les choses... ça ne se fait pas, franchement... c'est trop... surtout après la révolution... c'est trop... Même maintenant si tu vas jeter un coup d'œil dans ces quartiers, tu vas te détester toi-même ! C'est plein d'odeurs, de moustiques et de maladies... de la saleté ! C'est tout ! » (Saber, 2012). L'abandon des déchets est devenu commun aux quartiers du grand Tunis durant les grèves des agents municipaux, mais cette exception a continué de subsister dans les quartiers populaires. Ne sachant plus comment gérer ces quantités importantes de déchets dans ces territoires où l'occupation du sol peut atteindre les 80 % de l'emprise globale, les habitants ont commencé à investir les 20 % de vide restant pour stocker leurs déchets quotidiens en attendant que la situation ne soit débloquée par les pouvoirs publics.



DAKAR

# LE BOULEVARD GÉNÉRAL DE GAULLE DE DAKAR, CHRONIQUE D'UNE MUTATION FONCTIONNELLE DE L'ESPACE PAR LE TANDEM CHINOIS-MARCHANDS AMBULANTS

Considérée comme la plus belle avenue du Sénégal, et faisant la fierté de la capitale autrefois, le boulevard Général de Gaulle vitrine du pays est progressivement devenu un grand marché à ciel ouvert

Bordé de jolis arbres, munie de lampadaires à intervalles réguliers assurant un éclairage et un réel confort au promenade nocturne, ce boulevard joyau de la capitale était bien entretenu et apprécié des populations. Il offrait aussi à certaines occasions des opportunités de prestations de spectacle.

Le boulevard Général de Gaulle, appelé par certains "avenue centenaire" se trouve dans une zone à l'origine résidentielle, qui abrite de belles maisons, habitées pour la plupart par d'anciens fonctionnaires. Réputée pour son calme, sa sécurité, sa tranquillité, le boulevard a connu d'importantes mutations depuis l'arrivée et l'installation de commerçants chinois au début des années 2000.

À Dakar l'installation des chinois s'est faite de façon progressive. Elle a débuté vers les années 90 au niveau du boulevard General de Gaulle avant de se prolonger vers les allées Pape Gueye Fall et le garage de Petersen.

Les premiers migrants à s'installer étaient en partie des restaurateurs, mais aussi des vendeurs de pièces automobiles, et en particulier de pneus. On peut considérer ces commerçants comme des pionniers de la grande vague de chinois qui s'installera à Dakar quelques temps après la reprise des relations sino-sénégalaises.

Avec un système en interne ou règne entraide et solidarité, comme dans tous les réseaux de migrants, beaucoup de chinois ont pu à leur tour rejoindre parents, amis et famille, s'installant du coup dans la même zone avec une transposition de leur mode d'occupation de l'espace.

L'année 2003 marque l'arrivée massive des commerçants chinois à Dakar, particulièrement au niveau du boulevard Général de Gaulle où s'installent de nombreux commerces, louant les garages des maisons pour les transformer en boutique, ou louant et achetant des maisons à coup de millions.

Face à l'appât du gain, beaucoup de chefs de ménages ont décidé de louer ou de vendre leurs maisons. Bénéficiant d'un contexte de crise, les commerçants chinois ont ainsi acquis plusieurs espaces leur permettant d'assoier leurs activités commerciales.

Localisation du boulevard General De Gaulle.







Commerçant chinois traversant la chaussée du boulevard General De Gaulle

L'installation des commerçants chinois ainsi que l'exercice de leurs activités a fortement contribué à transformer la zone qui devient alors le lieu de rencontre des marchands ambulants qui viennent s'y approvisionner, pour ensuite aller faire le tour de Dakar avec leurs marchandises sur les bras ou sur les épaules. En réalité les marchands ambulants ne sont pas les seuls à fréquenter cet endroit : c'est aussi le cas de beaucoup de consommateurs de la capitale et de l'intérieur du pays, attirés par la compétitivité des produits d'origine chinoise. Les commerçants chinois proposant des produits de toutes sortes, à des prix abordables et selon la qualité que l'on souhaite, ils font l'affaire de beaucoup de consommateurs et sont donc très fréquentés.

En raison de la fréquentation sans cesse croissante et de l'intensité des échanges, le boulevard Général de Gaulle est devenu peu à peu un pôle commercial incontournable rivalisant avec les anciens centres que sont Sandaga ou Colabane. Cette nouvelle centralité s'explique aussi par l'accessibilité du boulevard, qui dessert le centre ville, se situe à proximité de quartiers populaires, et qui est la voie de passage de plusieurs lignes de transports en commun.

Cette nouvelle polarité a entraîné l'arrivée de marchands ambulants, qui ont commencé peu à peu à installer leurs tables ou tout support pouvant contenir leurs marchandises devant les magasins des chinois. Cela leur a surtout permis de s'établir en plein cœur même de leur centre d'approvisionnement. Cette installation a contribué au développement d'une complicité entre commerçants chinois et marchands ambulants, qui entretiennent des rapports corrects et paisibles au point que certains marchands ambulants deviennent parfois employés dans les magasins, même si cela ne se fait pas toujours sans conflits.

La formation de ce tandem entre commerçants chinois et commerçants locaux (constitués surtout de jeunes issues du milieu rural en crise et d'autres provenant de la banlieue en quête de travail), va fortement contribuer à transformer le boulevard général de Gaulle et le dévier de sa vocation d'origine.

Magasins de commerçants chinois et étals de marchands ambulants devant les cantines le long du boulevard, tel est depuis lors le décor qu'offre ce lieu symbolique et chargé d'histoire. La présence de consommateurs dans les lieux tout au long de la journée, complète ce tableau d'un marché qui grouillant de monde. Les activités informelles se développent de plus en plus. Ce dynamisme des lieux ne cesse de modifier de plus en plus l'espace.

La morphologie de beaucoup de maisons a subi des changements au gré des mutations architecturales. Les garages de maisons loués subissent des transformations et des aménagements qui permettent aux locataires d'avoir plus d'espace d'exposition des marchandises, et en même temps de stockage. Le long des deux côtés du boulevard, des tas de marchandises avec habits, jouets, chaussures sacs, ustensiles et autres articles sont exposés à même le sol ou sur les tables de fortune. La rue autrefois espace de vie, de rencontre entre habitants, promeneurs du jour comme du soir est devenue un endroit grouillant de monde la journée, et très sale le soir à cause de tout ce qu'on y jette comme ordures.

Avec la forte fréquentation des lieux, les deux contre-allées dont la fonction était de faciliter les déplacements et un accès facile des riverains à leur maisons, deviennent presque impraticables, particulièrement la journée. L'espace est devenu rare, même devant les maisons qui ont encore résisté à la vague de transformation, il y a des marchands ambulants avec leurs étalages qui en bouchent les entrées.



Maison modifiée pour servir de boutique pour les chinois et marchands ambulants

Cette occupation anarchique et imprévisible du boulevard a aussi suscité des réactions négatives de la part de certains résidents de la zone qui ont vu leur espace de vie changer et perdu de façon rapide et incontrôlée. Ils n'ont pas aussi manqué de dénoncer la pratique de l'activité informelle qui se déroule au niveau du boulevard mais aussi de la dégradation de l'espace que cela a entraîné et qui sont les conséquences de la pratique de l'espace opérée par ce tandem.

Outre le tandem constitué par les commerçants chinois et les marchands ambulants, on constate l'installation d'autres types d'activités commerciales secondaires, principalement constitués par les restaurateurs de rue, les vendeurs de café, les vendeurs de fruits, etc. L'environnement subit de sévères dégradations et aboutit à l'insalubrité des lieux caractérisée par les rejets d'ordures (sachets plastiques, cartons...) sur la voie publique, les coins transformés en urinoirs, le trottoir en endroit pour les ablutions et pour le stationnement des « pousses-pousses ».

Avec toute cette dynamique commerciale sur le boulevard sa vocation a complètement changé, l'aspect résidentiel ayant cédé la place au commercial. La zone garde toujours son attractivité mais elle est commerciale. Le boulevard donne plus l'image d'un marché que d'une zone résidentielle, ses habitants sont confrontés aux multiples désagréments liés à l'existence et la proximité des commerces, ce qui est engendre souvent des conflits d'usage avec des marchands qui occupent les seuils des villas en obstruant leurs entrées et des propriétaires qui tentent de se réapproprier la partie de leur propriété squattée par les marchands ambulants et qu'ils semblent avoir perdu. Les habitants se retrouvent finalement sans espace de vie réel et pour certains sont obligés de rester cloîtré chez eux sans possibilité de pouvoir profiter de

l'environnement jadis agréable du boulevard, d'autres ont préféré quitter les lieux en vendant ou en mettant en location leurs maisons aux commerçants.

Cependant, il faut constater qu'au-delà de la mutation fonctionnelle du boulevard, la ville en tire grandement partie avec un élargissement de son assiette fiscale qui lui assure des rentrées d'argent. Ces activités permettent aussi à des milliers de jeunes hommes et de femmes de se trouver une activité et de sortir du chômage.

Avec les multiples tentatives de réappropriation de l'espace par les autorités qui se sont soldées par des échecs, la transformation de ce boulevard général de Gaulle est une réalité auxquelles elles font face de même que pour les populations riveraines.



Allées piétonnes du boulevard General De Gaulle occupées par les marchands ambulants.



# **Régulariser ou réguler l'informel ?**

## NAIROBI, RÉPONSES POLITIQUES À L'INFORMALITÉ : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Bien que les politiques de Nairobi n'aient pas toujours été favorables à l'informalité, il existe aujourd'hui des tentatives réelles de confronter l'échec du secteur formel à fournir suffisamment d'emplois et de logements. Le gouvernement Kenyan a réfléchi et encadré plusieurs programmes sur l'informalité (connu sous le nom de « jua kali ») et les quartiers informels. Le discours et les politiques nationales ont souvent fait preuve de bienveillance et parfois de soutien pour les activités informelles – pourtant, l'absence de coordination ou d'idéologie commune entre les acteurs (notamment entre les autorités locales) et les obstacles à l'implémentation aboutissent à un résultat mitigé ; les travailleurs et habitants du secteur informel ne voient pas leurs difficultés diminuer. La liste suivante – loin d'être exhaustive – propose des exemples de programmes qui ont joué un rôle important dans ce processus.

Acte sur le Vagabondage / Acte de Santé Publique – A Nairobi, les noyaux de peuplement informels découlent de politiques coloniales qui freinaient l'immigration urbaine. Les arrivants se sont organisés en camps de squat, que la ville a tenté de démolir ou d'éradiquer.

Ordonnance de 1943 sur l'Habitat – Cette ordonnance adresse les conditions de logement des Africains. A sa suite, le conseil de la ville de Nairobi a construit des logements en location réservés aux Noirs. A l'Indépendance, la plupart des Africains vivaient en logement informel ou dans les baraques de leur employeur.

Note de Session n°5 1965/66 – Etablit des standards minimum pour l'habitat et crée la Compagnie de Financement Kenyane pour l'Habitat (HCFK), qui n'a jamais répondu aux besoins en financement immobilier des plus pauvres.

Programme de Développement 1970/1974 – A partir des années 1970, le Programme de Développement poussé par l'ILO demande des solutions de logement alternatives pour les évincés. En sus, on vit des efforts – en vain – pour amener des services aux foyers et encourager le rachat de la location, tout cela dans un cadre d'opportunités foncières formelles. Le Programme de Développement crée également le Tribunal de Contrôle des Loyers, élément important pour assurer aux pauvres des locations abordables.

Programme de Développement National 1979/83 – Le gouvernement se propose d'encourager plutôt que de sanctionner les initiatives du secteur informel. Il se fixe un but de 11, 000 nouveaux emplois dans le secteur informel par an, pour toute la période du Programme. Ceux-ci devaient émerger grâce à l'arrêt du harcèlement, la mise en place de crédits, l'extension ou l'accès aux services essentiels comme l'eau, l'électricité et l'assainissement.

Note de Session n°1, 1986 – L'une des premières qui reconnaisse l'importance du secteur informel dans l'économie et pour la société.

Programme de Développement National 1989/1993 – Se focalise sur le secteur informel, d'après la Note de Session

n°1 1986 intitulée « Gérer la croissance économique pour une croissance renouvelable ». Le Programme a permis au gouvernement de fonder le « Projet de soutien aux Petites Entreprises » en 1989, une extension du « Projet Centre » de 1987.

Stratégie de Développement des Petites entreprises au Kenya – aux alentours de 2000. Stratégie héritière du Projet de soutien aux Petites Entreprises de 1989. Au cœur de cette stratégie : adresser les contraintes du secteur, notamment l'environnement difficile, les questions d'investissement et de finance, créer des plans de promotion et encourager l'esprit d'entreprise.

Note de Session n°2, 1992 : « Développement de la petite entreprise et du « jua kali » au Kenya ». Cette note s'intéresse aux obstacles que rencontre le secteur informel, et aux solutions pour avancer. Le gouvernement accroît ses investissements dans le secteur informel.

Note de Session n°1, 1994 : « Reprise économique et Développement durable » - La note souligne l'importance d'un environnement facilitateur avec cadre réglementaire, et d'accélérer la progression vers des droits égaux pour les petites entreprises pour l'accès au crédit et à la propriété. La note propose le concept de double focale, l'Etat Kenyan étant encouragé à investir dans le secteur informel tout en facilitant sa croissance.

Le Programme d'Amélioration des Bidonvilles Kenyans (KENSUP) et le Programme d'Amélioration de l'Habitat Informel au Kenya (KISIP) – Ces deux programmes sont les premiers à adopter une approche in-situ de l'amélioration des noyaux de peuplement informels à Nairobi. Bien qu'ils n'aient pour l'instant pas été appliqués avec succès, ils représentent une vision nouvelle de l'informalité urbaine et sonnent comme une reconnaissance que les inégalités dans l'accès au sol et au logement ne peuvent être résolues que par des programmes d'amélioration menés par l'Etat.

Note de Session n°2, 2005 : « Développement de la Petite et Micro-entreprise pour la Création de Valeur et d'Emploi, et la Réduction de la Pauvreté » - La note passe en revue les lois et politiques ayant trait au secteur et pousse pour la création d'un Conseil national des Petites Entreprises (NCSE). En réponse, le conseil urbain de Nairobi lance divers programmes – avec un succès divers – dont la régularisation des vendeurs de rue et leur relocalisation.

Loi nationale du Sol, 2009 – Cette action politique témoigne d'un véritable engagement de régulariser les quartiers informels, d'assurer la location, et d'améliorer les conditions de vie. En sus, la Politique Nationale Kenyane pour le Logement reconnaît que « les standards inappropriés et les règles contrevenantes ont réduit considérablement l'étendue des matériaux et des techniques de construction autorisés », et reconnaît que les procédures instaurées par les Actes successifs (Acte d'Arbitrage, Acte d'Inscription des Titres, Acte d'Inscription du Sol, etc) ne sont pas alignées et doivent être repensées.

Vision Kenya 2030 – Souligne le rôle leader du gouvernement dans la création d'emplois pour tous genres, statuts sociaux et appartenances religieuses. A moyen terme (2008-2012), le document s'engage à renforcer le commerce informel par des investissements dans l'infrastructure, la formation et les liens avec des marchés locaux et globaux. Le gouvernement prévoit de recenser tous les secteurs d'activité informels pour leur proposer des infrastructures de service permanentes, ainsi que la formation et l'accès au crédit nécessaire pour entrer dans le marché formel. La procédure d'inscriptions et de licences de commerce sera simplifiée.

Constitution de 2010 – Le Kenya s'est récemment doté d'une nouvelle Constitution, qui comporte trois éléments importants. Premièrement, elle énonce une série de droits socio-économiques dont l'accès au logement et aux services. Ensuite, elle offre la possibilité de revenir sur certains Actes concernant le sol qui, hérités du système Britannique, ont facilité les développements illégaux et accentué l'inégalité dans l'accès et la distribution de la propriété. Enfin, la nouvelle Constitution offre une opportunité de réorganiser les gouvernements locaux pour une nouvelle distribution des rôles et des acteurs. Ceci passe par la délégation des processus institutionnels, et ouvre des trouées pour reconstruire et re-conceptualiser l'engagement actuel. Ces trois éléments, majeurs, témoignent de la compréhension grandissante que les mouvements socio-économiques ayant formé la ville Kenyane se sont accompagnés d'un développement critiquable, aux conséquences violentes. Le nouveau cadre réglementaire aura un impact certain à la fois sur la gouvernance urbaine, et sur les droits humains à Nairobi comme ailleurs. La revendication des droits socio-économiques, la réappropriation du sol, et la conception d'un système de délégation gouvernementale, sont une opportunité peut-être unique de s'attaquer aux dysfonctionnements des institutions formelles et informelles actuelles – institutions qui, des décennies durant, ont encouragé un système urbain discriminant, inégal, et prédateur.

En conclusion: Le cadre réglementaire au Kenya et à Nairobi ont certes grandement évolué dans le temps, mais cette évolution ne s'accompagne toujours pas d'une mise en place pratique, matérielle, dont la programmation est indispensable pour améliorer la vie des urbains pauvres de Nairobi.

## RÉGULER LE SECTEUR INFORMEL

L'activité des régulateurs ne se limite pas au contrôle à l'entretien : ils prennent l'initiative de projets et de politiques visant à améliorer les structures et les modes de vie.



L'Assemblée Métropolitaine d'Accra (AMA) régule les activités du secteur informel dans la ville d'Accra

Réguler le secteur informel passe par le contrôle, l'entretien et le développement dudit secteur. Au Ghana, une politique de décentralisation des activités gouvernementales a transféré du pouvoir aux agences étatiques locales et aux assemblées de quartier, qui s'occupent du secteur informel malgré leur autonomie limitée. L'Assemblée Métropolitaine d'Accra (connue comme AMA) et divers départements ou institutions qui en dépendent, ont pour tâche et pour défi de réguler le secteur informel d'Accra. Ce secteur inclut des activités socio-économiques dont le logement, les services (eau, électricité), la propreté, l'éducation, la main d'œuvre, l'emploi informel et les échanges (marchés, hubs commerciaux).

Pour chacune de ces activités, un département dédié s'occupe de régulation. Les affaires impossibles à traiter au niveau local sont transférées à un ministère gouvernemental ou à l'autorité régionale. Le logement, la santé, l'éducation, l'emploi et la main d'œuvre sont sous l'autorité respective du département de la Programmation Urbaine et Rurale, du département de Santé Métropolitaine, du département pour l'Éducation Métropolitaine, et de l'Unité de Coordination de l'Aménagement Métropolitain.

Les responsabilités de chaque répartition sont établies par l'Assemblée du District, qui supervise entièrement leurs projets, missions et budgets. Dans les différents marchés ou hubs commerciaux, les activités du secteur informel sont sous l'autorité de représentants des départements sus-cités, qui s'assurent que les acteurs du secteur informel disposent d'un cadre d'échanges convenable. Les trois départements clés délégués de l'AMA sont

le département de Santé Publique, de la Propreté, et de la Programmation Urbaine et Rurale. Le Département de Santé Publique de l'AMA a pour fonction de veiller à promouvoir l'hygiène alimentaire et personnelle, de gérer les maladies, de mettre en place les lois d'assainissement et de mener des inspections sur le terrain pour détecter et gérer les risques sanitaires liés à l'environnement. Le Département de la Propreté s'occupe également de risques environnementaux, tandis que la Programmation Urbaine et Rurale a pour rôle d'assurer la collecte, le rassemblement et l'analyse des ressources humaines et naturelles de la métropole.

Réguler le secteur informel est un défi certain pour les institutions de supervision établies en ville. Les départements souffrent de ressources financières, humaines et structurelles limitées pour mener leurs activités à bien. Le recensement récent, sur la population et le logement, permet de mieux comprendre le secteur informel et donne à l'AMA les moyens d'attribuer les bonnes ressources aux bons enjeux dudit secteur. Toutefois, le secteur est loin d'être métamorphosé.

Les activités de régulation ne se limitent pas au contrôle et à l'entretien, mais incluent des projets ou politiques visant à améliorer les structures et les modes de vie. Prenons pour exemple le développement du « Centre commercial piéton » à Kwame Nkrumah Circle, qui offre un espace sécurisé aux vendeurs à la sauvette habitués à commercer sur le bord dangereux des routes ou carrément dans le trafic. Pourtant, les vendeurs sont repartis dans leurs zones de prédilection après quelques mois, laissant derrière eux un centre commercial vide et annulant les efforts de l'AMA.



## LE SECTEUR INFORMEL : PERTE DE VALEUR ET ACTIVITÉS ILLÉGALES

Réguler le secteur informel est un défi pour les différentes institutions chargées de le superviser.



Les commerçants informels qui travaillent dans des centres commerciaux paient une taxe journalière à l'assemblée du District

Le secteur informel représente une part majeure de l'économie de la ville et contribue, plus ou moins directement à sa croissance. S'il y a une perte de valeur, cela découle grandement de l'incapacité qu'à l'assemblée du District de réguler efficacement l'économie du secteur.

L'Assemblée ne récolte de valeur que sous la forme des revenus directs comme les taxes et tributs que paient les commerçants, travailleurs et transporteurs installés dans les marchés, ou comme les charges de commerce et de propriété que paient les étals et magasins installés dans le quartier.

Si les commerces individuels ne sont pas déclarés, l'assemblée ne peut suivre la valeur économique que dégage chaque activité. Ceci conduit à une perte de valeur, valeur qui aurait pu être réinvestie dans le quartier sous la forme d'opérations de propreté et d'entretien des infrastructures du district comme les écoles, centres de santé, marchés, parkings de poids lourds, bâtiments administratifs, etc.

Cette perte de valeur concerne, au-delà du district, l'ensemble du pays. Les institutions étatiques telle l'IRS (Administration Fiscale) n'ont trouvé aucune solution efficace et fructueuse pour taxer les commerces du secteur informel.

Pour mener des projets de petite envergure dans les domaines comme la santé, la production ou les services, les acteurs du secteur informel ont recours à des documents et transactions illégaux. Les papiers officiels sont inaccessibles pour cause d'argent, d'éducation, de capacités, ou l'investissement requis est trop grand pour ouvrir un commerce de façon légale. Ainsi, il est

fréquent aujourd'hui de voir vendues au sein des marchés ou zones commerciales, des herbes médicinales traditionnelles dans des bouteilles d'eau réutilisées qui n'ont pas été approuvées par le Comité pour la Médecine et l'Alimentation. Ces herbes médicinales portent sur leur étiquette maison un sceau et un numéro de série fictif du Comité des Standards Ghanéen.

L'accès aux services de base comme les réseaux d'eau et d'électricité dans les quartiers informels est si inadéquat que les habitants établissent souvent leur propre connexion illégale aux réseaux. Ces connexions font perdre de la valeur aux compagnies fournisseurs et sont une source de risque majeure pour les habitants du quartier, confrontés à des boîtes à fusibles qui explosent et des incendies qui se déclarent.

La perte de valeur ne peut être entièrement endiguée – mais elle peut être nettement ralentie en éduquant la population sur l'importance des taxes et de l'investissement, et en engageant l'assemblée du district à réutiliser la valeur dans des projets de développement pertinents. Les compagnies de service doivent connecter tous les quartiers urbains aux réseaux d'eau potable et d'électricité. Ils ont également en charge de gérer ces services de manière efficace, pour limiter le nombre de branchements illégaux.

Quant aux vices sociaux et activités illégales, ils seront limités ou régularisés par la création d'emplois accessibles dans le secteur informel aux habitants peu qualifiés, et par la reconnaissance d'activités spécifiques, dont le résultat sera dès lors plus positif que négatif.

## DE QUARTIER « NON LOTI », À QUARTIER MAL LOTI : LE CAS DE WNB DE OUAGADOUGOU

Watinoma/Noghin/Basnéré<sup>1</sup> est un quartier d'habitat spontané de Ouagadougou, localement appelé « non loti », à l'instar des autres quartiers habités sans être préalablement aménagés. Situé au Nord-Ouest de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, il est limité au Sud par la ceinture verte, à l'Est et à l'Ouest par des zones aménagées pour l'habitat. Cet article présente l'historique et les stratégies d'occupation de ce quartier par les résidents, à partir de 1999 jusqu'à son enclavement dans sa partie Nord en 2009. Il se fonde sur des entretiens réalisés en 2011 et 2012 avec les résidents du quartier, dans le cadre de la thèse de Léandre Guigma<sup>2</sup> et de l'étude du programme d'amélioration des bidonvilles du Burkina Faso – PPAB<sup>3</sup>.

### Les stratégies résidentielles du premier occupant.

Lorsqu'ils qualifient leur lieu de résidence, les habitants de WNB mentionnent les termes « désordre » et « hasard ». Certains surnomment leur quartier « Hong Kong », « Vietnam » ou « Ghetto », pour faire référence respectivement à la densité de la population résidente, aux rudes conditions de vie et à l'absence de règles qui régissent l'aménagement du quartier. Pourtant, contrairement aux mots employés par les résidents pour qualifier leur zone d'habitat, dans la réalité, l'occupation spatiale de cette zone non lotie ne s'opère pas sans règle, sans logique. Voici les stratégies résidentielles du premier occupant de WNB et le processus de fabrication du quartier, décrit par ce dernier.

Naba est le premier résident du quartier. Il est venu s'y installer pour des motifs de décohabitation familiale en 2000, après avoir été en location, puis logé gratuitement chez son oncle : « *J'étais en location (...) dans le quartier dit Watinoma. Mais, comme je ne pouvais pas payer, je suis allé rester chez mon oncle, le frère de mon père, toujours à Watinoma* ». Il a d'abord construit une maison en 1998, à l'intérieur de la ceinture verte au Sud du quartier. Puis, enjoint par les autorités publiques de libérer la ceinture verte, il a réalisé plusieurs maisons en 1999 à WNB. C'est en 2000, qu'il a décidé d'habiter WNB. Jusqu'en 2001, il était le seul résident du quartier.

Si l'occupation de la ceinture verte a été réprimée par les autorités publiques, l'occupation du quartier non loti semble plutôt avoir été tolérée par l'administration, malgré la législation foncière burkinabée<sup>4</sup> qui interdit d'occuper les terres urbaines non encore aménagées. La famille Rouamba est l'une des familles de propriétaires terriens auprès de laquelle Naba a obtenu l'autorisation « coutumière » de s'installer dans le quartier. Ces propriétaires terriens n'habitaient pas le quartier ; ils exploitaient plutôt leurs terres notamment pendant la saison pluvieuse, à des fins de productions agricoles.

Dans le but de créer l'animation du quartier et d'inciter son occupation par d'autres résidents, Naba va donc jouer le rôle d'interface entre les demandeurs de terrains pour habitation et les propriétaires terriens. « *Quand je suis venu m'installer ici, d'autres gens sont venus manifester leur volonté d'avoir des terrains ici (...) mais l'espace de la famille Rouamba n'est pas aussi grand. Il y a d'autres familles que je ne connais pas, qui possédaient des terres ici. Donc, j'ai fait un communiqué à la radio pour faire appel à tous ceux qui détiennent des terres dans la zone, car il y a des gens qui veulent les acheter afin de venir habiter avec moi (...). J'ai indiqué la zone avec comme repère, la mosquée<sup>5</sup> et la route de Yagma<sup>6</sup>* ». Le chef précise que beaucoup de demandeurs sont venus dans le quartier comme lui, surtout pour décohabiter de leurs cours familiales.

Le quartier a successivement porté trois noms : Watinoma, Noghin et Basnéré « *Quand je suis venu dans ce quartier, je l'ai nommé également Watinoma, comme le quartier d'où je venais. Plus tard, pour faire la différence avec le Watinoma qui existait déjà, j'ai choisi le nom Noghin. Mais il se trouve qu'il existait aussi un autre quartier qui s'appelait Noghin en zone lotie. Enfin, je l'ai nommé Basnéré, dont je suis le chef* ». Basnéré veut dire « finir bien » en langue mooré, Noghin veut dire « bien » ou « bon », et « Watinoma » signifie « vient, car c'est bien ici ! » Ces trois noms choisis par le premier résident pour nommer le quartier semblent s'inscrire dans une stratégie de « marketing territorial », avec comme point commun la promotion du fait qu'il fasse « bon vivre » dans le

1 – Ce sont les trois noms successifs du quartier. Les résidents utilisent indifféremment l'une de ses dénominations pour désigner le quartier. Dans le reste de l'article, il sera écrit WNB.

2 – « Aménagement urbains et autopromotions des logements à Ouagadougou, de 1995 à nos jours » Thèse de doctorat en études urbaines en cours. 2e année, ED Sciences sociales, Université Paris 8, Vincennes Saint-Denis.

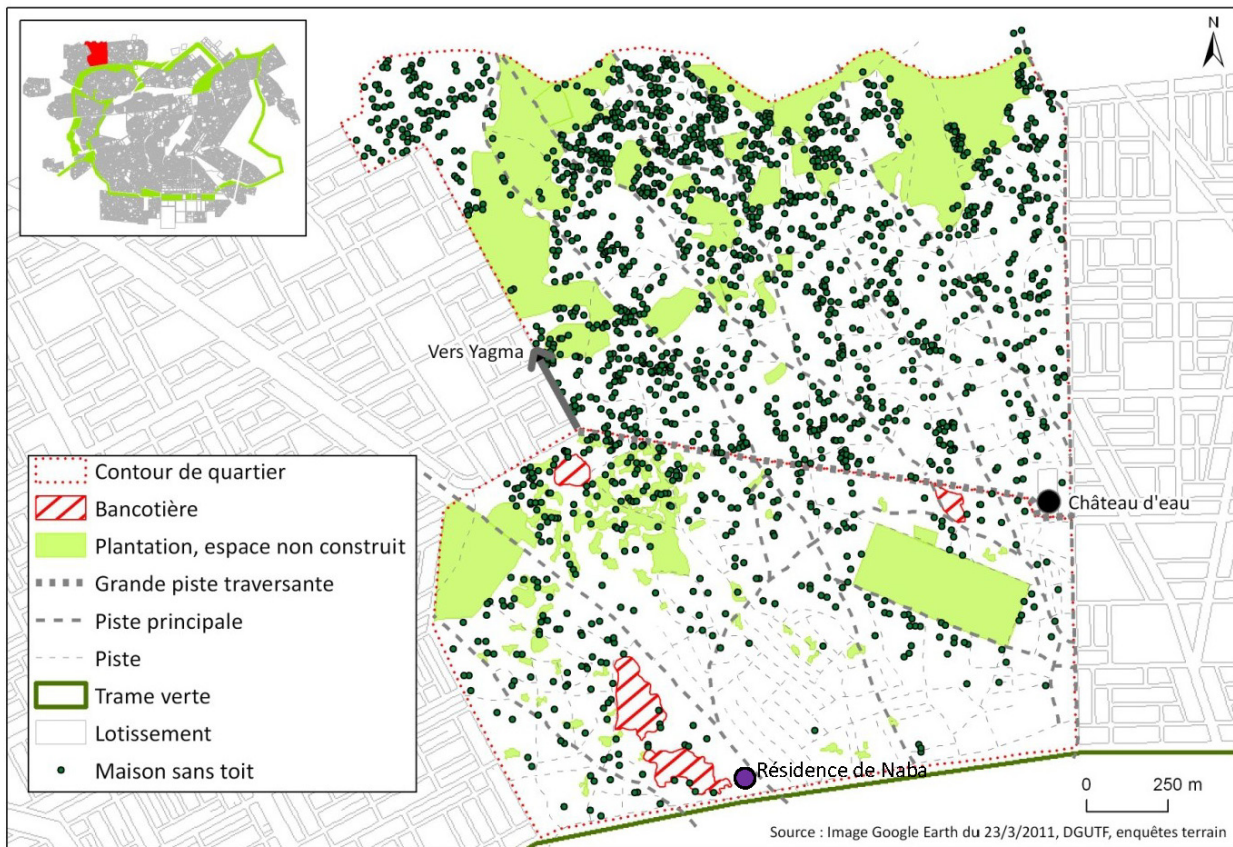
Pierre Louis, Guigma, Meunier-Nikiéma et al (2011).

3 – Pierre Louis, Guigma, Meunier-Nikiéma et al (2011).

4 – « (...) Toute occupation sans titre est interdite et le déguerpissement ne donne lieu ni à recasement ni à indemnisation » Art. 39 de la Loi n°014/96/ADP du 23 mai 1996 portant réorganisation agraire et foncière au Burkina Faso.

5 – Première mosquée construite en 2002 par le chef du quartier, en banco (brique de terre). En 2012, le chef du quartier a dénombré 37 mosquées.

6 – Voie structurante du quartier réalisée par la Mission Catholique et conduisant vers le sanctuaire marial de Yagma, village présentement phagocyté par la ville de Ouagadougou.



Localisation des maisons sans toit à WNB

Source : Pierre Louis L, Guigma L., Meunier Nikiéma A. et al (2011). Etude pour le programme participatif d'amélioration des bidonvilles, réalisée pour le compte de UN HABITAT / Ministère de l'habitat et de l'urbanisme.

quartier. Serait-ce un argument suffisant pour motiver le choix résidentiel des habitants du quartier ?

### Le lotissement du quartier en point de mire.

Dès son arrivée dans le quartier non loti en 1999, Naba adopte une stratégie de « promoteur immobilier ». Il réalise trente-six maisons dans le quartier pour, selon ses dires, faciliter l'installation des premiers arrivants. Puis, il réalise en 2002 la première mosquée du quartier qui reste très fréquentée jusqu'à nos jours. Ces investissements sont non seulement des repères, mais aussi des signes d'animation du quartier. Bien qu'étant seul, la stratégie du premier occupant semble avoir été de créer les lieux de rassemblement comme la mosquée et des signes physiques d'habitations, pour donner l'illusion aux premiers arrivants qu'il s'agit bien d'un quartier dynamique, vivant, où il fait « bon vivre ».

La stratégie de Naba semble avoir porté ses fruits car, très vite, le quartier s'est densifié. Quel est l'intérêt pour le premier résident à rechercher la densification du quartier non loti ? En incitant à l'installation de population dans le quartier non loti, le premier occupant ne souhaiterait-il pas constituer un groupe de résidents, pour mieux justifier le besoin de lotissement ressenti par les résidents, auprès des autorités publiques ? En effet, ces habitations spontanées sont le signe permettant aux résidents de revendiquer *le rattrapage de la ville illégale par la ville légale*<sup>1</sup> à travers une régularisation foncière des occupants sous la forme de lotissement, ce qui leur permettrait de posséder une parcelle.

Dans la même optique, le besoin de bien matérialiser l'espace occupé avant le lotissement est bien perçu par le premier résident. Conformément aux textes en vigueur<sup>2</sup>, les plans de lotissement au Burkina Faso se réalisent sur

1 – Fournet, Meunier-Nikiéma et Salem (2008).

1 – Art. 107 de la Loi n° 017-2006 /AN du 18 mai 2996 portant Code de l'urbanisme et de la construction au Burkina Faso.

la base d'un plan d'état des lieux qui mentionne tous les bâtiments existants sur le site à aménager. La cour du premier occupant et chef du quartier y sera donc représentée avec la dénomination « cour royale » ainsi que la mosquée qu'il a construite.

L'expérience burkinabè d'urbaniste praticien permet de confirmer que dans le cadre du lotissement éventuel du quartier, l'urbaniste aménageur préservera ces deux fonctions spatiales (culturelle et coutumière) dans le nouveau plan d'aménagement, pour des raisons socioculturelles. De même, les lotissements jusqu'à présent sont précédés d'opérations de recensement des occupants du quartier avant son lotissement, afin de privilégier les résidents du quartier dans les attributions de parcelles après le lotissement<sup>3</sup>.

La remise en cause récente (juin 2012) de cette pratique par des mesures gouvernementales n'a pas eu d'effets sur le terrain pour le moment, faute de mise en œuvre de ces mesures. Parmi celles-ci figurent « l'interdiction du recensement dans les zones d'habitat spontané dans le cadre des opérations de lotissement; tous les prétendants à la parcelle procèdent par demande » et « l'utilisation du tirage au sort ou l'adjudication pour l'attribution des parcelles aux demandeurs »<sup>4</sup>. Une des mesures gouvernementales précise que l'application des critères d'ordre de priorité qui favorise les résidents du quartier non loti ne sera acceptée que dans le cas de l'aménagement d'un noyau villageois, ce qui n'est pas le cas de WNB qui n'est pas un village phagocyté par la ville mais une zone d'habitation spontanée, créée sous l'impulsion du premier résident. Dans tous les cas, cette

2 – Hilgers (2009) p. 214

3 – Ministère de l'habitat et de l'urbanisme (2012), Lotissement au Burkina Faso, le respect des textes n'est plus négociable, <http://www.lefaso.net/spip.php?article48398&rubrique4>, mis en ligne le 06 juin 2012.

Boyer (2007), p.57

mesure gouvernementale est récente et n'a pas encore été appliquée. En cas de régularisation foncière du quartier sous forme de lotissement, les trente-six maisons du premier occupant pourraient donc être transformées en un nombre équivalent de parcelles, qui pourraient lui être attribuées personnellement et à ses proches qui se feraient recenser au moment de l'opération de recensement comme résidents dans ces maisons. Selon Boyer (2009, p.51), « la « voie du non-loti » est à même de permettre aux Ouagalais d'accéder à la propriété à moindre coût, quand ils n'ont pas les moyens financiers de passer par le marché immobilier formel ».

Une autre stratégie de Naba est de suivre les transactions foncières, pour pouvoir arbitrer convenablement en cas de litige. « Lorsque quelqu'un veut un terrain, moi j'appelle le chef de terre et avec lui, je réunis les pièces d'identités du vendeur et de l'acheteur afin d'éviter les situations de double vente et on établit l'acte de vente avec le montant de la transaction qui atteste que la parcelle est vendue à telle personne ». Cette pratique du chef de terre n'est plus suivie car pratiquement tous les espaces habitables ont été vendus par les propriétaires terriens. Il y a donc des reventes de terrains ou de parties de terrains par les premiers occupants qui procèdent empiriquement aux démembrements de leurs terrains initiaux pour y construire des maisons sur des portions de terrains plus réduits, destinés à la vente, à la location ou à l'hébergement d'un membre de la famille ou d'une connaissance *logée gratuitement*<sup>1</sup>. Toutes ces pratiques de démembrement

et de densification du quartier témoignent de l'espoir du lotissement du quartier et de la possibilité d'acquérir éventuellement plusieurs parcelles, car pendant le recensement, chaque maison est recensée comme abritant un ménage, demandeur de parcelle.

En attendant le recensement qui précèdera le lotissement, certains propriétaires de terrains construisent des maisons sans toit ou « maison alibi, pour des résidents fictifs qui ne se présenteront qu'à l'approche du recensement, en espérant bénéficier d'une parcelle. Ces maisons alibi » sont de plus en plus nombreuses au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la résidence de Naba<sup>2</sup>.

WNB occupe une superficie de 400 hectares et abrite environ 28.000 habitants. Deux tiers des résidents sont concentrés dans la partie Sud du quartier où réside Naba.

### Lotissement d'une trame d'accueil au nord du quartier en 2009 : la désillusion des résidents.

Selon Naba, les habitants de WNB se sont progressivement rendus à l'évidence qu'un lotissement classique de leur quartier ne permettrait pas d'attribuer une parcelle à chacun d'entre eux. En effet, les résidents occupent en moyenne des terrains de 60 à 100 mètres carrés alors que selon la pratique, les plus petites superficies de parcelles prévues dans les plans de lotissement sont de 240 mètres carrés<sup>3</sup>. Dans cette optique, les résidents, tout en souhaitant le lotissement de leur zone d'habitat, visaient simultanément l'aménagement d'une trame d'accueil

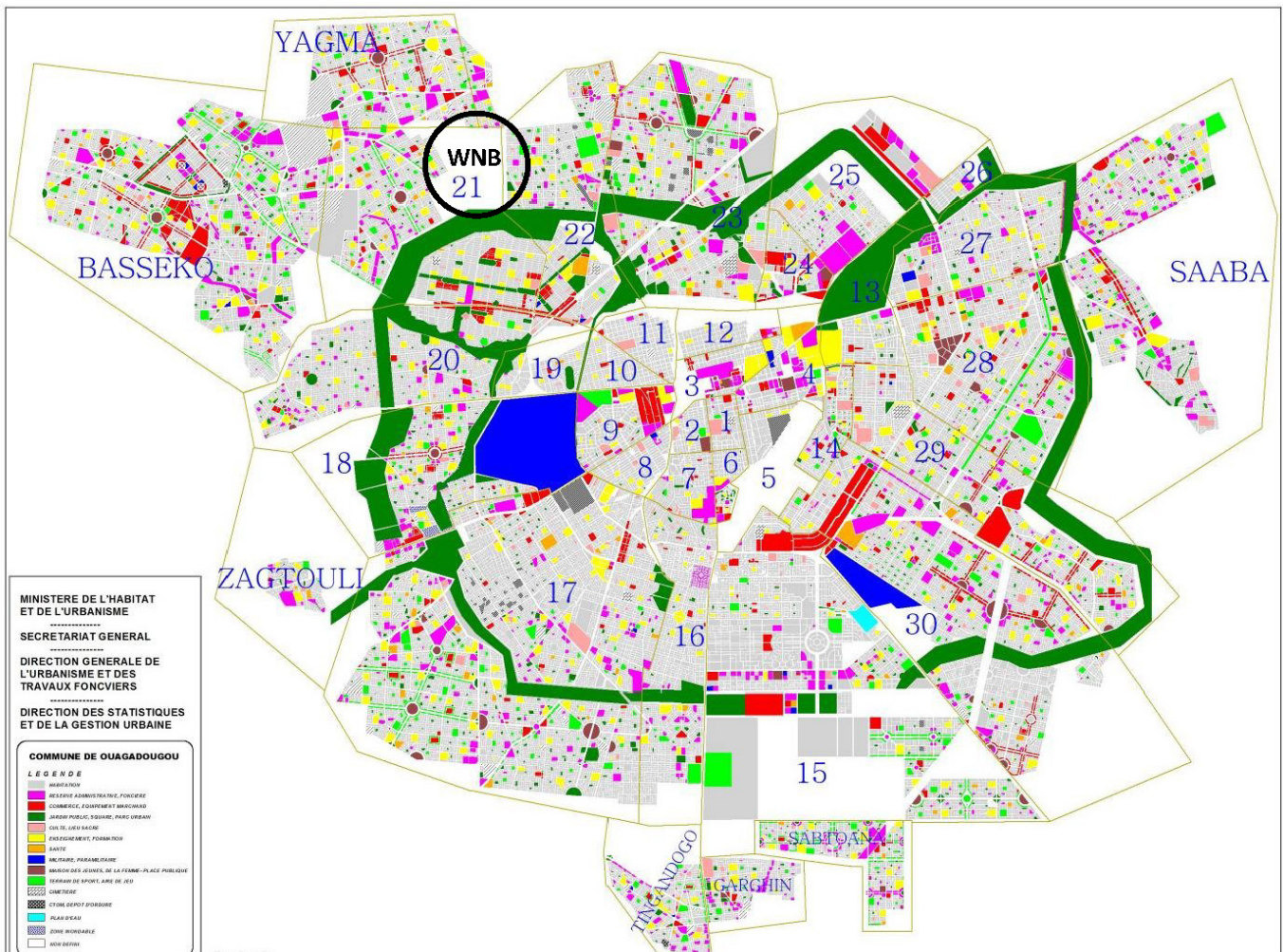
Enclavement de WNB suite au lotissement de la trame d'accueil de Yagma au Nord du quartier

Source : Direction générale de l'urbanisme et des travaux fonciers (2012).

1 – Boyer (2007), p.57

2 – cf. carte 1 : Localisation des maisons sans toit à WNB.

3 – Guigma (2012).



au Nord du quartier pour tous ceux qui n'auraient pas la chance de bénéficier d'une régularisation foncière sur place. Mais suite aux inondations du 1er septembre 2009, l'Etat a aménagé en urgence une trame d'accueil au Nord de WNB, pour reloger toutes les personnes installées dans des zones inondables et submersibles. Cet aménagement compromet davantage l'éventualité de lotissement du quartier, puisque les trames d'accueil seront à rechercher dans la commune rurale de Pabré, en dehors du territoire communal de Ouagadougou. Ainsi, les résidents qui espéraient une régularisation de leur occupation foncière sous forme de lotissement et d'extension du périmètre aménagé de leur quartier, ont été désillusionnés suite à l'aménagement inattendu d'une trame d'accueil au nord de leur zone d'habitat, destinée à reloger les sinistrés des inondations du 1er septembre 2009 de la ville Ouagadougou. Cela a définitivement enclavé<sup>1</sup> leur quartier, demeuré « non loti », et devenu spatialement mal loti.

### Conclusion

Malgré cette situation d'enclavement, les populations souhaitent toujours le lotissement : « *c'est une question de volonté politique* » déclare un résident du quartier. Dans le contexte burkinabé, la prolifération de l'habitat spontané dans les quartiers non lotis semble liée au fait que « *le rythme des aménagements des zones d'accueil ne suit pas la demande* »<sup>2</sup>. Les stratégies de création et d'occupation du quartier démontrent bien que les investisseurs résidents ne sont pas dépourvus de moyens financiers. Ces quartiers se construisent avec l'espoir nourri d'une régularisation foncière à venir. Mais à défaut de ce lotissement imminent, les résidents apprennent à tirer profit des contraintes morphologiques (non loti) et spatiales (mal loti) qu'ils rencontrent. Des actions ponctuelles pour l'amélioration des conditions de vie des résidents sont mises en œuvre par les sociétés d'Etat et la Mairie à l'instar du raccordement au réseau d'eau potable à partir de la zone lotie périphérique; d'autres projets visant l'accès aux services urbains et aux équipements sociaux sont prévus dans le cadre du programme d'amélioration des bidonvilles porté par le ministère en charge de l'habitat et de l'urbanisme, la mairie de Ouagadougou et UN HABITAT. D'où la « *contradiction évidente entre le maintien de l'absence d'un statut légal du terrain et une certaine reconnaissance de fait* » soulignée par Deboulet (1990).

1 – cf. carte 2: Enclavement de WNB suite au lotissement de la trame d'accueil de Yagma au Nord du quartier.

2 – Ouédraogo (1986), pp. 137-138

### Références bibliographiques

- Boyer F. (2007), « Croissance urbaine, statut migratoire et choix résidentiels des ouagalais. Vers une insertion urbaine ségréguée ? », in *Revue Tiers Monde*, 2010/1 n° 201, p. 47-64.
- Deboulet A. (1990), « État, squatters et maîtrise de l'espace au Caire », *Égypte/Monde arabe*, Première série, Modes d'urbanisation en Égypte, pp.76-96 [En ligne], mis en ligne le 08 juillet 2008. URL : <http://ema.revues.org/index179.html>, consulté le 8 mars 2012.
- Fournet F., Meunier Nikiema A., Salem G et al. (2008), *Ouagadougou (1850-2004), une urbanisation différenciée*, Rapport de recherche, IRD, 249 p.
- Guigma L. (2012), *Le « retour » de la destruction de zones d'habitat spontané à Ouagadougou (Burkina Faso): décision exécutoire ou moyen de pression sur de futurs occupants ?* Projet de communication aux journées jeunes chercheurs de Lyon, 13p.
- Hilgers M. (2009), « Politiques urbaines, contestation et décentralisation. Lotissement et représentations sociales au Burkina Faso », *Autrepart*, 2008/3, n° 47, pp. 209-226.
- Jaglin S. (1995), *Gestion urbaine partagée à Ouagadougou. Pouvoirs et périphéries (1983-1991)*. Ed. Karthala/ORSTOM, 659 p.
- Ouédraogo M. (1986) « Aménagement progressif, un principe opératoire » in *Aménagements en quartiers spontanés africains*, Mali, Burkina Faso, ACCT, IUP, pp.135-141
- Réactions des internautes sur lefaso.net à l'article : « Point de presse du gouvernement : fini les recensements dans les non lotis » [En ligne] URL : <http://www.lefaso.net/spip.php?article48328>, consulté le 4 juin 2012
- Pierre Louis L., Guigma L., Meunier-Nikiéma A. et al (2011), *Programme participatif d'amélioration des bidonvilles*. Etude commanditée par UN HABITAT / Ministère de l'habitat et de l'urbanisme, Rapport final des 5 composantes du PPAB.

## RÉGULER LE BOUILLONNANT SECTEUR INFORMEL D'ACCRA

C'est en réponse au besoin de la population d'exceller dans toutes ses activités, que s'opère la régulation du secteur informel hautement dynamique d'Accra. En effet, cette régulation offre les meilleures garanties d'excellence socio-économique.

Le Ghana est l'un des rares pays d'Afrique Sub-Saharienne à pouvoir s'enorgueillir d'un système de gouvernement décentralisé avec un programme stable de développement économique et social. La croissance du pays est principalement tirée par l'activité économique du secteur informel, qui emploie 47,8% de la population (Ghana Living Standards Survey 5, 2008). L'informalité se caractérise par des activités d'échanges diverses qui n'utilisent pas les cadres officiels et, sans aucun recours aux institutions étatiques, créent des bénéfices socio-économiques certains pour ses membres. Ceci est un défi pour les statisticiens du gouvernement, qui tentent d'évaluer la contribution du secteur informel à la croissance du Ghana et la manière de taxer ces activités pour réinvestir dans le développement du pays. Sans formalisation, les données sont insuffisantes pour chiffrer les défis socio-économiques du secteur et y proposer des solutions. C'est donc au niveau macro/micro (gouvernement central et gouvernance local) que les acteurs institutionnels doivent aujourd'hui créer des lois et politiques pour réguler l'activité de la ville informelle.

Le développement socio-économique d'Accra pendant sept ans se ressent principalement sur les infrastructures, le social et la croissance économique. Cette croissance crée de nouveaux emplois et de nouvelles opportunités dans les secteurs formel, et informel. Le développement social et infrastructurel de la ville a permis l'accès croissant des habitants de la ville informel aux services de santé, d'éducation et autres commodités de base, bien qu'une grande partie de la ville informel n'y ait encore aucun accès. Le développement économique fait émerger tant d'opportunités nouvelles, qu'il y a un besoin réel de régulariser les échanges émergents, surtout pour les commerces informels. Ces échanges sont très demandeurs de main d'œuvre peu qualifiée, à l'exception d'activités ultra-locales comme l'agriculture urbaine, le commerce de nourriture, la vulcanisation (garages auto), etc. Au fur et à mesure que ces échanges se développent, les habitants de la ville informelle réinvestissent dans de nouveaux équipements (pour lancer des activités nouvelles), dans la formation (être apprenti ou reprendre des études formelles) ou dans leur commerce de départ. Toutefois, nombreux sont les commerces qui ne dégagent pas d'économies pour les mauvais jours, et les habitants doivent se tourner vers le crédit disponible (sources informelles). L'accès au crédit est soumis à des conditions difficiles et particulières.

La création d'activité dans le secteur informel est donc poussée par les deux nécessités suivantes : améliorer son mode de vie, et/ou pouvoir accéder au crédit. Le processus de régularisation passe ensuite par la syndicalisation

de petits actifs informels, la déclaration des commerces à l'état, l'introduction d'un système d'impôts (pour lesquels la déclaration d'activité est obligatoire) et l'ouverture de comptes bancaires ou de micro-finance formels. Voilà les aspects principaux de la régularisation du secteur informel à Accra.

Les activités informelles se sont rassemblées en syndicats avec comme but principal de protéger leurs membres et de leur donner une voix commune pour demander des aides, notamment financières, à l'activité ou aux futurs investissements de fonctionnement. Il est fréquent de rencontrer des groupes représentatifs d'activités même mineures, avec une poignée de membres – des vendeurs de rue aux kayayos. Ces associations se forment à la suite d'une mauvaise expérience ou d'un sentiment d'injustice partagé par les membres du groupe. Après, rien ne garantit que l'union fasse la force et que les groupes obtiennent des solutions qu'ils cherchent. Toutefois, la démarche même garantit un meilleur accès à l'aide et à la formation, qui varie selon la proactivité des membres.

La régularisation des activités informelles est très fréquente pour les artisans et les vendeurs de nourriture. Ils déclarent leur petit commerce à l'assemblée du district et obtiennent pour leur entreprise un permis de fonctionner dans ledit district. La plupart des petits commerces qui opèrent aujourd'hui à Accra sont passés par ce processus de déclaration. Cela permet aux activités informelles de fonctionner de manière officielle, d'émettre des reçus et de verser des impôts directs au district et à l'état. Les autorités gouvernementales (assemblée du district, gouvernement, agence des impôts) encouragent la déclaration des petites activités pour pouvoir évaluer, contrôler et réinvestir dans le développement national les taxes d'un secteur autrefois imperceptible. Les petits commerçants ne dégagent pas tant de profit et certains considèrent que déclarer leur activité diminuera encore leur revenu. Toutefois, ils obtiennent en se régularisant le bénéfice d'un accès au crédit et à la formation qui, parfois, compense leurs dépenses d'imposition.

En l'absence de déclaration officielle, le gouvernement a introduit une taxe forfaitaire pour les entrepreneurs informels qui n'ont pas régularisé complètement leur activité, volontairement ou contraints par la taille de leurs échanges. Quelque en soit l'expression, le système d'impôts créé par le département des finances étatiques et soutenu par d'autres acteurs institutionnels a contribué à la régularisation partielle des activités informelles. La taxation nourrit une base de données de toutes les activités de nature économique et les classe selon leur perceptibilité. Selon la Banque du Ghana, la perception informelle est l'une des solutions majeures pour amélio-



Kwame Nkrumah  
Circle : 2e pôle  
commercial d'Accra  
par la taille

rer la collecte de revenus au niveau national. Alors que si les 47,8% de la population employés dans le secteur informel ne met pas la main au panier, quel espoir de multiplier les revenus internes du pays ?

Les acteurs institutionnels ne peuvent mesurer pleinement la croissance du secteur informel, de par sa nature même. La croissance a cependant ouvert aux institutions financières des opportunités qu'elles n'auraient pas auparavant saisi, de proposer aux entrepreneurs informels du crédit et de la formation. Les offres sauvages ont été régularisées par la mise en place de politiques comme le Programme d'Ajustement Structurel et la Stratégie de Réduction de la Pauvreté au Ghana (GPRS I & II), qui créent un cadre plus stable pour régler la question du financement dans la ville informelle. Un certain nombre d'entreprises de micro-financement ont éclos pour offrir des solutions d'épargne et de prêt aux commerçants informels – là où les banques traditionnelles ne voient qu'un investissement risqué auprès d'individus à la cote de crédit basse et sans collatéral à proposer.

Les micro-financiers proposent au secteur informel des régimes d'épargne qui leur permettent d'obtenir un crédit sur le long terme, selon leur degré de participation. Adhérer à l'un de ces régimes est souvent le premier pas vers la régularisation de leurs activités. Ils accèdent ainsi à un certain niveau de formation financière et récoltent des informations sur leur marché. Les micro-financiers les plus populaires dans ce secteur sont les syndicats de prêt, les associations de créance et d'épargne rotative (ROSCAs), les associations de prêt et d'épargne régulière (RESCAs), les percepteurs « susu » et les créanciers informels.

Ces processus de régularisation sont arrivés dans le secteur informel par les canaux d'une éducation soit officielle, soit officieuse (famille, amis, associations, messages institutionnels). A Accra, les plus régularisés sont les artisans (maçons, laboureurs, électriciens), les réparateurs de téléphonie mobile et les vendeurs de nour-

riture. Pour les artisans, la déclaration d'activité se fait au niveau du district pour leur garantir un emploi dans les programmes publics – c'est le cas pour les laboureurs et laboureurs peu qualifiés. Les réparateurs de téléphonie mobile se sont régularisés dans le cadre d'un partenariat public-privé entre le gouvernement Ghanéen et RLG Communications Ltd (compagnie Ghanéenne), partenariat qui forme les jeunes du secteur informel en charge d'ateliers charlatans qui assemblent et répare les appareils électroniques sous des parasols en bord de rue. Après leur formation, le gouvernement offre son soutien en matière d'équipement et en procurant un petit commerce dans leur quartier où ils souhaitent lancer leur activité. Une telle régularisation a permis aux réparateurs téléphoniques de pratiquer des tarifs plus élevés après leur formation, sur la base d'un certificat officiel et de l'aspect plus imposant de leur boutique.

La régularisation des vendeurs de nourriture nous offre l'étude de cas la plus pratique et la mieux définie dans le temps. Les commerçants du secteur informel lancent leur activité avec des apports de base, dont quelques pots pour y cuisiner, quelques assiettes pour servir le client, quelques fonds pour les ingrédients et une table ou un étal pour vendre. Le volume de ventes leur permet, ou non, de faire grandir leur activité en accroissant leurs ressources et en investissant dans des matériaux essentiels pour satisfaire leurs clients et les fidéliser. Avec le temps, ils peuvent étendre leur activité jusqu'à proposer des services de traiteurs à diverses occasions sociales – mais ceci doit passer par une déclaration formelle à l'assemblée du district. La régularisation permet aux inspecteurs sanitaires de garantir les conditions de sûreté alimentaire et l'hygiène des traiteurs alimentaires. Le commerce ne croît qu'en réinvestissant le profit de la vente ou en ayant recours au crédit de sources formelles ou informelles.

C'est en réponse au besoin de la population d'exceller dans toutes ses activités de subsistance que s'opère la régulation du secteur informel hautement dynamique



Les biens s'échangent en ville depuis les vendeurs à la sauvette jusqu'aux étals sur les trottoirs et les voies

d'Accra, mais cette régulation est aussi une réponse au développement socio-économique de la ville. Ainsi, une activité déclarée – de façon plus ou moins exhaustive – aura un avantage concurrentiel dans le marché formel, bénéficiant d'un cadre normé et de récompenses justes de ses activités.

La régulation permet aux institutions gouvernementales de quantifier l'apport de chaque activité économique à toute échelle, sur une période déterminée. Ceci leur permet en retour de distribuer les aides directement à ces parties du secteur informel autrefois marginalisées, pour garantir un accès égalitaire aux opportunités.

Accra se développe rapidement et ce dans tous les domaines. Le secteur informel est l'un des moteurs de cette croissance. Bien que cet apport ne puisse être exactement quantifié, il est nettement visible dans les bénéfices qu'en récoltent les habitants formels et informels au quotidien. De fait, régulariser ce secteur crée un cadre d'excellence dans lequel ses contributions à la ville seront optimisées, ce qui assure en retour des bénéfices plus grands pour l'ensemble des acteurs. La régularisation n'est pas qu'une exigence du secteur formel pour faire contribuer la ville informelle au développement urbain. Vu d'en face, c'est un tapis roulant vers de meilleures opportunités pour développer un business dans la ville informelle. De fait, les acteurs institutionnels se basent sur les données d'imposition pour identifier les activités qui pourraient être facilement améliorées par la formation ou le conseil en optimisation. Ceci passe par la déclaration d'activité et des formes de partenariat avec divers ministères dépechés par l'AMA.

Les acteurs institutionnels peuvent générer un climat plus favorable à la régularisation à travers de nouvelles politiques, de nouveaux produits et services pensés pour cibler au mieux les besoins et les capacités d'utilisation des habitants de la ville informelle. Ainsi, l'AMA et les agriculteurs urbains ont signé un accord pour leur garantir

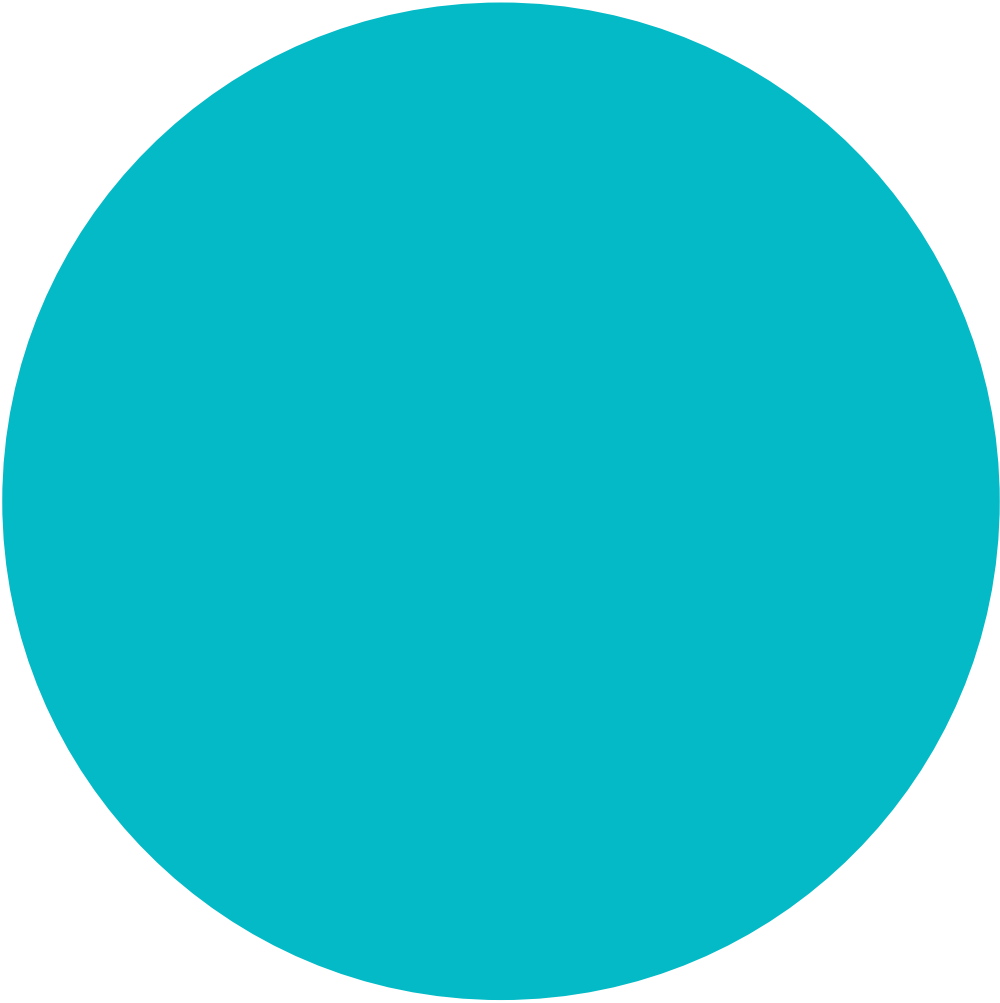
l'accès à la terre et à l'eau pour nettoyer leur récolte, en échange de quoi les agriculteurs s'engagent à protéger les alentours de leurs terres des ordures ou autres empiètements (habitat illégal), et s'engagent sur une qualité constante de leur récolte. Ces partenariats public-privé doivent aujourd'hui se rendre immédiatement accessibles au secteur informel. Les institutions pourront aussi faire appel à une main d'œuvre spécifique ou à des qualifications particulières, et cibler des groupes informels pour une formation et un emploi de long-terme. L'autorité publique ne se requalifiera dans la ville informelle que si elle assure une supervision juste et une régulation efficace des activités, en insistant sur l'égalité.

Plus qu'un moyen au service d'une fin, la régularisation est une véritable opportunité pour développer les échanges et améliorer les modes de vie. On ne peut que conseiller aux habitants de la ville informelle qui se défient encore de tels bénéfices, d'interpeller les acteurs institutionnels (comme les ONGs) pour les accompagner dans le défi que peut représenter la formalisation de leurs activités.





Les grandes routes du transport public et privé sont des zones stratégiques pour le commerce



**Quand  
l'innovation  
permet  
de dépasser  
la dialectique  
formel-  
informel**

## COMBATTRE LE FEU ET LES EAUX

Aux grands maux les grands remèdes – souvent ingénieux et innovants, qui plus est. Exemple à travers deux noyaux d'habitat informel en périphérie du Cap.

Inondation dans la section TR-Bongani à Khayelitscha, Cape Flats, Le Cap

L'incendie se propage au Parc Joe Slovo en périphérie du Cap



Stratégies de compensation des inondations : exemple de structure surélevée



Le Cap, comme nombre de villes Africaines, subit les effets d'une urbanisation rapide. Les migrants arrivent en nombre à la recherche d'opportunités nouvelles, et se retrouvent confrontés à une pénurie cruelle de logements acceptables et abordables dans lesquels installer leur famille ou commerce.

Sans vrai système d'aide ou de soutien, les arrivants s'installent en nombre dans des poches d'espace délaissées, en périphérie, sans opportunités ni accès au transport. Ces espaces sont souvent inondables, nus, et impropres à l'habitat humain.

L'afflux de nouveaux habitants dans l'aire métropolitaine du Cap exerce une pression énorme sur les réseaux actuels de service.

Les efforts que déploient la ville pour assurer le service d'une métropole en tâche d'huile ne s'étendent souvent pas aux communautés marginales, qui deviennent facilement surpeuplées. Cette surpopulation augmente le risque de désastre, notamment dans les espaces déjà à risque.

Face à ces risques importants, sans grand choix de solutions et avec peu ou aucune aide, de nombreuses communautés doivent faire face, seules, à des instances d'incendie ou d'inondation.

Toutefois, la nécessité est maîtresse de l'invention. Les images ci-dessous illustrent le recours de communautés, touchées par le désastre, à des stratégies de compensation personnelles sans attendre aide ou compensation éventuelle du gouvernement.

Pour compenser les risques d'inondation, l'on creuse des tranchées et des canaux de drainages le long des chemins et autour de l'habitat ; l'on surélève le niveau du sol ; l'on isole les structures à l'aide de bâches en plastique au sol.

Pour compenser les risques d'incendie, l'on crée des trouées, l'on reconstruit les logements en prévoyant le feu. Les nouvelles structures sont ainsi érigées plus loin des existantes, pour que les pompiers se déplacent aisément dans ces espace informel.

Récemment, de nouvelles cabanes dans le Parc Joe Slovo en périphérie du Cap ont été reconstruites avec des tôles enduites d'un retardateur de feu, pour contrôler les incendies futurs.

## INNOVATION ET EFFICACITÉ DANS L'INFORMALITÉ : DE MARKETING AU SECTEUR INFORMEL DES TIC

La mondialisation et le développement de technologies de l'information et de la communication (TIC) ouvrent de nouvelles opportunités d'adaptation et d'appropriation des évolutions technologiques pour les pratiques informelles de la ville.



Le secteur informel est, au même titre que le secteur formel, concerné par les exigences de compétitivité et de réponse aux demandes du marché. Ainsi, efficacité de l'organisation, innovation, adaptation à l'évolution technologique deviennent incontournables dans un secteur informel très concurrentiel.

A ce titre, l'adaptation et la variété de l'offre par rapport aux besoins de consommateurs constituent la stratégie clé des petits métiers informels de services ou de commerces. Sans avoir appris les techniques du marketing et de la communication, ils les appliquent inconsciemment. Ce sont des commerciaux dans l'âme. Ainsi, pour le porteur d'eau ou « Mpatsaka rano » qui amène l'eau aux foyers qui ne sont pas reliés aux réseaux d'eau courante, la fidélisation des clients passe par la communication et une attitude engageante. Gagner la confiance des clients est très important : son incursion dans l'intimité du foyer implique une écoute et un tempérament calme afin d'éviter une éventuelle tension. Il s'agit de ne pas se mêler aux affaires privées de foyers desservis et d'éviter toutes sortes de commérages.

Il fait circuler les anecdotes de la vie quotidienne qui se produisent dans le quartier. Au-delà de sa mission principale de distribution d'eau courante, le porteur d'eau soutient en quelques sortes l'ancrage des habitants dans le quartier. Pour les marchands ambulants, la variété de l'offre et la qualité des services constituent l'axe principal de sa stratégie de compétitivité. La qualité des services repose sur l'accueil et les services annexes tels que la fourniture de sacs ou d'emballages pour les produits périssables, le respect de l'hygiène et de propreté des produits vendus.

En matière d'innovation, les petits métiers informels s'adaptent à l'évolution technologique et à la nouvelle demande des consommateurs. Des métiers informels liés à l'informatique et à la télécommunication surgissent et

mettent en exergue les imbrications entre secteur formel et informel et l'appropriation des espaces publics. Ainsi, le taxiphone, vendeur de crédits de recharge ou d'appel téléphonique constitue le dernier maillon de la chaîne, au contact direct avec les utilisateurs, des circuits de distribution des opérateurs téléphoniques. Son service est inégalable, appel ou recharge selon la capacité à payer et les besoins des clients.

A tel point que les opérateurs téléphoniques sont obligés d'adopter de nouvelles offres compatibles au service de taxiphone et de le considérer comme faisant partie des canaux publicitaires incontournables pour toucher un très large public. En effet, des nouvelles offres à petit prix comme le Facebook-sms, le coupon de recharge à petit prix, etc. apparaissent sur le marché. Le taxiphone joue un rôle très important dans leurs distributions et leurs diffusions.

En outre, des petits ateliers ambulants, réparateurs, déco-deurs de téléphone portable et dépanneurs d'ordinateur portable se développent également. Leur mode opératoire qui consiste à fournir des services à des prix abordables, témoigne la dynamique du marché des TIC et les nouveaux besoins des consommateurs modestes. Il s'agit de réparation et de déblocage de téléphone portable, de dépannage informatique et de téléchargement de tous genres (chansons au format MP3, installation de logiciels).

Cela montre la réactivité du secteur informel face à l'innovation et l'adaptation à petite échelle des évolutions technologiques. Le développement des réseaux sociaux avec Facebook induit de nouvelles demandes impulsées par la pratique informelle de taxiphone qui oblige le secteur formel (opérateurs téléphoniques) à proposer de services adaptés à ces nouveaux besoins. Il s'agit de l'appropriation locale de la globalisation des réseaux sociaux Facebook.

## CONTRIBUTIONS DE LA VILLE INFORMELLE

Un triple apport social, culturel et économique.

Commerçantes à l'étal directement sur la rue, au bord d'un marché saturé.)



La ville informelle n'a qu'un accès marginal à l'éducation, la santé, le logement, l'emploi et les services de base. Malgré ces contraintes, elle contribue sur plusieurs plans à la croissance et au « développement » global de la ville (le terme de « développement » est ici équivoque, selon l'aspect du secteur informel étudié.)

La ville informelle crée un triple apport social, culturel et économique. L'aspect social comprend des activités et un mode de vie qui encouragent et promeuvent l'inclusion sociale, générant plus de paix et de stabilité en ville. Les habitants du secteur informel évoluent dans un environnement où diverses cultures et histoires se mélangent, où l'origine n'est pas déterminante – ils sont de fait plus ouverts et plus à même d'apprécier et de respecter l'identité et le mode de vie d'autres groupes ethniques. Ceci sappe le communautarisme tribal ou la suprématie ethnique; les habitants ne se perçoivent plus comme membres de tribus concurrentes mais comme citoyens d'une communauté qui se bat pour subsister. Les jours fériés nationaux et la célébration de l'Indépendance et de la Fête du Travail sont autant de célébrations qui soulignent leur appartenance à une même communauté industrielle, à un même pays, ce qui renforce le sentiment d'unité.

L'apport culturel tient à une grande tolérance des cultures et activités diverses du secteur informel. Ainsi, le festival Homowo de l'ethnie Ga demande l'arrêt de toutes percussions, danses, et bruits excessifs. Durant ce festival, les habitants de toutes ethnies et religions mènent leurs activités informelles en respectant cette demande de limiter le bruit.

La ville informelle a de riches racines culturelles, qui retracent ses mille ans d'histoire et attirent chaque jour à Accra les touristes, voyageurs et visiteurs – ce qui fait de la ville une destination touristique majeure.

L'apport économique de l'informalité est plus simple à voir qu'à mesurer, puisque la plupart des échanges sont au noir. Bien que le secteur informel ne crée pas de valeur imposable, les habitants consomment des biens et services imposables dans le secteur formel ou public, et ainsi créent de la valeur. Le secteur informel fournit la ville en main-d'œuvre qui travaille souvent pour un salaire inférieur au minimum officiel – ce qui encourage l'installation d'emplois et d'industries à Accra. La population croissante crée une demande croissante de biens et de services, et génère des réponses entrepreneuriales à certains des enjeux que cause cette même croissance. Le secteur privé, en particulier, sait tirer parti des opportunités du secteur informel pour y mener commerce. Ainsi, les entreprises d'épargne et de prêt proposent des services bancaires aux petits commerçants et aux habitants de la ville informelle.

L'apport de la ville informelle ne se limite pas à créer du revenu en interne, mais propose des services auxiliaires au secteur formel. La main d'œuvre informelle est employée par le secteur formel pour travailler à des salaires inférieurs au minimum légal. Sont également légion les étals informels de nourritures ou d'objets qui commercent dans, ou autour des quartiers d'affaires formels. Ceci limite les déplacements obligés des habitants de la ville formelle pour se procurer nourriture ou autres nécessités. La ville informelle ne dort jamais. Littéralement. Le secteur est en activité 24h par jour, et il y aura toujours quelqu'un pour suivre ce qui s'échange.

## ECHANGES INFORMELS AU CENTRE NORMÉ DU CAP : FOURNIR EN COMPLÉMENT DU FORMEL.



Commerçants informels dans la ville normée  
Daya et son étal

L'un des plus gros enjeux de l'Afrique du Sud est le chômage. Plus d'un quart de la population active est sans travail, et un nombre croissant se tournent vers le secteur informel pour survivre. On estime à plus de 2,3 million le nombre de personnes travaillant au noir, donc un grand nombre de commerçants. Ils répondent à une demande du marché et fournissent un service que ne propose pas l'économie formelle.

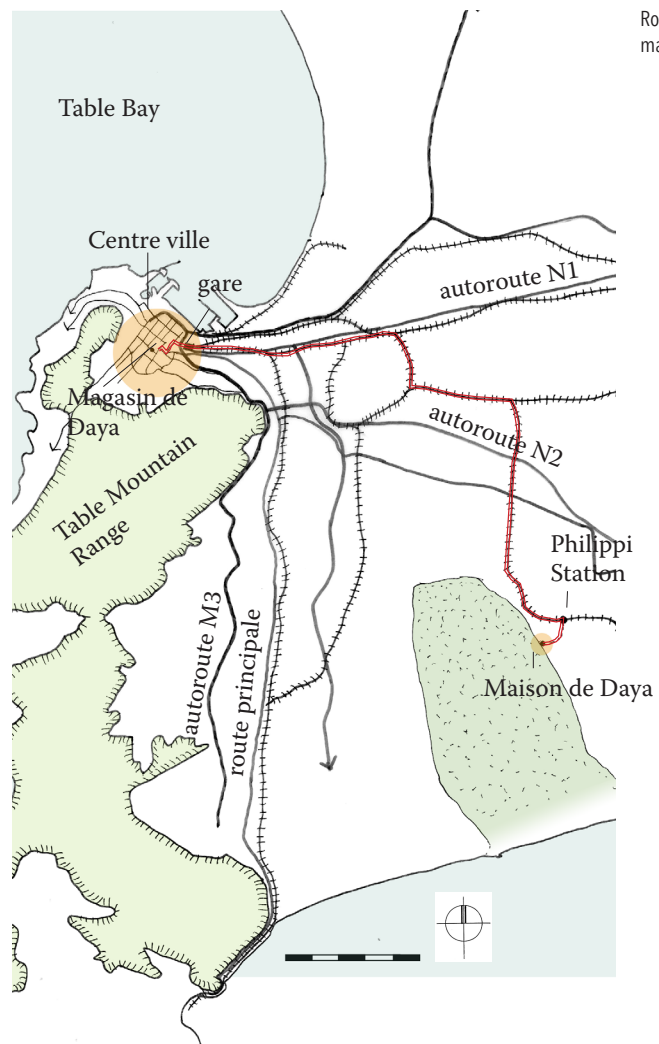
Au centre du Cap, les hubs de transport fourmillent d'un trafic piéton idéal pour assurer le commerce informel. Les commerçants se rassemblent sur la place publique et sur la chaussée autour de ces « entrées de villes » pour y vendre une gamme de produits variée, dont de la nourriture, des fruits, des fleurs, des habits, et des objets ménagers. Les commerçants sont aussi variés que leurs produits – beaucoup sont venus de l'intérieur du continent (Somalie, République Démocratique du Congo, Cameroun...etc) et se sont installés au Cap dans l'espoir de faire prospérer leur commerce et leur famille.

Daya vient du Zimbabwe. Elle est l'une des nombreux commerçants qui « occupent » de manière informelle un bout de la place publique avec son étal. Au Zimbabwe, Daya était enseignante, mais sa formation n'est pas reconnue en Afrique du Sud. Elle détient un permis de résidence permanent qui lui permet d'être employée dans le secteur légal, mais n'y a pas trouvé de travail.

Daya vit dans une communauté informelle de Philippi, en périphérie du Cap. Chaque jour, elle se lève à 4h45, prépare toute sa famille pour la journée, marche 2KM (40 minutes) jusqu'à la station de train la plus proche, et attend son train jusqu'à une demi-heure. Le trajet, bondé, dure 45 minutes et la dépose au centre-ville, d'où elle marche 1KM jusqu'à son entrepôt pour récupérer son stock de produits cosmétiques ou d'hygiène quotidienne. Elle transporte ensuite son étal mobile jusqu'à un emplacement privilégié près de la gare ferroviaire. Elle y vend aux clients qui entrent et sortent de la ville entre 8h30 et 17h30. La journée terminée, elle remballage son étal et reprend son long trajet de retour.

L'histoire de Daya n'a rien d'extraordinaire. On estime qu'en Afrique du Sud 6 commerçants sur 10 sont des femmes, qui travaillent souvent pour subvenir aux

besoins d'une famille étendue dans leur pays d'origine. Elles mènent une vie difficile, faite de longues heures et de trajets massifs entre leur lieu de travail et leur lieu de vie, qui laisse peu de temps au loisir. Pour elles, pour eux, c'est un moyen de survivre et de contrer un chômage terrible. En retour, ces commerçants informels venus de toute l'Afrique qui se posent au centre du Cap nourrissent la vitalité et l'énergie qui caractérisent la ville africaine.



Route de Daya de sa maison à son travail

## ACCÈS À INTERNET ET À LA TÉLÉPHONIE À LOMÉ

Les nouvelles technologies telles que la téléphonie et l'internet impactent désormais notre quotidien à tous. En Afrique, ces outils ont de plus en plus de succès et sont sources de nombreuses possibilités de développement, y compris pour les activités informelles. Voici quelques renseignements clés pour mieux comprendre leurs usages.

affiches publicitaires des opérateurs téléphoniques concurrents au Togo, Moov et Togocel



### Téléphonie

Deux opérateurs offrent le service mobile à Lomé : Togocel et Moov. L'absence de concurrence freine le développement du secteur. Les coûts de communication sont moins chers entre 2 abonnés du même réseau, des « communautés du mobile » se créent donc en fonction du réseau social des utilisateurs. Togocel compte 70 % de la clientèle et Moov les 30 % restant. Les utilisateurs ayant pour habitude d'appeler l'étranger ou de voyager préfèrent Moovecar, les communications étant moins chères.

Il faut compter une quinzaine d'euros (10000 FCFA) pour acheter une carte sim chez l'un ou l'autre des opérateurs. Il n'y a pas d'abonnement proposé. Pour recharger son téléphone on peut utiliser les mobicartes disponibles chez les revendeurs. Il existe des recharges à partir de 200FCFA chez Togocel et 500FCFA chez Moov. On peut également utiliser le système de transfert disponible chez les revendeurs et dans les cabines bleues, standards téléphoniques gérés par un vendeur. Le montant est libre et un bonus est perçu en plus. Ce système prend le pas sur les mobicartes.

Les appels mobiles vers un fixe sont extrêmement chers. Même si on est équipé d'un téléphone mobile pour appeler un téléphone fixe il est bien plus malin d'aller passer son appel auprès d'une des nombreuses télécabines bleues. Le réseau téléphonie mobile au Togo est dans l'ensemble d'assez bonne qualité même dans les endroits un peu écartés des villes.

La téléphonie fixe à l'intérieur du pays et vers l'étranger est également très cher, d'après de récentes études les tarifs seraient deux fois plus chers qu'au Mali ou au Sénégal. Compter 30 FCFA/min en communication locale et 300FCFA/min pour appeler l'étranger. En 2000, 1, 28 % des Togolais étaient équipés, en 2008, ils étaient près de 30 %.

### Internet

Quatre opérateurs sont disponibles à Lomé : Togotelecom, Togocel, eProcess d'Ecobank et Café Numérique. L'adsl dessert depuis 2011 toutes les grandes villes du Togo. Pour obtenir une connexion chez soi, on peut s'offrir une clé 3G (dans les 30000FCFA) et la recharger selon ses besoins et ses moyens, soit en connexion limitée avec l'équivalent d'une mobicarte soit avec une connexion illimitée en prenant un abonnement mensuel (15000FCFA). Pour avoir l'utilité d'une clé 3G il faut toutefois avoir un accès régulier à un ordinateur ou bien en posséder un or très peu de Togolais en sont équipés.

La plupart des Togolais se rendent dans les cybercafés, très fréquents au bord des routes, chaque boutique met à disposition de ses clients une dizaine de postes environs. Pour se connecter au cybercafé il faut compter entre 200 et 300 FCFA pour 1h.

Le réseau internet distribué à Lomé est de type ADSL et le câble numérique fait doucement son apparition. La connexion s'intensifie mais tous les sites de connexions ne sont pas forcément équipés des outils dernier cri. La mauvaise qualité de l'accès et les prix excessifs des services de télécommunication et de l'internet proposés par les sociétés de la place ne permettent pas au Togo d'avoir une bonne position sur le plan des NTIC. Le Togo a été l'un des premiers pays de l'Afrique sub-saharienne à avoir accès à internet par liaison satellite dans les années 1990 mais prend du retard par rapport à ses pays voisins, notamment à cause du manque de concurrence entre les opérateurs.





## LOMÉ

**LOMÉ, HUB-CITÉ ?**

Qu'apportent des espaces de mobilisation collective autour du numérique en termes d'insertion, d'égalité des chances ou de partenariats avec des acteurs locaux ? Quelles nouvelles modalités d'intervention blogueurs et autres cyberactistes peuvent-ils mettre en œuvre dans la ville ? Comment agir sur le réel quand son outil est le virtuel ?

Le numérique, tout le monde en parle, personne ne sait ce que c'est. Pour commencer cet article, procédons à un petit travail de définition. Lomé est une ville, la capitale du Togo. Le numérique d'après le Larousse :

« 1. Se dit de la représentation d'informations ou de grandeurs physiques au moyen de caractères, tels que des chiffres, ou au moyen de signaux à valeurs discrètes.  
2. Se dit des systèmes, dispositifs ou procédés employant ce mode de représentation discrète, par opposition à analogique. »

l'internaute :

« 2. Qui se fait grâce à l'utilisation de nombres »

On constate donc que le numérique a un rapport étroit avec les chiffres, qu'il fait partie de la famille des TIC'S (technologies de l'information et de la communication) mais qu'il ne la définit pas. Ainsi la téléphonie, dans la mesure où elle n'implique pas internet, qu'elle soit mobile ou pas, ne fait pas l'objet de cet article. Nous traiterons donc principalement d'Internet et des liens ou des impacts du virtuel sur le réel et, surtout, nous partagerons un rêve auquel nous avons participé.

**Lomé, désert numérique ?**

Trois cents cinquante six mille trois cent personnes utilisent internet au Togo, soit 5 % de la population totale (le pourcentage d'utilisateur augmente nettement si l'on s'intéresse précisément à Lomé mais aucun chiffre ne circule). A titre de comparaison, le nombre d'internaute s'élève à quarante millions en France, soit 71 % de la population. Le nombre d'utilisateur de facebook est quant à lui de soixante et un mille cent vingt; soit moins d'1 % de la population (en France : 37, 2 % de la population). Les chiffres manquent mais, très certainement, les personnes se servant d'internet dans un cadre professionnel, ou ceux ayant accès à leurs mails via un mobile sont peu nombreuses. Quelles sont les raisons de ces faibles chiffres ?

A savoir, quand on parle d'internet, peu importe le lieu, il y a trois types d'inégalité qui se répètent :

- l'inégalité d'accès : où et comment peut-on se connecter à Lomé

- l'inégalité d'usage, pour un outil pas nécessairement simple à utiliser

- l'inégalité d'usage des informations issues de ces outils. On peut donc en conclure que le numérique n'est pas encore un outil de l'informel. L'objet de cet article est de montrer comment il va le devenir.

**Des lieux de la connectivité...**

Jusqu'à cet été, pour se connecter à internet à Lomé (en dehors de chez soi), il fallait soit utiliser les ordinateurs des hôtels (une affaire de touristes), se rendre dans un cybercafé (au coin de n'importe quelle rue), ou aller sur le campus numérique francophone, situé sur le site de l'université de Lomé (et donc fréquenté principalement par les étudiants même s'il reste ouvert à tout type de public). Ajoutons que ce dernier lieu, quoique peu visible propose des cours de formation à internet : « Initiation à l'Informatique et à l'Internet », « Recherche documentaire sur Internet », « Outils interactifs libres d'aide à la création scientifique » etc... Nous remarquons qu'aucun de ces lieux ne permet la réunion physique des acteurs (ou futur acteur) du numérique à Lomé et que ces lieux restent peu visibles, dans le sens où fréquentés par un public déjà initié. Il y a enfin, depuis peu, le Woe.lab qui fera l'objet d'un prochain paragraphe et qui est dans son essence un outil de l'informel.

**Les acteurs**

Pour terminer cette première partie, citons quelques acteurs de la scène numérique togolaise. Le premier et le plus marquant reste Gerry Taama qui, suite à son activité de blogueur et d'écrivain, a créé son propre parti politique : Net (Nouvel Engagement Togolais). Remarquons le lien étroit du mouvement avec internet rien que dans le nom de ce dernier (<https://www.facebook.com/gerry.taama> ou encore <http://www.gerrytaama.net/>). Existait aussi des activistes blogueurs, utilisateurs du tweet comme arme quotidienne comme Wiefried Toussiné (<http://twitter.com/toussine>) ou encore Lor Ferra. Il y a donc une communauté du numérique à Lomé qui peut facilement se connecter et qui est très dynamique. Néanmoins, la population n'est pas mobilisée. Cette minorité n'a aucune influence sur les autorités et réciproquement (elle est donc hors de contrôle) et manque pour l'instant sérieusement de visibilité auprès de la population.

On constate donc que le numérique est encore loin d'avoir toute sa place à Lomé. On peut presque parler de désert numérique... Néanmoins traiter du numérique prend tout son sens quand on regarde l'initiative qui a eu lieu cette année dans la capitale togolaise et les réflexions qui y sont nées. On peut espérer que Lomé deviendra un pôle du numérique et un exemple dans la région.

**5% d'utilisateur  
d'internet au Togo**

**1% d'utilisateur  
de facebook au Togo**



De gauche à droite et de haut en bas : les trois sites étudiés au cours de l'Archivamp sites Togbato site playground site baie Atikoume et le logo de Lomé-Hub-Cité.

## Un Archicamp : transformation de la ville par le numérique

C'est ainsi que cet été sous l'impulsion de N.a.t.i.v. a eu lieu à Lomé un laboratoire qui pour la première a mêlé le numérique et la ville : comment l'un et l'autre pouvait s'influencer et se construire.

Notons que cette initiative est complètement spontanée, que ce fut la tentation d'un urbanisme alternatif, spontané, qui n'est pas celui de l'Etat, d'un urbanisme que l'on pourrait qualifier d'informel. Le point de rencontre de cette initiative était une école, ouverte à tous, au coeur du quartier. La réflexion des étudiants s'est donc naturellement vue enrichie de celle des habitants du quartier.

Dans cette deuxième partie, nous traiterons spécifiquement de la collaboration entre N.a.t.i.v., droit à rêver, une association loméenne « qui s'engage à la promotion des TICs et de l'innovation au Togo et en Afrique » avec l'Africaine d'architecture, association française qui promeut et documente une approche originale des questions d'architecture, d'urbanisme et de design en lien avec l'Afrique, notamment à travers des activités de réseautage. Le lien architecture-nouvelles technologies venait d'être fait. En effet, la principale question que pose N.a.t.i.v. en plus de créer des lieux dédiés à la rencontre dans le réel de la communauté virtuel, est celle de leur implication dans la vie de la cité, dans le quartier. Le thème de l'archicamp 2012 était né : un groupe de trente étudiants venus d'un peu partout a pensé de manière complètement indépendante (pas de commande publique, ni d'organisation gouvernementale pour diriger la réflexion) et donc démocratique le numérique dans la capitale togolaise et les futurs lieux de l'expression de celui-ci. Trois sites avaient désignés pour cette réflexion déterminé grâce à un concours de récit urbain sur la toile. Le blogging fut la première impulsion à l'Archicamp. Il faut bien se rendre compte que ce projet avait pour ambition différentes échelles : celle de la ville (échelle urbaine), celle du bâtiment, lieu de transmission et d'interrogation, de regroupement (échelle architecturale) et celle plus petite du laboratoire de pensée, leWoe.lab (à l'échelle de l'objet).

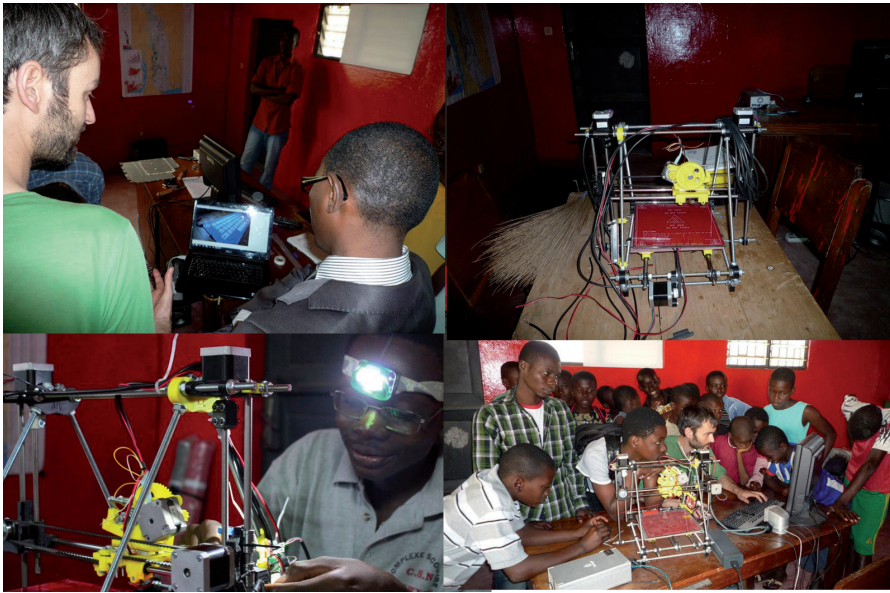
L'un des projets lancés par cette coopération fut le projet « Lomé-Hub-Cité ». A savoir, un hub est « un noyau-lieu indéfini sur lequel peut se greffer tout projet numérique- (technologique) ou espace dédié au travail collaboratif autour du numérique (coworking) » (Sénamé Koffi). Sénamé Koffi, architecte et président de l'association l'Africaine d'Architecture, initiateur du projet Lomé - Hub City, explique « nous avons lancé l'ambitieux projet Lomé-Hub-Cité qui consiste à transformer toute une zone de la ville en une sorte de gros hub à l'échelle urbaine où viendrait se greffer toutes sortes de projets et lieux de coworking vertueux. Par exemple des projets portés par les populations

mêmes ou des lieux construits entièrement en matériaux écologiques.

Le projet Lomé (Hub) Cité est la projection, née de l'Archicamp 2012, d'une « Silicon Zone –Frontière » Togo-Ghana, impulsée par la réalisation des trois projets élaborés lors de l'atelier. Il s'agit de la vision d'un nouvel espace urbain responsable et vertueux produit par la rencontre du numérique et d'une architecture expérimentale en matériaux locaux améliorés. L'ensemble des acteurs de l'Archicamp 2012, réunis au sein du Comité L (H) C se sont engagés au sortir des travaux de Lomé, à travailler à rendre possible cette utopie. La stratégie passe entre autres, par les démarches officielles pour l'obtention du droit d'exploitation des trois sites... et l'organisation à l'échéance 2015 d'un Festival International du Numérique à Lomé qui justifierait le lancement de la réflexion sur la construction d'infrastructures dédiées. ». On voit ainsi l'intérêt du numérique pour la ville, à une échelle urbaine. Un nouveau réseau se crée reliant des pôles urbains axés sur le numérique.

A l'échelle des quartiers et du bâtiment : il insuffle un dynamisme et permet le développement de projets, quel qu'ils soient, en se détachant du système traditionnel et pyramidal. Ainsi, grâce à la philosophie hacker de l'open source (fichiers, logiciels gratuits venant de tous les points de la planète...), du libre accès et de la récup', des projets pourront se monter à l'échelle des quartiers et dépasser la ville elle-même, tout ça dans un souci d'entraide, les uns aidant les autres à la réalisation, liant les sachants du domaine numérique aux habitants qui deviendront à leur tour sachants ; le tout se réalisant avec le minimum de dépense et le plus d'intelligence possible. En attachant le numérique à la terre (à la tradition africaine), l'anonymat de l'ordinateur disparaît et on promeut alors la rencontre et l'échange tangible. Le numérique devient support de développement et porteur d'initiatives.

C'est pour ça que ce type de projet prend tout son sens dans la ville africaine : quand on voit (par exemple dans l'article sur les petits métiers) la prolifération des activités du secteur informel, la nécessité pour la population de contourner les institutions pour survivre, on peut imaginer l'effet bénéfique de tels lieux ! C'est aussi un moyen de s'affranchir du monde occidental et de sa pensée hégémonique et de trouver une nouvelle voix dans la continuité de la culture africaine. Comme le faisait remarquer, à juste titre, Maurin Donneaud, technophile designer/passionné d'engins à commande numérique, « Le système D est l'ancêtre naturel du hacking ; en ce sens les africains sont un peu nos pères à tous ! ».



UN local aux couleurs rouges qui accueille la jeune communauté des hackers Loméén. Imprimante 3D, sur la gauche de l'image. Logo du Fablab en bas à droite.

### Vous avez dit Woe.lab ?

L'Archicamp 2012 en plus de cette réflexion sur la ville a laissé un lieu à Lomé. L'école qui avait accueilli l'atelier est désormais doté de l'un des premiers Fablab pérennes de la sous région : le Woe.lab (woe = fais-le en Ewé, Mina, Fon).

Un fablab, qu'est-ce ? C'est un laboratoire de fabrication « où toute personne, quelque soit son niveau de connaissance, peut venir expérimenter, apprendre ou fabriquer par elle-même tous types d'objets (prototype technique, meuble, objet artistique ou design, objet interactif, etc...). Pour cela chaque membre peut venir utiliser les différentes machines du Fab Lab, apprendre des autres membres ou participer aux différents projets collectifs. » (<http://wlab.weebly.com/1/post/2012/08/installation.html>). Notons enfin que tout le mouvement Fablab veut donner la chance à tout un chacun de faire de grandes choses grâce au numérique. C'est donc l'élément à la plus petite échelle de notre Lomé-Hub-Cité.

Revenons maintenant sur son installation. Il a été monté sur place en un peu plus d'une semaine. Maurin Donneau (hacker français), commandité par l'Africaine d'architecture est arrivé un premier août avec les pièces de l'imprimante 3D : la RepRap. Les différents ordinateurs du lieu ont voyagé dans les bagages des campeurs parisiens. On voit donc déjà se dessiner le premier Fablab monté quasiment artisanalement. Il s'est ainsi agi d'occuper une salle donnant sur la rue (offrant donc une grande visibilité-ouverture), de la peindre en rouge (renforcement de la visibilité, développement d'un caractère propre) et de monter les machines. Pour cela, il a fallu, parmi les jeunes du quartier, constituer une petite communauté de hacker qui tout en apprenant aux côtés du coordinateur à installer les ordinateurs ou à donner vie à l'imprimante se préparait à sa future autonomie et développait les futurs ambitions du lieu : centre de ressources numériques, incubateur de technologie, pépinière d'Associations dans le domaine du Numérique, espace d'expression privilégiée de la Démocratie Technologique, collaboration universitaire et volet recherche, organisation d'évènements...

Nous avons donc un lieu auquel tout le monde peut accéder avec un projet (« Un Fab Lab est un LABORatoire de FABrication où toute personne, quelque soit son niveau de connaissance, peut venir expérimenter, apprendre ou fabriquer par elle-même tous

types d'objets (prototype technique, meuble, objet artistique ou design, objet interactif, etc... »). Pour cela chaque membre peut venir utiliser les différentes machines du Fab Lab, apprendre des autres membres ou participer aux différents projets collectifs. ») et un groupement de jeunes hackers que l'on nommera rapidement dans l'espoir qu'ils soient les futurs figures du monde numérique togolais : Ouro, Fabrice, Max, Koffi, Benoît, Dodji, Afat et Maurin (à Paris physiquement mais qui guide la jeune communauté) auxquels s'ajoutent trois managers : Sewa, Nora et Wilfried.

Grâce à l'imprimante 3D et l'arrivée, peut-être prochainement d'une découpeuse laser, des objets pourront voir le jour au sein du Woe.lab qui seront déconnectés du système de consommation capitaliste. On peut imaginer un cordonnier qui imprimerait le talons des chaussures sur la Rep.rap ou la vaisselle d'une cuisinière de la rue constituée entièrement au Woe.lab. Grâce au Fablab, les petits métiers vont pouvoir bénéficier du potentiel numérique mais en restant à leur échelle et à leur ambition

Intéressons-nous maintenant au premier projet Woe.lab, directement lié à la réflexion sur la ville numérique. Inspiré des abeilles et de leur stratégie de colonisation (« *Les plus importantes colonies d'abeilles se reproduisent par essaimage (...)* Avant la naissance des nouvelles reines, l'ancienne reine quitte la ruche, avec la moitié des effectifs de toutes les catégories d'ouvrières, pour former un essaim et constituer une nouvelle ruche. » (source wikipédia)), le projet TripRap a pour volonté de créer de nouveaux Fablab à partir de celui-là. L'idée est de créer (pour l'instant) trois nouvelles imprimantes 3D (Terre, Eau, Feuille) à partir de la première (Soleil) qui s'en iront ensuite avec des hackers fraîchement formés dans de nouveaux Fablab de quartier (idéalement ceux pensés par les campeurs). Le Woe.lab a donc une volonté d'essimation. Tel le pollen libéré par la fleur, le Woe.lab tend à se reproduire un peu partout dans la ville ! A longue échéance, grâce à ce bourgeonnement, on peut imaginer que ce seront les petits artisans qui construiront leur ville, complètement moderne !

Et ainsi l'échelle de l'objet retrouve l'échelle urbaine. La prolifération des imprimantes crée un nouveau réseau, relie de nouveau point aussi bien dans le monde virtuel que dans le monde réel. De nouvelles communautés apparaissent reliés par un savoir faire et l'apprentissage que



De gauche à droite et de haut en bas : logo du premier blogcamp, logo de l'androidcamp, poster de l'Archicamp en italien.

l'une a pu tirer de l'autre. Des espaces rouges envahissent la capitale. La boucle est bouclée.

### Des « camp's » de formation un peu partout dans la ville

Intéressons-nous, enfin, au concept de barcamp : c' « est une rencontre, une non-conférence (en) ouverte qui prend la forme d'ateliers-événements participatifs où le contenu est fourni par les participants qui doivent tous, à un titre ou à un autre, apporter quelque chose au Barcamp. C'est le principe pas de spectateur, tous participants. L'événement met l'accent sur les toutes dernières innovations en matière d'applications Internet, de logiciels libres et de réseaux sociaux. » (source Wikipedia)

Il y a donc, comme nous l'avons déjà noté, eu l'Archicamp cet été à Lomé qui réunissait des architectes Mais a aussi eu lieu, en même temps que ce dernier, le deuxième blogcamp loméen et le premier Androidcamp. Dans la continuité de ce qui a été dit précédemment, les trois événements se sont influencés les uns les autres et ont fait interagir le numérique avec l'architecture.

Un blogcamp, « c'est une rencontre informelle sur le Blogging et les réseaux sociaux (notamment Twitter et Facebook) au cours de laquelle aucun programme détaillé et normé n'est proposé à l'avance. Toute sa richesse tient dans sa simplicité d'organisation et dans son informalité. C'est un concept de « non-conférence » qui séduit de plus en plus de curieux qui retirent beaucoup de cette expérience innovante et interactive. » (<http://www.liebeat.com/blogcamp-lome-2012/>). Le thème de cette année qui guidait les débats était « Virtualités ». Avec l'Archicamp, il s'agissait d'ancrer cette virtualité dans le réel et donc d'apporter le virtuel dans la rue!

Et quelle est la meilleure façon d'accéder facilement à internet, dans une ville où la connexion n'est pas encore automatique ? C'est encore par le biais d'un smartphone (même si pour l'instant presque personne n'en possède). Ainsi, a eu lieu l'Androidcamp... « Un Android Camp, qu'est ce que c'est ?? Lomé Android Camp est un rassemblement de développeurs et de technophiles (...ou pas) dont le but est d'entrer avec des idées et de sortir avec des partages d'expérience sur l'écosystème Android. ».

On constate donc qu'un certain nombre d'événements

autour du numérique ont régulièrement lieu à Lomé. Cela démontre un intérêt croissant pour la matière et l'envie d'une certaine population d'y apposer son empreinte. Ceci donne de l'espoir quant à son appropriation par toute les loméens.

Remarquons enfin, qu'à ce jour, il n'est d'action, dans le sens de « moment spontané et indéterminé » autour du numérique. Nous voulons croire que cela ne saurait tarder.

Pour conclure cet article, on pourra dire que l'accès à internet n'est pas encore une évidence à Lomé bien que des lieux de la connectivité tendent à se développer et que des sessions de formation aux TICs prennent forme. Néanmoins, grâce à la réflexion lancée par N.a.t.i.v. et l'Africaine d'architecture, on comprend l'importance du développement du numérique dans la ville africaine, comme moyen d'acquiescer une indépendance total tout en restant dans une tradition de solidarité et de système D. Lomé pourrait donc devenir un laboratoire du numérique, une ville test dans la région grâce au projet Lomé-Hub-Cité si les autorités acceptent de s'y intéresser. Quoiqu'il en soit et étant donné la mentalité hacker, on peut imaginer que le projet tendra à se développer même discrètement. La révolution numérique emmène tout le monde avec elle. Il s'agit de ne pas rester sur le bas côté!

Cette nouvelle connectivité pourra même être facilitée par l'acquisition par les Loméens de téléphones androïdes (AndroidCamp) avec lesquels l'accès à Internet est très aisé et peut se faire partout ! A Lomé, chacun a son téléphone. Les Tics seront à terme les serveurs de l'informel. On peut même imaginer que cet accès à Internet servira les petits métiers : on pourra repérer les vendeurs (ambulants ou pas) grâce à des applications ou encore les vendeurs eux-mêmes s'en serviront pour développer, voir diversifier leur activité.

Voici notre rêve.

## PILE OU FACE DES MÉTIERS : QUAND FORMEL ET INFORMEL SE CONFONDENT

Si pour toutes les entreprises ou sociétés commerciales et services issues des secteurs formels ou informels, l'objectif est de faire du profit et dans le même temps satisfaire et fidéliser la clientèle, il leur faut en contrepartie pour arriver à ces résultats développer différentes stratégies afin d'être compétitifs, productifs et innovants dans la démarche afin de capter d'importantes parts de marché. L'atteinte de ces objectifs passe nécessairement par la mise en place de stratégies développées le plus souvent en fonction de la demande et de la réalité du marché ainsi que des habitudes des consommateurs en matière d'approvisionnement.

Avec une quasi concentration de toutes les entreprises et services du pays (95 % des entreprises industrielles et commerciales, et 96 % des salariés du commerce et des transports)<sup>1</sup> Dakar est un terrain où rivalisent l'ensemble des multiples acteurs des secteurs formels comme in-

formels avec pour chacun sa stratégie dans le but de conquérir les meilleurs parts de marché, même si aujourd'hui chacun adopte les bonnes pratiques inspirées de l'autre entraînant certaines similitudes dans les démarches.

Dans une démarche qui met l'accent sur la proximité vis-à-vis des consommateurs, les entreprises du secteur formel comme les acteurs du secteur informel, se copient les unes, les autres les bonnes pratiques, dans le but de bien atteindre leurs cibles.

Concernant le secteur formel la majeure partie des grandes sociétés commerciales se sont surtout inspirées des pratiques informelles des commerçants et marchands ambulants afin d'atteindre leurs cibles par la visibilité et de bien s'implanter dans le marché par la présence du produit. Différentes astuces sont dans ce sens utilisées par ces sociétés à savoir l'utilisation de commerciaux qui se déplacent à pied, seuls ou en groupe, et sillonnant les centres d'échanges, les marchés, les garages ou les

1 – Source : PDU Dakar horizon 2025

Kiosque d'une société formelle implantée en plein espace public





Marchand informel équipé par une société de télécommunication

espaces de rencontres à la rencontre des consommateurs. Souvent habillés en tenues aux couleurs ou effigies de ces sociétés, produits entre les mains, les commerciaux sous la direction de superviseurs investissent les endroits stratégiques le plus souvent les marchés. A travers cette démarche les sociétés commerciales ne visent plus qu'à se rapprocher uniquement des commerçants qui tiennent un rôle central dans la chaîne de distribution des produits car étant les intermédiaires entre ces dernières et les consommateurs. Ces sociétés cherchent également à se rapprocher directement des consommateurs en sortant des circuits classiques de distribution et de commercialisation des produits.

Même si l'ancien système avec des livraisons sur commande se fait toujours, force est de constater que même si les échanges se font dans un cadre formel, on voit de plus en plus ces pratiques bousculées par les approches d'inspirations informelles. Ainsi devant le constat de l'efficacité des techniques de vente issues du monde informel, les sociétés commerciales formelles introduisent des innovations basées sur la mobilité, la légèreté et l'introduction de la vente au détail. Ces innovations dans les techniques de vente se traduisent sur le terrain par une démarche de proximité auprès des consommateurs qui sont servis soit à domicile soit dans les espaces de rencontre tels que les marchés et les garages.

Il n'est pas aussi rare de croiser des jeunes en chariots spécialement faits et aux couleurs de la marque Nescafé, pour vendre du café chaud aux consommateurs dans la rue. Ces vendeurs sillonnent la ville comme le font les marchands ambulants.

Ce qui semblait autrefois être typiquement une pratique utilisée par les acteurs informels et particulièrement les marchands ambulants, inspire les acteurs du système

formel qui y trouvent une démarche de proximité vis à vis du consommateur.

Les sociétés de téléphonie en sont les parfaites illustrations, elles ont toutes investi l'espace de la ville avec des vendeurs de cartes et de puces électroniques un peu partout. Les services qui autrefois étaient fournis au niveau des agences se font dans la rue. Dans le but d'optimiser leurs ventes en se rapprochant des consommateurs dans leurs espaces de vie, tout en minimisant les coûts attendants à ce genre de stratégie, les sociétés formelles s'appuient sur les marchands informels ambulants, ou sédentaires. Les sociétés leur fournissent directement sans intermédiaires leurs produits afin de leur offrir une marge de bénéfice, et elles les équipent avec du matériel de vente comme des sacs avec les logos de la société, des chariots etc. Ainsi l'utilisation des marchands du secteur informel est une composante essentielle du dispositif de marketing des sociétés formelles. En les intégrant dans leur dispositif de commercialisation, les sociétés formelles augmentent sensiblement leur force de pénétration du marché sans pour autant augmenter leur personnel.

D'autres entreprises à caractère formel comme les institutions bancaires, les sociétés multimédia encore moins visibles dans l'espace public, sauf sur les panneaux publicitaires où se font les promotions, ou les spots télévisés, investissent maintenant les rues et les grands espaces de rencontres souvent durant leurs périodes de promotion de fin d'année afin de mieux s'approcher des populations. Tentes aux couleurs et effigies de l'entreprise, matériel sonore, animateurs et promoteurs (hommes et femmes) biens habillés interpellant les passants afin de leur proposer les produits ou services. Telle est la nouvelle approche inspirée des acteurs du secteur informel, adoptée



Vendeurs informels de jus avec les caractéristiques d'une activité formelle (jus conditionnés, chariot, adresse postale...)

par ces entreprises. L'exigence étant de ne plus rester sur place à attendre mais de s'inscrire dans une démarche de proximité, c'est-à-dire aller vers les consommateurs.

Face aux énormes pertes subies et entraînées par la concurrence déloyale menée par le secteur informel, cette démarche semble être une des issues possibles pour assurer la survie des entreprises du secteur formel. Mais cela montre aussi que l'adaptation aux exigences des consommateurs et non aux stratégies standard de vente n'est pas applicable partout et pour toutes les couches.

Autant les acteurs de l'économie formelle innovent en intégrant les bonnes pratiques du secteur informel, autant le contraire aussi se produit avec les acteurs du secteur informel. Conscients que les consommateurs même avec des revenus faibles ont des exigences croissantes en termes de qualité, de présentation des produits, et de rétractabilité, les acteurs du secteur informel imitent les caractéristiques visuelles de la formalité d'une activité économique. Dans cette perspective, certains marchands ambulants de produits de consommations adoptent la tenue vestimentaire des commerciaux des sociétés formelles et changent de nom, ils ne sont plus à ce stade des « marchands ambulants », mais des « agents de promotion ».

Il en est de même pour les autres acteurs du secteur informel, les tailleurs, les coiffeurs, les quincaillers, grands commerçants, les restaurateurs, les ouvriers ou artisans (menuisiers, mécaniciens, tapissiers, frigoristes...) etc. qui dans leur globalité imitent les bonnes pratiques du secteur formel afin de répondre aux exigences des consommateurs.

Force est de constater aujourd'hui que nombre de ces acteurs du secteur informel opèrent des mutations surtout sur le plan externe, cela afin de s'assurer une bonne visibilité, faire bonne impression et attirer de bonnes parts de marchés. Même si aucun contrat ne les lie aux consommateurs, ils utilisent de plus en plus des reçus de paiement avec leur propre cachet, nom et adresse de l'entreprise, ce qui n'était pas le cas il y a quelques années.

L'installation d'enseignes lumineuses servant d'indication est aussi à la mode chez les petites entreprises du secteur informel, qui en installent sur les façades de leurs commerces ou services (papeteries, librairies, cyber café, bijouterie...), dans le but d'attirer les potentiels consommateurs et indiquer leur emplacement. Cela leur permet de gagner en visibilité de jour comme de nuit ce qui n'était pas le cas avant.

On commence aussi à en rencontrer de plus en plus d'employés en uniforme de travail au niveau de ces activités, même si dans le fond ces petites entreprises qui sont pour la plupart familiales restent résolument informelles dans le fond.

Même dans le milieu du transport des améliorations sur la forme se font, en réplique de ce qui se fait dans le transport formel, mais principalement au niveau des garages informels, situés un peu partout à des endroits stratégiques au niveau des quartiers populaires comme Grand Yoff, Khar Yalla, Grand Dakar ou Pikine...

Le billetage est aujourd'hui de plus en plus utilisé pour régler les frais de voyage des usagers dans ces bus qu'on appelle des « Horaires », qui relient la capitale aux localités lointaines du pays. Cette bonne pratique est surtout inspirée des bus de Dakar Dem Dikk et du GIE



de l'Association de Financement du Transport Urbain (AFTU), et a principalement permis d'améliorer les relations avec les usagers en limitant les conflits.

Aujourd'hui un bon nombre des acteurs du secteur informel s'inspirent des bonnes pratiques du secteur formel parce que cela contribue à leur donner de la visibilité et constitue une bonne publicité pour leurs affaires, cela au moment ou de l'autre côté le secteur tente lui aussi de s'adapter à la réalité du marché qui impose le rapprochement du service offert aux clients ainsi que la concurrence qui régit le marché.

De l'extérieur ces deux modèles se ressemblent à s'y méprendre, surtout dans les différentes stratégies adoptées pour bien exister dans le marché à tel point qu'il est de plus en plus difficile de les distinguer dans l'espace public.

